

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№4 2002

AUTOTRUCK

Опыт
эксплуатации
ГАЗ 3302

Первые
московские
автобусы

**VOLVO FH на
российских дорогах**



7ая МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

7th MOSCOW INTERNATIONAL MOTOR SHOW



ПРИНИМАЕМ

2 0 0 2

ЗАЯВКИ

НА УЧАСТИЕ

21-25 АВГУСТА / AUGUST

В ВЫСТАВКЕ

Выставочный Комплекс ЗАО "Экспоцентр"
на Красной Пресне, Москва

Exhibition Complex of Expocentr
at Krasnaya Presnya, Moscow

ОРГАНИЗАТОРЫ / ORGANISERS:



ПРИ СОДЕЙСТВИИ
ASSISTED BY:



ЗАО ЭКСПОЦЕНТР

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ / SUPPORTED BY:



МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ,
НАУКИ И ТЕХНОЛОГИЙ РФ,
ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

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

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

www.motorshow.ru

Бег по кругу

Мы постоянно указывали на то, что без структурной перестройки налогового законодательства, инвестиционного климата нельзя ждать значительного улучшения в экономике в общем и в секторе коммерческих автогрузовых перевозок в частности. Все эти несколько процентов мнимого благополучия не имеют под собой фундаментальной базы и рассыпаются как карточный домик от малейшего экономического потрясения. Не искореним мы никогда генетическое взяточничество чиновников, воровство персонала.

Еще год назад мы писали, что не следует ждать улучшения жизни перевозчиков в ближайшее время: нет для этого предпосылок. Малейшими позитивными сдвигами пользуются все, кому не лень, но не российские предприниматели. Ни одна страна в мире не позволяет перевозчикам из третьих стран чувствовать себя так вольготно, как делаем это мы. Белорусы, прибалты, поляки захватили более половины нашего рынка грузоперевозок. Пока одни чиновники пили шампанское по поводу очередного подъема экономики, а другие делили взятки, иностранные перевозчики вытесняли наших с наших же рынков за счет лучшего подвижного состава, лучшей организации.

Литва имеет около 11 000 единиц подвижного состава, используемого на международных перевозках. Почти все они работают на российском направлении и возят наши грузы. Блокада Калининградской области привела к тому, что нас просто сдали. Но поверьте, что не будет решена проблема Калининграда, и в то же время мы потеряем сотни миллионов долларов, допустив Литву на наш рынок перевозок.

Нам говорят, что транзит грузов через Белоруссию вынуждает пойти на уступки белорусским перевозчикам. В итоге они возят грузов больше, чем мы. Российские перевозчики имеют 18 000 единиц подвижного состава на международных перевозках, союзники-славяне – 13 000. Все они работают на нашем рынке.

Есть вялые потуги ограничить деятельность перевозчиков из третьих стран, но толку от этого практически нет. За взятку 100 – 300 руб. российская транспортная инспекция не отмечает российские разрешения на российско-белорусской границе. Те, кто обязан защищать российского перевозчика, его же и топят. Поэтому по одному разрешению белорусы ездят неограниченное количество раз.

Только мы заикнулись, что будем ограничивать деятельность латвийских перевозчиков, имеющих более 5000 единиц подвижного состава на международных направлениях (почти все работают в России), как в прибалтийских странах открылись несколько подпольных типографий, печатающих российские разрешения, лицензии и любые другие документы высочайшего качества. Мало кто согласится уходить с такого выгодного рынка.

С поляками мы ведем себя как ученик со строгой училкой. Не дай Бог сказать что-то против – транзит нам паны перекроют в два счета.

Разговаривают с нами как с карликовым государством, мы давно это позволяем. Нам диктуют условия, и мы их выполняем. Те, кто обязан защищать интересы страны и граждан, давно кинули нас на произвол судьбы и думают только о собственном кармане.

Падают экспортные перевозки – первый признак того, что с экономикой не все гладко. Производить в стране становится не выгодно, и импортные товары замещают отечественные. Если не будет реальных и действенных решений, то очередной кризис не за горами. В очередной раз мы позволим снять сливки с нашего рынка иностранцам, а сами в итоге останемся с пустыми карманами и кризисом.

История учит только одному, что ничему не учит. И в очередной раз мы начнем бег по кругу сначала, чтобы кто-то, но не мы пожинали плоды этого бесконечного бега. Главное, чтобы хватило сил.

С начальством надо дружить. Особенно в этой стране. Тогда твои интересы будут лоббировать, тебя продвигать и подкармливать. Мы, к счастью, не в фаворе у сильных мира сего и поэтому не являемся настольной книгой министров. Нас не любит начальство, потому что мы пишем о действительности, а не озвучиваем цитаты об очередном улучшении состояния экономики. Мы единственные из аналогичных изданий, которые знают освещаемую тему изнутри, поэтому наши рассуждения часто диаметрально противоположны официальным. И поэтому нас читают перевозчики, водители. Поэтому мы единственное издание, которое продается, а не раздается.

В номере

4/2002:



..... Бег по кругу
..... Новости
..... Экзотика в грузовиках
..... Новости
..... Турецкие зарисовки
..... Проверка на дорогах
..... Письма читателей
..... Новости
..... Российский рынок
..... Обзор. Анализ. Перспективы
..... Новости
..... «Мастер-ралли-2002»
..... Санкт-Петербург – Новороссийск
..... Габаритные размеры, полные массы
..... и осевые нагрузки автотранспортных средств
..... (АТС) в России
..... Новости
..... Повод для «развода»
..... Лечение остеохондроза
..... Быль о правах
..... Опыт эксплуатации ГАЗ 3302 «Газель»
..... Тюнинг не роскошь, а необходимость
..... Черепашьи бега
..... Первые московские автобусы
..... Подписка
..... Анекдоты

1 от редакции
4 новости
6 выставки
10 новости
12 встречи на дорогах
18 дегустация
25 нам пишут
26 новости
28 рынок
.....
32 новости
36 спорт
.....
40 ликбез
.....
42 новости
44 актуально
47 медицина
48 закон и человек
50 делимся опытом
54 собираем грузовик
58 спорт
60 архив
66 подписка
68 юмор

Все о
коммерческих
автомобилях

АВТОТРАК



Учредитель:
ООО фирма «Таис»

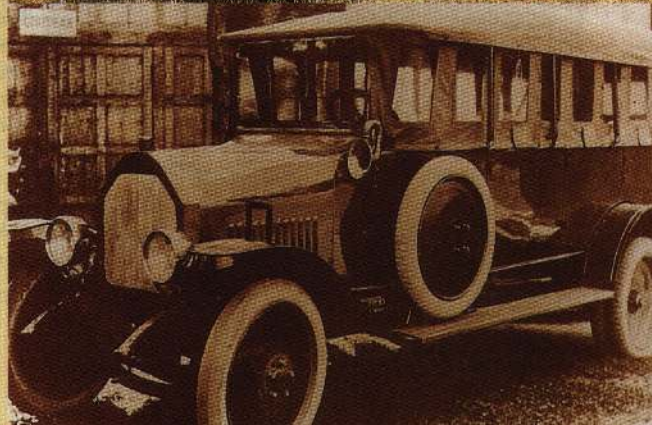
Главный редактор: Дмитрий Жигульский
Коммерческий директор: Феликс Бекерман
Обозреватели: Дмитрий Зленко
Александр Новиков
Александр Евдокимов
Корреспонденты: Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов
Дизайнер: Инна Валентик
Распространение: Наталья Шенауэр
Сергей Бурлев
Реклама: Лариса Золотова

Адрес редакции: Химки, ул. Московская,
д. 21, комната 424
Адрес для писем: 119633 Москва, а/я 117,
«Автотрак»

E-mail: Autotrak@rol.ru
Телефон/факс: 749-4550
Телефон: (095) 796-8384
Телефакс: (095) 732-6460
Рекламный отдел: (095) 755-0342
Распространение: (095) 755-0342
Оптовые распространители:
«ДМ-Пресс» 231-1224
«Медиа группа Логос» 974-2131
ООО «Агентство ОДА» 974-2132
Изд-во «КОЛЕСО» 286-3518
Изд-во «Алфамер Паблсинг»,
Санкт-Петербург, (812) 275-3327
Межрегиональный профессиональный
Союз водителей-профессионалов
283-0854
«ОРЕХ», Москва, Дмитровское шоссе,
159г, тел.: 239-1551
«Азбука», Челябинск, (3512) 33-4883
«Терция», Санкт-Петербург, Малоохтинский
пер., д. 68. (812) 528-8636

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ
по печати: свидетельство №77-3368 от
10.05.2000
Тираж: 9000 экз.

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





■ Протоколов по нарушениям ПДД стало в 10 раз меньше

Об этом заявил начальник отдела организационно-методического обеспечения административной практики и дознания ГУ ГАИ России полковник милиции Владимир Кузин. По его словам, введение нового кодекса вызвало среди инспекторов настоящий шок. Причины уменьшения числа протоколов, по его мнению, прежде всего в недостаточных знаниях новой нормативной базы. Инспектора затрудняются сформулировать претензию к правонарушителю и дать квалификацию совершенного правонарушения.

Кроме того, считает Кузин, наверняка появятся проблемы и с собираемостью штрафов, что ощутят на себе региональные бюджеты. Поскольку права больше не задерживают, ничто не заставляет нарушителя платить. ГУ ГАИ надеется, что «либо в закон будут внесены изменения, чтобы обязать граждан информировать подразделения ГАИ об уплате штрафов, либо будет введена более строгая ответственность за неуплату штрафа, либо будет предложена к разработке система, по которой подразделение Госавтоинспекции будет получать информацию об уплате штрафа».



■ Путин подписал закон о новом налоге с автовладельцев

Владимир Путин подписал Федеральный закон «О внесении изменений и дополнений в часть вторую Налогового кодекса РФ и некоторые другие акты законодательства РФ», которым, в частности, устанавливается новый налог с владельцев транспортных средств. Теперь этот налог называется транспортным. Предполагается, что вместе с рядом других платежей он будет компенсировать потери региональных бюджетов в связи с отменой оборотного налога на пользователей автодорог. Закон, как уже сообщалось, был в начале июля принят Госдумой и одобрен Советом Федерации. Ставки налога увеличиваются по сравнению с ныне действующими и, как и раньше, зависят от мощности автомобиля. Вводятся базовые ставки, а точный их размер будут устанавливать главы местных администраций.

■ Белорусская ГАИ перестраивается

В Белоруссии началась реорганизация дорожно-патрульной службы, причем по российскому образцу. Начальник белорусской ГАИ Леонид Фармагей вслед за своим российским коллегой Владимиром Федоровым заявил, что нести постовую службу на дорогах должны только офицеры, потому что лишь у них достаточно культуры и образования, чтобы надлежащим образом общаться с водителями. Сейчас белорусские инспектора, не имеющие офицерского звания, проходят переаттестацию. 26,5% инспекторов уже не прошли «чистку», в то время как самым достойным работникам ГАИ присваивается офицерское звание. По словам Фармагея, уже в ближайшее время на автодорогах страны службу будут нести только офицеры.



■ ГАЗ стоит, но перевыполняет план

За первое полугодие завод перевыполнил план по выпуску автомобилей. Всего выпущено 97 927 автомобилей: 36 730 легковых и 61 197 грузовых. По сравнению с прошлым годом производство выросло на 12%. Во втором полугодии 2002 года намечено произвести 98 234 автомобиля, в том числе 35 300 легковых. Таким образом, во втором полугодии продолжится снижение производства «волг» и рост выпуска легких грузовиков и микроавтобусов. Это является одной из стратегических целей завода, поскольку легкие грузовики приносят больше прибыли, чем легковушки. В своем докладе генеральный директор ОАО «ГАЗ» Дмитрий Стрежнев подчеркнул, что временная остановка производства легковых автомобилей не повлияет на выполнение показателей бизнес-плана 2002 года.

■ Российские двигатели для китайских машин

Заволжский моторный завод, возможно, будет поставлять свои двигатели в Китай. Речь прежде всего идет о бензиновых двигателях 406-го семейства и дизельных ЗМЗ-506. В настоящий момент в эту страну поставляются опытные образцы моторов. Как сообщает «Нижегородское телеграфное агентство», предполагается, что нижегородские моторы будут устанавливаться на автомобили китайского производства. Потенциальный спрос на двигатели такого класса составляет порядка 400 тыс. в год. Автомобильный рынок в Китае интересен заволжским моторостроителям не только с точки зрения поставки комплектующих, но и с позиции организации сервисных центров по обслуживанию автомобилей марки «ГАЗ» (ЗМЗ является крупнейшим – около 80 процентов – поставщиком двигателей на Горьковский автомобильный завод).



■ Москва пытается убедить Украину понизить пошлины на машины

В Москве запланировано проведение российско-украинских консультаций по поводу повышения пошлин на российские автомобили, ввозимые на Украину. Ввозная пошлина на российские автомобили введена украинским правительством на срок с 30 июля по 8 декабря 2002 года в размере 31,7%. Российская сторона считает, что эта мера официального Киева противоречит действующему между двумя государствами соглашению о свободной торговле. В переговорах по этой проблеме примут участие представители Министерства экономического развития и торговли РФ и Министерства экономической интеграции Украины. Российскую делегацию возглавляет заместитель главы МЭРТ Максим Медведков.

■ В город поступили первые пять шведских автобусов

Коллективу кемеровского пассажирского автотранспортного предприятия №2 переданы пять автобусов шведской фирмы «Скания». Это первые автобусы, которые начали поступать в Кузбасс в соответствии с договоренностями администрации области, Кемерово и Новокузнецка с компанией «Скания-Россия».

Кемеровская область – первый субъект в Российской Федерации, который закупил автобусы «Скании». Всего по контрактам область получит в 2002 году 100 новых автобусов, а до марта 2003 года – еще 50.

Поставка автобусов осуществляется по лизинговой схеме. Суть ее в том, что пять автобусов должны быть оплачены полностью, стоимость оставшихся автобусов должна быть оплачена на 10 процентов сразу, остальная сумма выплачивается равными долями в последующие 7 лет.

Кроме того, контрактами предусмотрено строительство в Кузбассе сервисного центра по техническому обслуживанию автобусов «Скания».



■ В Москве двое неизвестных преступников угнали туристический автобус, сообщили в столичном ГУВД

Около 6.00 недалеко от станции метро «Рязанский проспект» двое мужчин обратились к водителю автобуса транспортной фирмы «Автоэкстур» с просьбой отвезти их в подмосковный город Шатура. Затем в 20 км от МКАД 40-летнего водителя ударили по голове и жестоко избили. Связав потерпевшего, преступники свернули с Егорьевского шоссе в лес. Там водителя насильно напоили водкой и бросили.

Только через 7 часов мужчине удалось освободиться от веревок, после чего он немедленно обратился в Раменское УВД. Ведутся расследование и розыск угнанного автобуса.



ЭКЗОТИКА В ГРУЗОВИКАХ

А. Новиков, Л. Золотова

С 12 по 14 июля 2002 года на Тушинском аэродроме состоялся 6-й Международный фестиваль эксклюзивных и экзотических автомобилей «Экзотика-2002», в котором впервые принял участие и журнал «Автотрак».

Хочется отметить очень человечное и демократическое отношение организаторов к участникам и гостям этого мероприятия: три дня на Тушинском аэродроме все существовало для автомобилей и их ценителей. Раскованная атмосфера, множество



красивых и разных машин, музыка, шашлык и пиво — что еще нужно для счастья человеку в жаркий летний выходной? Весь этот праздник жизни больше всего напоминал летний автомобильный Новый год. Многие посетители и участники фестиваля были оголены до купальников, чувство праздника не проходило все три дня. Мы были счастливы видеть у нашего стенда наших читателей и поклонников журнала. Спасибо за слова поддержки и одобрения, которые мы не раз слышали за эти три дня.

На стенде «Автотрака» был представлен самый старый грузовой автомобиль на 6-м Московском фестивале экзотических автомобилей знаменитая полуторка ГАЗ-А, при-



ГАЗ-АА, 1938 года выпуска

надлежащая Н. Цветкову. Рядом с ГАЗ-А настоящим современным монстром смотрелся седельный тягач MAN TG-A, ставший грузовиком 2000 года, — таких машин в Москве всего две штуки.

Следующим советским «раритетом» по сегодняшним меркам стало шасси автомобиля повышенной проходимости ГАЗ-63 А, оборудованное лебедкой. Машина была предоставлена фирмой «ЦДТС». Фирма под руководством А. Бушуева издает книги об истории советского автомобилестроения, восстанавливает старинные машины. Качество реставрации шестьдесят третьего, как и стоящего рядом с ним шестьдесят девятого, выше всяких похвал.

Самым старым американским грузовичком был «форд» «F-250» 1971 года, такую машину мог тогда позволить себе любой американский фермер за \$2300, всего в том году «фордовские» конвейеры покинули 716 462 таких пикапа в США и 66 061 в Канаде. Полным контрастом пи-

капу «F-250» тридцатилетней давности стал «форд» «F-350» Super Duty 2000 года, дубль-кеб пикап с V-образной «восьмеркой» мощностью 238 л.с., поставляемой компанией «Навистар-Харвестер». Автомобиль был предоставлен фирмой «Экзотические автомобили», вместе с легендарным родстером «Шевроле Корвет» 1960 года. Оба автомобиля при желании и наличии денег можно было купить, однако желающих почему-то не нашлось.

Разбогатевшие нувориши, съездившие за бугор и насмотревшиеся на то, как доставляются автомобили на разные там «олд кар фестивали», тоже решили перенять западный опыт. Поэтому спортивный «деляйе», импозантный «кадиллак» 1959 года «тащились» на фестиваль не своим ходом, а их везли на эвакуаторах, которые на время праздника постоянно мелькали на Тушинском аэродроме, то привозя, то увозя очередную автомобильную диковину: самы-



ми интересными среди них были «Интернэшнл 4700», «Додж Рэм» и «форд» «F-350», и хотя эти машины непосредственными участниками действия не были, желающие могли ознакомиться со всем спектром американских «кар карриаров», эксплуатирующихся в Москве.

Среди большого количества внедорожников, которые на-

звать грузовиками можно лишь с большой натяжкой, выделялся «доморощенный «хаммер» по прозвищу Протон, доехавший своим ходом из Бишкека, и многоцелевой автомобиль «Комбат 98» петербургского конструкторского бюро Дмитрия Парфенова, представляющий собой как бы симбиоз автомобиля повышенной проходимости для

высшего командования и бронетранспортера. Кузов выполнен по схеме американского пикапа с двойной кабиной. Назначение Т 98 – перевозка пассажиров и ценных грузов в условиях боевых действий. Это и предопределило отсутствие ограничений в оборудовании и оснащении. Роль несущих элементов выполняет бронированный корпус из высоколегированной стали. Однако астрономическая цена в \$150 000 вряд ли привлечет к этой машине «полунищее» Министерство обороны Российской Федерации.

Но вот, пожалуй, и все коммерческие машины, показавшиеся на последней «Экзотике», остальное: обычные и редкие серийные легковые автомобили, представители многочисленного

**Великолепно
восстановлен-
ное
шасси
ГАЗ-63А**



тюнинга и множество мотоциклов (один даже полугусеничный), мотороллеров и мотоколясок. Этого нельзя было сказать о прародителе всех последующих парадов старинных автомобилей и автоэкзотик – празднике московских автомобилистов, прошедшем солнечным октябрьским днем 1966 года, когда помимо седых ветеранов, самодель-

лок и гоночных машин по улицам Москвы проехали около двух десятков перспективных советских грузовиков и автобусов последних моделей. Было бы совсем неплохо приветствовать на одном из будущих подобных мероприятий колонну великолепно восстановленных грузовиков, скажем из соседней Финляндии.

Журнал «Автотрак» желает фестивалю, чтобы с каждым годом ширился и процветал этот вид массового поклонения Автомобилю, и надеется, что участие в нем станет традицией. Приглашаем желающих показать свои эксклюзивные или старинные грузовики на стенде журнала, принять участие в мероприятии вместе с нами!



ФORD 2000 года. Пикап с двойной кабиной



С-Петербургский «Хаммер» Т-98 по кличке «Комбат»

«Интернешнл» 4700, на котором был привезен «Делаэ», тип 135, 1937 года



■ **Существование общественного транспорта под угрозой**



Существование общественного транспорта в России находится под угрозой. Об этом заявил на пресс-конференции руководитель департамента автомобильного транспорта Минтранса РФ Анатолий Пинсон.

«В настоящее время экономическая основа для дальнейшего функционирования транспорта общего пользования отсутствует», – сказал он. Парк транспортных средств сокращается и стареет, а сохранение текущего уровня закупок подвижного состава приведет в ближайшем будущем к его массовому выходу из строя, считает А. Пинсон. По его данным, сейчас в городах России более 50% автобусов, 48% трамвайных вагонов и 49% троллейбусов эксплуатируются сверх нормативного срока и подлежат списанию.

А. Пинсон сообщил также, что в 2001 году из государственного бюджета были выделены 4 млрд. руб., на которые приобретены 4,8 тыс. новых автобусов, 686 троллейбусов и 83 трамвая. «А для минимальной ежегодной замены необходимы 13,5 тыс. автобусов, 1,2 тыс. троллейбусов и 600 трамваев», – подчеркнул руководитель департамента.

А. Пинсон констатировал, что большинство пассажирских транспортных предприятий находятся в сложном финансовом положении. Основной причиной этого он считает неполную компенсацию затрат, связанных с перевозкой 64 льготных категорий граждан. За последние 10 лет доля «платных» пассажиров в общем объеме перевозок сократилась с 80 до 40%.

«Когда формировалось соответствующее законодательство, государство максимально позаботилось об интересах льготников и забыло об интересах транспортных предприятий. Бюджетное финансирование ограничено, а механизма для самостоятельной финансовой деятельности у предприятий нет», – сказал А. Пинсон.

По мнению руководителя департамента, в рамках действующего законодательства невозможно решить эту проблему. Он сообщил, что Минтрудом, Минтрансом и МПС России проводится работа над проектом федерального закона «Об адресной компенсации оплаты за проезд отдельным категориям граждан». Согласно данному законопроекту компенсационные выплаты будут производиться конкретным получателям – социальным и профессиональным льготникам.

■ **Пик аварийности**



Ежегодный материальный ущерб от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в России составляет 200 млрд. руб. По оценке специалистов, это в несколько раз превышает ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев. Такие данные приведены в материалах Министерства транспорта России.

Руководитель департамента автомобильного транспорта Минтранса Анатолий Пинсон отметил, что ситуация с обеспечением безопасности дорожного движения в стране с 2001 года стала резко ухудшаться и на сегодняшний день является критической.

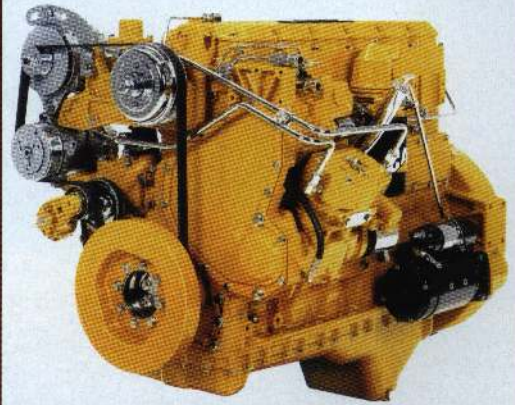
По его мнению, это связано с увеличившейся диспропорцией между увеличением автомобильного парка и развитием улично-дорожной сети, с критическим уровнем изношенности автотранспортных средств и вовлечением в транспортный процесс большого числа субъектов малого предпринимательства.

В 2001 году совершено свыше 164 тыс. ДТП, в результате которых погибли 30,9 тыс. и ранены около 188 тыс. граждан. В первом полугодии 2002 года количество ДТП возросло на 16,5%, раненых – на 18,3, погибших – на 13%. Число аварий по вине водителей в нетрезвом состоянии увеличилось на 14,6%. По словам Пинсона, особое беспокойство вызывает состояние дел с аварийностью на пассажирском автомобильном транспорте, которая по удельным показателям вдвое превышает уровень на грузовом и в полтора раза – на легковом автотранспорте.

Четвертый год подряд растет число ДТП по вине водителей автобусов. Всего в 2001 году таких ДТП совершено 8,987 тыс. За первое полугодие 2002 года допущен рост аварийности в 49 субъектах РФ. Наиболее неблагоприятная ситуация сложилась в Смоленской, Липецкой, Саратовской, Сахалинской областях, Алтайском крае, республиках Адыгея, Тыва, Москве.

■ Евро-1 и Евро-2 в России

Правительство подготовило распоряжение, запрещающее производство и продажу грузовиков и автобусов с двигателем Евро-0 с 1 октября 2002 года. Сейчас около 40% этого рынка держит «КамАЗ», остальное приходится на продукцию других отечественных производителей и импортные поставки. Наибольший выигрыш от новых правил получит «КамАЗ», организовавший собственное производство двигателей, отвечающих нормам Евро-1 и Евро-2. В 2002 году завод отказался от использования Евро-0, а в 2003 году собирается полностью перейти на Евро-2. В результате грузовики «КамАЗа» выросли в цене на 10 – 15%, и это привело к тому, что доля завода на рынке сократилась с 47 до 40%. Большинство стран запретило использование двигателей Евро-0 и перешло на стандарт Евро-2. В 2000 году Госстандарт распорядился устанавливать на автотранспорт двигатели Евро-2, но так как заводы не были к этому готовы, то сам же Госстандарт ежегодно выдавал им так называемые «одобрения типа транспортного средства» – документ, подтверждающий возможность установки двигателя Евро-0. Действие этого документа для российских автозаводов прекращается 31 декабря 2002 года.



■ Коммерческая техника MAN получила лучшие отзывы по опросам немецких журналов

Немецкая компания MAN пожинает плоды своих разработок. На сей раз в центре внимания оказались новое поколение грузовиков MAN TG-A, миди-бус MAN NM и туристический лайнер «Неоплан Старлайнер». Шестой год подряд немецкие журналы Lastauto omnibus, Fernfahrer и Transaktuell проводят опросы среди своих читателей на предмет определения лучших коммерческих транспортных средств. Примечательно, что участие в нем принимают не простые обыватели. Автомобили оцениваются по результатам эксплуатации. В конкурсной программе три номинации: «Лучший грузовик», «Лучший городской автобус» и «Лучший туристический лайнер». В нынешнем году опросник немецкой специализированной прессы заполнили более 10 тысяч читателей. Результаты оказались неожиданными даже для специалистов: все три почетных трофея получила техника MAN. Пальма первенства среди грузовиков досталась новому поколению грузовиков MAN TG-A. Ему отдали голоса 42,1% читателей. Второе место занял «Мерседес-Бенц Актрос» (24,9%). На третьей ступени пьедестала оказался тягач «Скания» 4-й серии (7,0% голосов). Лучшим среди городских автобусов читатели Lastauto omnibus, Fernfahrer и Transaktuell признали миди-бус MAN NM, а в категории «Туристический лайнер» победу праздновал роскошный лайнер «Неоплан Старлайнер».



■ В Львовской области введен дорожный сбор за проезд

Ради дополнительных поступлений в бюджет администрация Львовской области ввела дорожный сбор за проезд по ее территории автомашин с украинской и иностранной регистрацией. Тем самым, передает Утро.ру, область первой отrapoportовала о выполнении рекомендации президента Украины, который недавно призвал разработать «план быстрого развития страны как транзитного государства». Львовская область непосредственно граничит с Польшей, по ее территории проходят три международных транспортных коридора. Для своих земляков львовские депутаты сделали послажки. С них берут за проезд на легковом автомобиле дорожный сбор в размере \$1. Иностранец на легковушке обязан заплатить \$5. Водители автобусов из-за рубежа платят \$20, а тяжелых грузовиков – \$50. При этом, как сообщили в областной ГАИ, пятая часть автодорог требует капитального ремонта, в области не хватает 20 тыс. дорожных знаков и ни один светофор не отвечает современным техническим требованиям. По мнению депутатов Львовского облсовета, часть средств от нововведенного сбора пойдет на благоустройство дорожной инфраструктуры. Узнав об этом дополнительном поборе, многие водители из России и стран СНГ стали объезжать Львовскую область, направляясь на пропускные погранпункты в Волинской, Закарпатской и Черновицкой областях.



Турецкие зарисовки



Помню, как десять лет назад с удивлением разглядывал на московских улицах древние трехосные грузовики из Турции. Наши челноки и таким образом тоже завозили турецкий ширпотреб в страну. «КамАЗы» по сравнению с ними были последним словом в автомобилестроении. «Дикари-с!» – пренебрежительно обсуждали наши водилы турецкие машины. Увы, через несколько лет люди из Малой Азии с полным основанием могут то же самое сказать и о нас. И касается это не только отдыхающих россиян или челноков. Прогресс в строительстве легкой и грузовой техники, произведенной в Турции, очевиден, в то время как мы продолжаем топтаться на месте.

Выпускаемые по лицензии на турецких заводах легковые автомобили Renault давно в лидерах продаж импортных автомобилей в России. Сами мы так и не смогли наладить их производство на своей территории. Наверное, наши чиновники слишком много попросили в карман. Турецкие авто-



высокие таможенные пошлины, порой до 100% от заводской цены при ввозе автомобилей в страну. Это приводит к тому, что капитал вкладывается в национальное производство.

Сегодня турки ездят в другие страны на современных автопоездах, зарабатывая деньги и на российском рынке, производят современные автомобили. Сегодня турки думают о завтрашнем дне.

Июль, юг Турции. Взяв на прокат машину на несколько дней, начинаю знакомиться со страной и удовлетворять профессиональное любопытство в области автоперевозок.

В первую очередь удивляет состояние дорог. Те южные районы страны, где я «намотал» 800 км, имеют прекрасные (в сравнении с нашими) дороги. Европейскими их не назовешь, но отличное

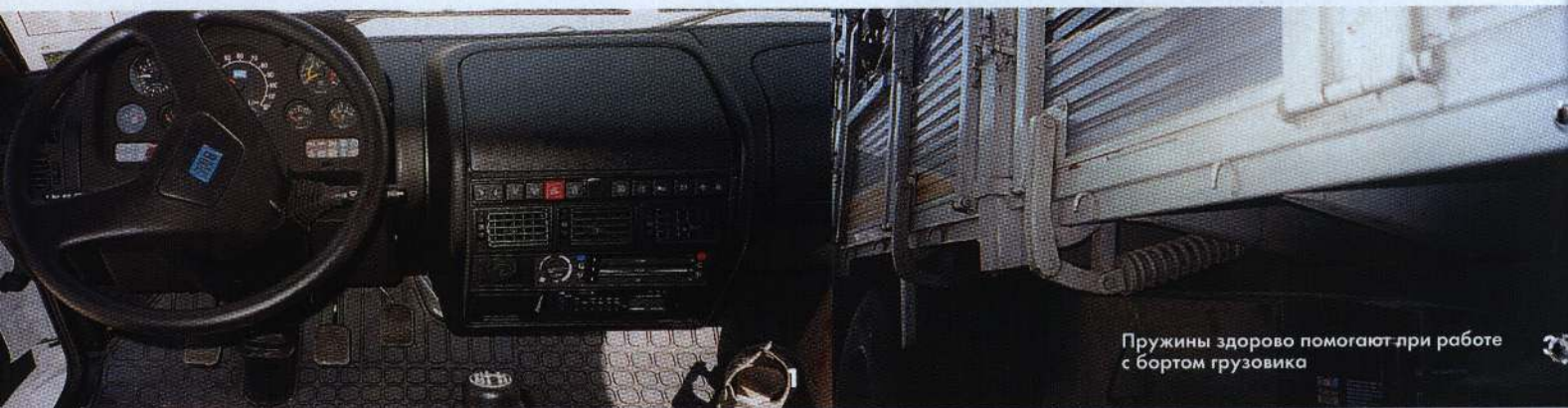
состояние полотна на трассах между городами позволяет двигаться с максимальной скоростью, не опасаясь ям и ухабов. В деревнях и небольших городках дороги хуже и уже напоминают наши. Великолепные заправки известных нефтяных компаний сопровождают всю дорогу. Мелких заправочных станций с бензином, не внушающим доверия, я не встретил ни одной.

Ограничение скорости в населенных пунктах составляет 70 км/ч, а на автомагистрали 110 км/ч. Увлечшись быстрой ездой, я частенько нарушал ПДД, используя российский опыт. Пускал впереди себя «танкиста» и под его прикрытием проскакивал слишком медленные участки. В России это работает с высокой эффективностью, но у турков свои методы борьбы, и один раз я попался. Пристроив-

Потомки американских грузовиков фирмы Chrysler под марками De Soto, Dodge и Fargo работают в основном на стройплощадках. Капотный самосвал AS 950 рассчитан на эксплуатацию с большими перегрузками в странах с жарким климатом и плохими дорогами

бусы сотнями бороздят наши города, а тягачи Mercedes Actros, произведенные в Турции, экспортируются в европейские страны. Многие ведущие производители имеют заводы в Турции, на которых выпускаются современные легковые, грузовые автомобили и автобусы. Причиной тому и





Пружины здорово помогают при работе с бортом грузовика

1, 2. Внутренняя отделка кабины – нечто между MAZом и европейским грузовиком

шись за местным джигитом, я ехал через населенный пункт вместо 70 все 115 км/ч и в конце деревни с ним же попал в лапы полиции. Увидев, что перед

расставаться, как вы понимаете, не горел. За \$50 все проблемы были решены на месте, и подобранные полицаи рассказали, в каких населенных пунктах по дороге стоят радары. Местные водители предпочитают дорожные проблемы решать так же, как и мы, на месте. Полиция ездит на старых Renault, которые являются ровесниками нашей «копейки», и настолько, по словам местных, обленилась, что за нарушителями не гонится, а передает по радиации приметы и машины перехватывают уже другие наряды.

Опыт езды по Москве позволил сразу адаптироваться к местным особенностям. Да, турки нарушают, да, они ездят часто на грани риска. Но все равно московского беспредела с пьяными отморозками и бритоголовыми придурками я там не увидел. Турки считают, что настоящий мужчина должен рисковать, и часто это приводит к трагедии.

Но смею вас заверить, что им до наших условий далеко.

Особенность местных региональных автоперевозок в том, что доминируют на дорогах трехосные грузовики с высокими деревянными бортами. Груз в случае необходимости закрывается сверху тентом. Автопоездов с прицепами и полуприцепами очень немного, и если они есть, то, как правило, европейских производителей. Основная масса автопоездов осуществляет международные перевозки.

Большинство трехосных магистральных грузовиков имеют эмблемы BMS и Ford. Полная масса автомобилей 25 тонн, двигатели мощностью 180 – 240 л.с. Этой мощности достаточно, как считают турки, для перевозок в горной местности. На затажном подъеме грузовики, натужно ревя моторами, со скоростью 15 – 20 км/ч карабкаются в гору. На вопрос, греются ли двигатели от такой на-



ними иностранец, полицейские тут же отпускают местного и начинают раскручивать меня на полную катушку. Так как эти права я получил две недели назад взамен утерянных в мае в Испании, то особым желанием с ними



Потомок английского Ford Cargo турецкий Otosan Cargo. Влияние Туманного Альбиона до сих пор сильно. Комплекующие как местного производства, так и европейских производителей. Полная масса автомобилей 15 – 26 тонн, двигатели 200 – 280 л.с. Обратите внимание на небольшие щели воздухозаборников обдува радиатора, что не характерно для машин, эксплуатирующихся в жарком климате. Внутренняя отделка кабины почти европейская. Стоимость трехосного грузовика с бортовым кузовом около \$23 тыс.

грузки в жару, водители отвечают, что нет. На спусках машины так же медленно и так же ревя двигателями ползут вниз. Грузовики оборудованы только вспомогательным «гор-

ным тормозом», мощности которого совершенно не достаточно для торможения, поэтому спуск для эффективного торможения двигателем и трансмиссией происходит только

при включенной пониженной передаче. Рабочую тормозную систему берегут, так как раскаленные тормозные колодки навряд ли остановят груженный автомобиль.

Особенность климата и устройство фургонов автомобилей способствуют тому, что один и тот же автомобиль 4 месяца в году может возить цемент или уголь, 4 месяца яблоки и 4 меся-



ца помидоры попеременно с арбузами.

В Турции загрузку водители в основном ищут через диспетчеров, которым платят 10% от фрахта. Бывает, что заключают прямые контракты с сельскохозяйственными кооперативами. Часто бывает, что кооперативы сверх оплаты за перевозки дополнительно финансируют крупные ремонтные работы своих перевозчиков.

Чаще всего расценки рассчитываются не просто от расстояния, как у нас, а и от загрузки. Поэтому единицей расценки является сумма за килограмм груза. Но как ни крути, меньше, чем \$1 за 1 км в Турции не работают. Вот нам бы такие цены!

Я так и не смог понять, почему турки не цепляют прицепы. Ведь эффективность перевозок резко возрастает. Как мне объяснили водители, для того, чтобы

работать с прицепом, мощность двигателя тягача должна быть не менее 280 л.с. Только тогда можно получить разрешение на его использование. Скорее всего, существуют и другие причины отказа работать с прицепами, менталитет местных водителей и традиции играют в этом не последнюю роль.

Мнение, что турецкие водители грузят столько, сколько влезет, ошибочно. Существуют ограничения по осевой нагрузке. Передняя ось не более 7 тонн, задняя тележка – 18 тонн. Конечно, нарушения есть и штраф за это \$60. Правда, ограничиваются все взяткой полицейскому в \$10. Блюстители порядка так же любят придирается к водителям-профессионалам, как и у нас. Копаются в бумагах в поисках какой-нибудь зацепки: знают, что перевозчики всегда при деньгах.

Что касается международных перевозок, то на восток, в Иран и Ирак, ездят на тех же трехосных грузовиках, что и внутри страны. С востока возят сельскохозяйственную продукцию, так как она там раньше созревает, и потребительские товары.

В Европу ездят только на современной европейской технике. Тогда в основном возят овощи и фрукты, назад оборудование. Рейс в Германию длится 8 – 10 дней. Наемные водители получают \$500 – 600 за рейс. Среднемесячная заработная плата наемного водителя на международных рейсах \$1000 – 1200, в то время как в целом по стране она составляет \$200.

Те же \$600 за рейс платят водителям и на Россию, но ездить в нашу страну они не любят. Плохие дороги, простои на границах и таможне, вымогательст-

С 1996 г. на заводах ВМС начал выпуск грузовиков серии Professional с кабиной итальянского дизайнерского центра Pininfarina. Базовые шасси полной массой 18 – 26 тонн различного назначения комплектуются выпускаемыми по лицензии дизельными двигателями Cummins мощностью 160 – 290 л.с., 6- или 8-ступенчатыми коробками передач ZF и Eaton, мостами Rockwell. В 2000 г. фирма создала магистральный тягач Pro 832LCX с 16-ступенчатой КПП, задней пневмоподвеской, системами ABS и TBC, способный работать в составе автопоездов полной массой 44 тонны.





во и, наконец, русские морозы приводят к тому, что домой можно вернуться через месяц и больше. Все заработанные деньги оставляешь в нашей стране, а надо и семью кормить.

Турция не имеет своих нефтяных источников, поэтому дизельное топливо стоит в

среднем \$0,85 за литр. Проблем с запасными частями и ремонтом в стране нет. Многие владельцы мелкий ремонт проводят самостоятельно, крупный доверяют сервисам. Заинтересовавшись качеством двигателей местного производства, я узнал, что капитальный

ремонт двигателя осуществляют в среднем через 300 тыс. км пробега.

Если лет двадцать назад на Турцию Россия смотрела несколько снисходительно, так как южный сосед в экономическом плане уступал СССР, то сегодня картина изменилась и

мы уже вынуждены констатировать, что Турция сделала большой шаг в экономическом развитии. Нам есть чему поучиться у этого государства, и не только в области автомобилестроения и организации грузоперевозок, но и в желании сделать свою страну великой.

Проверка на дорогах



Через восемь месяцев после приятных «покатушек» осенью 2001 г. в Испании редакции журнала достался новый Volvo FH для эксплуатационных испытаний. К этому времени на дорогах России уже появились клиентские FH и FM, но машина пока редкая и неизменно притягивает взгляды профессионалов.

Изначально планировалось отправить автопоезд в рейс по стране. Но после ко-

Презентация новых автомобилей вещь, конечно, интересная и приятная для журналистов, пишущих о них. Особенно если эти мероприятия проходят за границей. Красочное шоу, удобные трассы. Первое и, как правило, позитивное впечатление о машине составить можно. Потребители автомобилей опираются и на отзывы журналистов, но для них важны, в первую очередь, эксплуатационные свойства. Для тех, кто эксплуатирует коммерческий транспорт, данные независимых источников об эксплуатации автомобиля в режиме реальных грузоперевозок становятся основополагающими при выборе производителя и комплектации автомобиля.

ных перевозок, а наличие бортового компьютера позволило точно установить средний расход топлива при этом пробеге. Для нас было интересно оценить работу машины в более жестких условиях.

Что мы подразумеваем под полугородским режимом? Автомобиль грузится на объекте недалеко от МКАД и доставляет груз или в пределах Москвы, не углубляясь далеко в город, или в ближайшее Подмосковье. Частые пробки и заторы на МКАД и вылетных трассах приближали эксплуатацию к городскому режиму, но и нельзя сказать, что мы часами стояли в пробках, двигаясь медленнее пешеходов, как это часто происходило в эти жаркие летние дни в пределах города. Поэтому нагрузки на автомобиль в городском режиме значительно жестче и экстримальнее, чем езда по автомагистрали.

Отъездив 1400 км, мы смогли составить более-менее объективную картину о машине. Сра-

зу оговорюсь, что формат журнала не позволяет подробно остановиться на техническом описании тягача, поэтому в этой статье мы постараемся осветить наиболее интересные моменты теста. А для большей объективности мы в последний день пригласили знакомого профессионала и частного перевозчика Игоря Шапиро со своим новым MAN TGA для совместной оценки и сравнения некоторых параметров (в основном комфорт кабины) автомобилей. Мы не сравнивали высоту внутри кабины двух тягачей, так как MAN был самой высокой версии, а Volvo нет. Но некоторые вещи заслуживали внимания.

Кабина

У обеих машин рабочее место водителя на высоком уровне. Сиденья фирмы Grammer на MAN мне понравились больше более выраженной боковой поддержкой, хотя на Volvo спина не устает и после целого дня работы. К пепельнице водителю на шведской машине приходится тянуться, на MAN она под рукой. Некоторые включатели у «немца» сделаны элегантно, зато на Volvo не промажешь мимо клавиши. Подрулевые переключатели удобны на обеих машинах. Мне очень понравились поручни кабины на Volvo — они шершавые и мокрые



роткого изучения машины, попавшей к нам в руки, пришли к выводу, что стоит покатасть ее в полугородском режиме. Дело в том, что на тягаче уже был пробег 13 000 км в условиях магистраль-



1. Торпедо MAN отличается наличием большого количества ниш и отсеков для мелочевки

2. Передняя панель Volvo

3. Шесть динамиков, два из которых встроены в заднюю стену кабины, обеспечивают хорошее звучание в шведской кабине

4. Холодильник на Volvo плоский и выдвигается из-под кровати

руки не скользят. Мелочь, а приятно.

Верхние ящики на шведской машине хоть и с большими дверками, но внутренний объем явно не соответствует дверным проемам из-за скошенного «лба» тягача. Большая площадь остекления на немецкой машине создает иллюзию нахождения в аквариуме. Кубическая форма кабины MAN по внутреннему объему вне конкуренции. А при июльской жаре и дополнительные неудобства – от солнца некуда деться. Лично мне меньшая площадь остекления на Volvo дает больше комфорта при езде – не люблю быть «за стеклом». Солнцезащитный козырек на шведской машине, что называется, к месту, цветная полоса у «немца» выполняет, скорее, декоративную роль. Рабочий комфорт Volvo мне понравился больше.

Зато при отдыхе «немцу» нет равных. Кубатура такова, что при зашторенных окнах создается иллюзия комнаты. Volvo этим похвастаться не может. Понятно, что хороший отдых подразумевает и хорошую работу. Нижнее спальное место на MAN 80 см, что на 10 см больше, чем у оппонента, верхние полки по 70 см, но на шведской машине она может регулироваться по высоте.

Кабина на немецкой машине установлена на пневмобаллонах, поэтому меньше ощущаются толчки при проезде неровностей, но она больше кренится на поворотах, чем на Volvo, имеющей в данной комплектации пружинную подвеску.

Холодильники были в обеих машинах. На шведской машине он сделан в виде плоского ящика, который выдвигается из-под спального места, его панели иногда гремят на кочках.

Очень удобен климат-контроль на Volvo. MAN имеет раздельную систему отопления и кондиционирования. За счет меньшей кубатуры и площади остекления комфортная температура быстрее достигается на Volvo.

Бортовой компьютер на шведской машине выдает необходимую информацию на дисплей в центре приборной панели. С его помощью можно не только диагностировать автомобиль, но и получить данные о среднесуточном пробеге, расходе топлива и другие параметры. Теперь можно не слушать сказки водителей, списывающих по 55 л топлива на 100 км, а в конце рейса снять данные бортового компьютера и заняться анализом рейса. MAN этим похвастаться не может.

Работа двигателя немецкой машины и снаружи и внутри кабины на слух кажется более шумной.





Зеркала заднего вида на Volvo больше и поэтому закрывают обзор через боковое стекло, но зато аэродинамичнее и меньше забрызгиваются грязью, чем на MAN.

Рулевое управление

Совершенно разный руль на машинах. Толчки и неровности на дорогах передаются на баранку немецкой машины, ярко выраженная обратная связь при прохождении поворотов, поведение руля характерное для легковой машины. На Volvo руль более ватный, но комфортный, усилия при работе прикладываются небольшие, и брак дорожного полотна почти не передается на рулевое колесо. С точки зрения водителя грузовика мне больше понравилось рулевое управление на шведской машине.

Коробка переключения передач

Изюминка Volvo – коробка передач с автоматическим переключением передач I-Shift. MAN имеет КПП с ручным переключением, поэтому сравнивать эти агрегаты мы не будем.

Благодаря бортовому компьютеру переключение передач на шведской машине происходит автоматически, поэтому отпала необходимость в педали сцепления. Отъездив на машине 1400 км, я понял, что эйфория о том, что водители на грузовиках превращаются в прокладку между рулем и сиденьем преждевременна. Да, I-Shift здорово облегчает вождение, но мозги необходимы и в данном случае. Существует несколько основных режимов работы КПП с автомати-

ческим переключением передач.

Первый экономичный. В этом режиме компьютер переключает передачи вверх при скорости вращения коленвала 900 – 1100 об/мин. При этом достигается наибольшая экономия топлива в ущерб динамике при разгонах. Ведь при трогании и разгоне даже пустого автопоезда на прямой моментальный расход топлива достигает 300 л на 100 км.

Нажатием кнопки мы можем включить следующий режим движения, при котором переключение передач вверх в автоматическом режиме происходит в правой границе зеленой зоны тахометра при частоте вращения коленвала 1700 – 2000 об/мин. Динамика разгона улучшается, но повышается расход топлива.

1. Большие верхние ящики MAN вместительны и удобны

2. Холодильник MAN

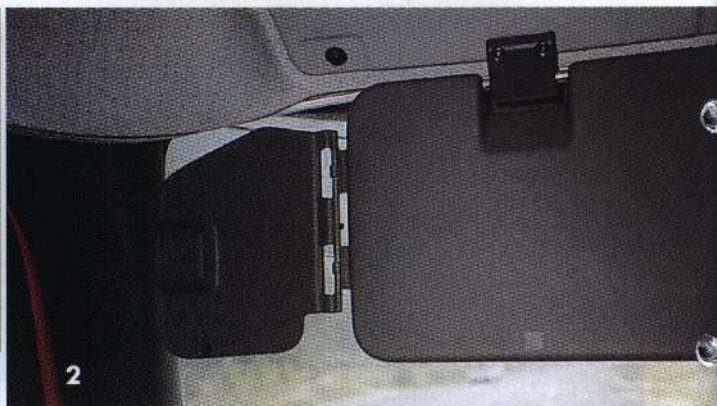
Досье Volvo FH12 420

Двигатель	Volvo D12D 420 дизельный с непосредственным впрыском топлива, 12-литровый, 6-цилиндровый рядный с турбонаддувом, с промежуточным охлаждением наддувного воздуха, уровень внешнего шума 80 дБ, Евро-3
Максимальная мощность	420 л.с. при 1500 – 1800 об/мин
Крутящий момент	2000 Нм при 1050 – 1450 об/мин
Коробка передач	VOLVO I-SHIFT
Система переключения передач	автоматическая с 12 передними и 2 задними передачами с электронным управлением
Задний мост	передаточное число 2.85
Колесная база	3700 мм
Топливный бак	правый – 690 л левый – 210 л
Размер колес	315/70-R22.5
Кабина:	Globetrotter
Тормоза	дисковые с электронным управлением
Оборудование	VEB – моторный тормоз
климат-контроль	
электронная система стабилизации	EPS
холодильник	22 л
Полуприцеп	SCHMITZ SPR 24L – 13.62

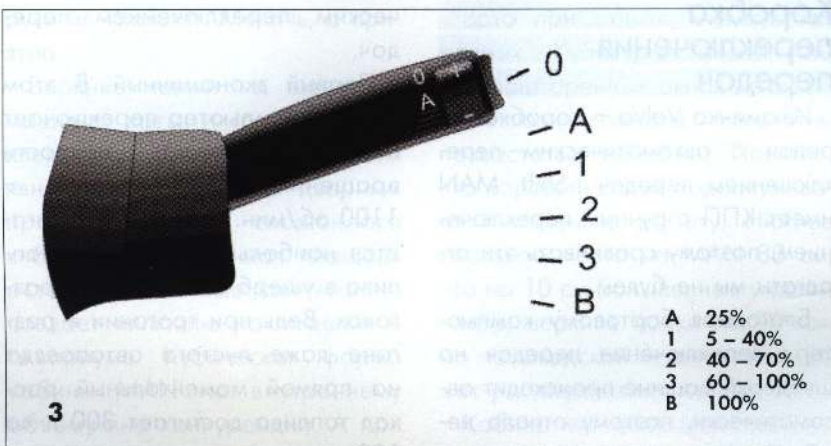
1. Солнцезащитная шторка MAN с электроприводом. Через незащищенный верхний левый угол попадают солнечные лучи



2. На Volvo козырек опускается рукой, но левый угол защищен



3. Volvo. Подрулевой переключатель уровней вспомогательных тормозных систем в процентах от максимального



4. Из графика видно, что при увеличении частоты вращения коленвала на 800 оборотов мощность моторного тормоза повышается почти в два раза



5. Горизонтальные амортизаторы уменьшают раскачку кабины шведского тягача

выставлял в положение А, то в городе с постоянными разгонами и торможениями уже в положение 3.

Надо учесть, что эффективность моторного тормоза зависит от скорости вращения коленвала (см. график 4). Поэтому для большей эффективности работы VEB следует использовать неэкономичный режим автоматического переключения передач. Тогда обороты двигателя будут выше,

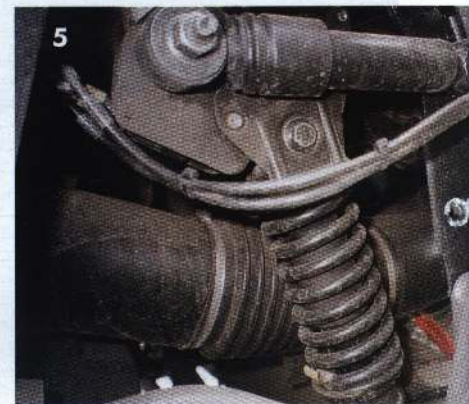
Так же автоматика раньше переключает пониженные передачи при замедлении скорости.

Предусмотрен ручной режим переключения, когда нажатием кнопки «+» или «-» водитель переключает передачи вверх или вниз. Одно нажатие – одна передача, три нажатия на кнопку – три передачи в ту или другую сторону. При переключении передач вниз в ручном режиме автомат не допустит обороты двигателя выше определенного, поэтому сколько ни дави кнопку «-», только компьютер определит, на какой безопасной для двигателя передаче остановиться. Осмелюсь дать несколько советов, как использовать эффективнее возможности I-Shift.

Но перед этим необходимо рассказать о вспомогательном тормозе VEB. Volvo устанавливает на свои машины оригинальный моторный тормоз и как

опцию гидравлический замедлитель. На нашей машине стоял только моторный тормоз VEB. Они здорово разгружают и берегут основную рабочую тормозную систему. Подрулевой переключатель позволяет регулировать мощность вспомогательных тормозных систем. Мне кажется, что многовато уровней. Хватит двух-трех. Я пользовался или автоматическим режимом (положение А), когда моторный тормоз включается на 25% мощности при нажатии на педаль тормоза, либо 3-м уровнем (см. рисунок). В этом случае моторный тормоз работает на максимальную мощность при отпуске педали газа.

Как правило, в городе и на трассе я использовал экономичный режим автоматического переключения передач. Но если на трассе подрулевой переключатель режима моторного тормоза





следовательно, работа моторного тормоза эффективнее, но в ущерб экономии топлива.

Не понравилось то, что пустая и груженная машина трогается только с первой передачи. Может, это сохраняет диск сцепления, но слишком много переключений при городской езде, пусть даже в автоматическом режиме, за день утомляют. Пока компьютер перебирает скорости, большинство грузовиков успевают тебя обогнать. Хорошо, когда никуда не торопишься.

Пару раз я опаздывал, поэтому нашел для себя оптимальную схему для езды по городу. В ручном режиме трогаюсь с четвертой передачи, эффективный разгон, кнопкой «+» перескакиваю на 7 передачу, далее 9 или 10. Больше передач в городском цикле и не нужно. Так как двигатель работает в правой зеленой зоне тахометра, моторный тормоз при частом торможении

максимально эффективен. Автосъезд разгоняется вместе с потоком машин.

Еще одна неприятная особенность автоматов в том, что не знаешь, когда машина начнет трогаться при нажатии на педаль газа. При подаче автопоезда задним ходом к эстакаде на неровной площадке, особенно груженого, жесткой связи привода сцепления не хватает. Тем более когда сдвиг назад по сантиметру и, тем более, когда сцепка идет на излом. В это время нагрузки на шасси возрастают многократно. Ювелирная игра сцеплением и педалью газа с механическим приводом КПП позволяет аккуратно припарковать автомобиль. А автомат не позволяет быстро и с точной дозировкой начать движение: машина или дергается при резком нажатии на газ, или откатывается назад. Здесь уже необходим опыт. Система Opticruise автомобиля Scania с педалью сцепления для

трогания лишена этого недостатка.

Чтобы представить полную картину о КПП, необходимо откатать машину в зимний период, наверняка будут особенности, но в июле снег только в Антарктиде.

Системе I-Shift, на мой взгляд, не хватает подсветки режимов переключения на джойстике. В ночное время надо наклоняться и разглядывать, в какую сторону двигать рычаг. Есть указатель режима переключения на дисплее, но без привычки и опыта в нужную сторону джойстик не двинешь.

Желательно сделать регулировку джойстика. Сейчас он жестко закреплен на водительском сиденье, но лучше иметь возможность регулировок под водителя.

Хотелось бы иметь возможность кратковременно вмешиваться в управление переключения передач в автоматическом режиме. Иногда бывает, что на ходу в автоматическом режиме переключения передач надо включить пониженную передачу или для ускорения, или для более эффективного торможения двигателем и моторным тормозом. Автоматические КПП грузовиков Iveco позволяют это делать.

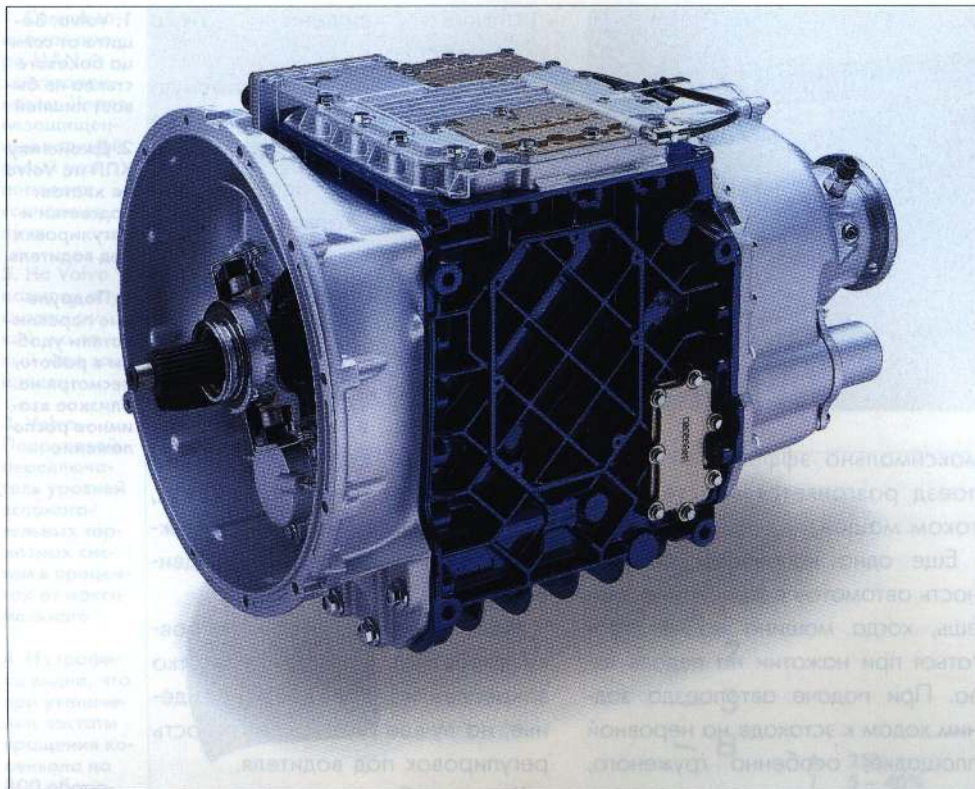
Но это несколько не портит хорошее впечатление от КПП I-Shift с автоматическим переключением. Если бы я брал машину под

1. Volvo. Защита от солнца бокового стекла не бывает лишней

2. Джойстик КПП на Volvo не хватает подсветки и регулировки под водителя.

3. Подрулевые переключатели удобны в работе, несмотря на близкое взаимное расположение





Механическая коробка с автоматическим переключением передач I-Shift

себя, то взял бы автоматическую КПП. Автоматика здорово упрощает вождение, но поля для творчества предостаточно.

Испытуемый был обут в покрышки размером 315/70-R22.5

под полуприцеп объемом свыше 86 м³. От асфальта до нижнего среза бампера всего 14 см. В нашей стране не все площадки ровные. Поэтому при проезде ям и бугров надо быть внима-

тельным: можно зацепить бампером или глушителем. Запаску также можно снять только при поднятых задних «подушках». С 80-й резиной на дисках проблемы исчезают.

Мы не стали сравнивать расход топлива тягача Volvo с MAN. Тест получился бы не корректный. Разная резина, разные полуприцепы. В нашем полугородском цикле средний расход топлива автомобиля Volvo составил 31 л/100 км. Средний расход за весь пробег автопоезда – 30,4 л.

В этой статье мы не ставили задачу преподнести автомобиль в виде красочной обертки, но максимально акцентировали внимание на эксплуатацию и особенности вождения, исходя из своего опыта. Надеемся, что наши советы помогут кому-то использовать возможности автомобиля максимально эффективно и выгодно.

Редакция благодарит Volvo Trucks за предоставленную возможность испытать автомобиль в режиме реальных грузоперевозок.

ГОК

ГРУППА КОМПАНИЙ «ГОК»



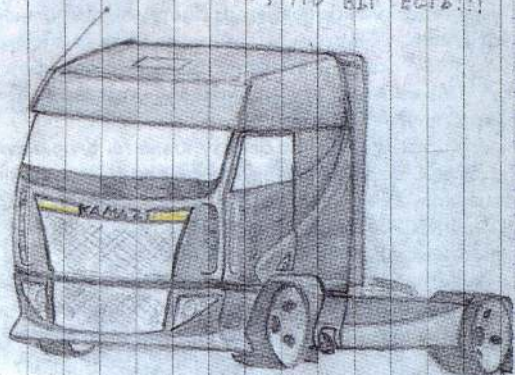
**Запасные части,
шиномонтаж, мелкий ремонт**
для большегрузных автомобилей, прицепов,
автобусов импортного производства

Тел.: 502-9675, 937-9610, 435-0527
Факс: 195-4220

www.gok.ru, e-mail: info@gok.ru, shop@gok.ru

АВТОТРАК!

СПАСИБО, ЧТО ВЫ ЕСТЬ!!!

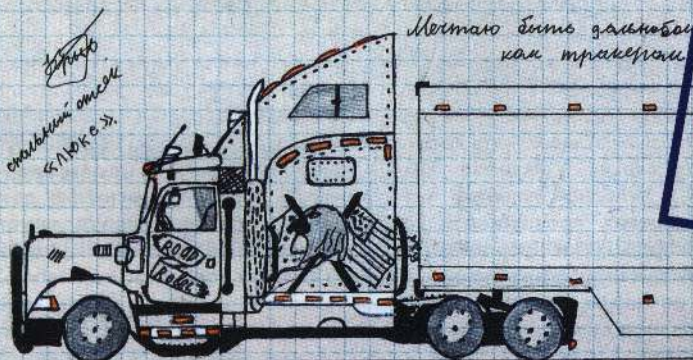


СЕРГЕЙ
17 ЛЕТ,

**Конкурс
продолжается!**

Здравствуйте редакция АВТОТРАК! Наконец-то появился специальный журнал про грузовики. Мне 14 лет, я мечтаю быть дальнобоищиком. Я хорошо разбираюсь в техниках, особенно в Мазда и Зиле 6404, разбираюсь в двигателях. Больше мне нравятся каютистые тягачи. Мне так хочется работать на Зиле 6404, больше нравятся задельные прибоиблисами тягачи. Хотелось бы работать на Зиле 6404, но я так прошу написать статью про Зил 6404, и горючо постер Зиле 6404.

Фирмов
Италей.
14 лет.



450 л.с. двигателя CATERPILLER 8X2. Peterbilt 377 AIE.
кабину переделал Fiat on 14 ступенчатая.

**Об условиях конкурса
читайте в предыдущих
номерах**

Привет мой любимый журнал АвтоТрак!
Я очень люблю автомобили, особенно грузовики. Хотелось бы мои друзья говорят, что я сошел с ума, потому что я везде думаю о Тракс и. Моя любимая комм. техника — «Дальнобоищники-2». Моя мечта — быть дальнобоищиком. Мой любимый truck — Рено-Магнит, надеюсь вы опишите его в своем журнале.
Бока! Желаю успехов! Будет ваш журнал «несет» с огромной силой и любовью!!!

Антон, 13 лет, Минск

Т.Х.



Ждем ваших писем

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

ШОФЕРСКАЯ СТРАНИЧКА

■ Лайнер Aero Express для спортивного клуба



Компания «ХендеКомТранс», являющаяся эксклюзивным дистрибьютером южнокорейского концерна Hyundai Motor Company и занимающаяся импортом коммерческой техники на территорию России и в страны ближнего зарубежья недавно осуществила поставку 43-местного туристического лайнера Aero Express для подольского спортивного клуба «Витязь».

В Москве лайнер был специально дооборудован по заказу клиента. К примеру, под него была привезена мини-кухня из Скандинавии, были установлены холодильник и камера заднего вида, по спецзаказу сшиты эксклюзивные чехлы с символикой клуба и многое другое. Автобус оснащен TOP-овым двигателем D6CA, оснащенным системой Jake Brake, холодным пакетом и предпусковым подогревателем.

К сожалению, существуют прецеденты поставок серыми дилерами продукции корейской корпорации в РФ. Таким образом, в Россию попадает техника, не предназначенная для эксплуатации на ее территории, так как изначально произведена для экспорта в другие страны.

У потребителей возникают серьезные проблемы с обслуживанием и ремонтом техники, вызванные главным образом отсутствием запасных частей и возможностью гарантийного обслуживания. В результате портится авторитет и имидж марки.

■ Корейские малотоннажки на российском рынке



Корпорация Hyundai Motor Company, производящая помимо легкового транспорта весь спектр коммерческой и специальной техники, в этом году представила на российском рынке полностью обновленный вариант семейства малотоннажных грузовиков. Первый грузовик – это короткобазный вариант Hyundai HD-65. Второй – длиннобазная версия – Hyundai HD-72. Все автомобили подготовлены для эксплуатации в холодном климате, что включает в себя: морозостойкие резинотехнические изделия, предпусковой подогреватель, холодный запуск двигателя, двойная антикоррозийная обработка кузова. Автомобили идеально подходят для эксплуатации как в городских условиях, так и для дальних поездок за счет небольших габаритных размеров, великолепной маневренности и легкой управляемости. Двигатели отличаются отменной экономичностью, надежностью и долговечностью, то же можно сказать и о ходовой части – все просто и надежно. И наконец, самое главное – стоимость автомобиля и запасных частей – в данном сегменте рынка грузовики Hyundai HD-65/72 не имеют конкурентов.

■ «ГАЗ» отказывается от производства автомобилей ГАЗ-3111 «Волга» и двигателей Steyr



ОАО «Горьковский автомобильный завод», скорее всего, откажется от производства автомобилей ГАЗ-3111 «Волга» и дизельных двигателей Steyr. Об этом заявил генеральный директор ОАО «ГАЗ» Дмитрий Стрежнев.

Позже в беседе с журналистами он объяснил планируемый отказ тем, что «сейчас эти проекты не так выгодны, как считалось ранее». По его словам, вопрос о прекращении производства этой продукции находится в стадии решения. «Технический совет это одобрил, теперь данное предложение предстоит рассмотреть руководству. Окончательное решение будет принято до конца этого года», – сказал Дмитрий Стрежнев.

В качестве альтернативы изготовления дизельного двигателя Steyr руководство автозавода рассматривает проект производства двигателя Fiat.

Руководство «ГАЗа» неоднократно заявляло о том, что считает итальянский концерн стратегическим партнером автозавода. Подтверждение тому совместное предприятие «Нижегород моторс» и соглашение о сотрудничестве, подписанное в апреле этого года, согласно которому «ГАЗ» и структурное подразделение Fiat-Iveco организуют производство легких грузовиков.

HYUNDAI
КОМТРАНС
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

Комфорт и качество Hyundai проверено российскими дорогами



County 12-28 мест



Express HSX 28-45 мест

АВТОБУСЫ
ГРУЗОВИКИ
Official Partner
СТРОИТЕЛЬНАЯ
ТЕХНИКА

КОММУНАЛЬНАЯ
ТЕХНИКА

ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ

ЭВАКУАТОРЫ

2002
FIFA WORLD CUP
KOREA JAPAN



Миксеры 7-9 куб. м



Грузовики 2,5-100 т

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

Москва, ул. Сокольнический вал, д. 1а, тел.: (095) 255-2912, 255-2515, 234-0728, факс: (095) 255 2903
e-mail: hyundaicomtrans@mtu-net.ru

Официальный дилер "Корея Мотор Юг": Краснодар, ул. Лузана, д. 6, тел./факс: (8612) 54 4725

■ Производители шин – против нового правила

Со следующего года в США должно начать действовать новое правило относительно датчиков давления в шинах. Но производители утверждают, что это приведет к большому количеству аварий.

Проблема заключается в том, что датчик будет предупреждать водителя о низком давлении, только если оно будет снижаться более чем на 30% от рекомендуемого уровня. И Rubber Manufacturers Association (ассоциация производителей шин) утверждает, что это создаст у водителей ложное чувство безопасности, хотя на самом деле давление должно быть выше, если машина сильно загружена.

Из 100 автомобилей 76 подвергнутся риску при условии полной загрузки и низкого давления в шинах. Конечно, эта проблема больше касается пикапов, мини-вэнов и грузовиков, чем маленьких легковых машин.

Сейчас, когда люди еще не пользуются такими датчиками, далеко не все регулярно проверяют давление в шинах, а при наличии датчиков люди вообще перестанут за ним следить.

Ассоциация планирует подать заявление в Национальную администрацию по безопасности движения США (NHTSA), чтобы предупреждение срабатывало раньше, чем давление упадет на 30%, сообщает Associated Press.



РОССИЙСКИЙ

Обзор. Анализ. Перспективы

В прошлом номере мы проанализировали ситуацию в России на рынке коммерческих автомобилей в секторе магистральных тягачей и грузовиков полной массой свыше 20 т. Что происходит в весовом секторе от 3,5 до 20 т полной массы, мы попытаемся рассмотреть в этой статье. Достаточно большой весовой разброс подразумевает под собой огромное количество автомобилей различного назначения: от развозных фургонов грузоподъемностью 1,5 т до карьерных самосвалов грузоподъемностью 12 т. Если магистральные тягачи доставляют груз крупными партиями, то развозные машины уже доставляют товар непосредственно до потребителя мелкими. Основная нагрузка ложится на автомобили полной массой до 5 т.

В России несколько заводов выпускают автомобили этой весовой категории. Причем еще 6 лет назад минимальная грузоподъемность наших грузовиков равнялась 3,5 – 4 т (в зависимости от типа кузова), которые выдавали на «гора» «ГАЗ» и «ЗИЛ». Политика партии и правительства подразумевала, что при всеобщем благоденствии только такие машины и смогут справиться с потоком товаров и услуг, которые спускали по плану. В остальном, более менее развитом ми-

ре, основная нагрузка ложится на легкие развозные автомобили полной массой до 5 т. Развитие коммерции и частного бизнеса в нашей стране привели к тому, что предприниматели стали массово ввозить в страну легкие грузовики, которых так не хватало. Через несколько лет раздумий горковчане создали и стали выпускать знаменитую «Газель» полной массой до 3,5 т, а москвичи – «Бычок» полной массой 7 т. Эти машины по своим задумкам и техническим характери-

кам явно превосходили выпускавшиеся до этого грузовики. Среди автоперевозчиков начался бум на парнокопытных.

Надо отдать должное, задачу эти автомобили выполнили, и теперь невозможно заставить предпринимателя перевезти тонну груза на ЗИЛ-130. Поэтому только в Москве, по данным ГИБДД, за 2001 г. зарегистрировано «газелей» около 31 тыс. Из них государственным и муниципальным организациям принадлежит только 2,5 тыс. «Бычков», по тем же данным, – 5160. Госструктурам принадлежит около 1000 шт. Примерно поровну, по 15 000, устаревших ГАЗ-3307, ЗИЛ-130 и ЗИЛ-4331. Но значительная часть из них отработала свой ресурс или не находит спроса и тихо ржавеет у забора, но с учета не снята.

Но качество! Во втором номере нашего журнала мы уже писали про эксплуатацию «Бычка», в этом советуем прочитать про «Газель». При такой нищете российского перевозчика и при той цене, за которую предлагают машины, альтернатив местному производству пока нету. Но цены в валютном исчислении из года в год на российскую продукцию растут, соответственно больше продается иностранных машин этого класса. Отсутствие оборотных средств, банковских кредитов и современных методов финансирования сдерживает приобретение иностранной техники в более массовых количествах. Только

Итоги продаж грузовых автомобилей до 20 т полной массы за 2001 г., по данным ГТО

	Новые			Подержанные		
	5 – 20 т	<5 т	бетономешалки	5 – 20 т	<5 т	бетономешалки
Вольво	15	0	7	226	2	26
Скания	1	0	0	184	0	12
МАН	1	0	0	564	1	12
Мерседес	54	5	0	1483	384	30
Ивеко	20	23	0	199	23	8
Рено	5	0	0	72	0	0
ДАФ	6	0	0	99	2	2
Прочие	39	49	37	3505	1486	61
ВСЕГО	141	77	54	6332	1898	151

РЫНОК

Андрей ДМИТРИЕВ

богатые фирмы и предприятия, а таких кот наплакал, могут позволить себе приобрести пусть дорогой, но качественный товар. Причем если у «газелей» полно иностранных конкурентов в своем классе, то продукции московского завода почти никто из-за «бугра» не угрожает, кроме покупательной способности внутреннего рынка. На пятки, правда, наступают белорусы со своей не плохой машиной МАЗ-4370 да «ГАЗ» пугает всех «Валдаем». Но свято место пусто не бывает: корейская продукция занимает промежуточную нишу между нашим чудом техники и качественными, но дорогими машинами из Европы. Может статься, что по отно-

шению цены и качества продукция с Корейского полуострова окажется в лучшем положении. Это покажет время.

А тенденции малоутешительные. 2000 г. для производителей стал последним по темпам роста выпускаемой продукции после посткризисной эйфории руководителей страны, что дефолт поможет нашим производителям встать на ноги. И «ЗИЛ» и «ГАЗ» сдавали позиции в 2001 г. и сдают их по итогам первого полугодия 2002 г. Бизнес в России переживает не лучшие времена, а это уже хроническое явление, что, в свою очередь, отражается на объемах выпуска грузовиков. К тому же с увеличением инфляции

и цен на все расценки на коммерческие перевозки продолжают падать. Если полгода назад крупные транспортные фирмы в Москве держали цены на «бычки» в районе 240 руб./ч, то на данный момент расценки готовы «упасть» до 180 руб./ч. Выводы делайте сами.

Грузовики грузоподъемностью свыше 4 т в городе почти не востребованы. Такие объемы необходимы при доставке крупных партий товаров в супермаркеты или пусть мелких партий, но тяжелых, типа напитков и воды. Крупные предприятия, выпускающие такую продукцию («Кока-Кола», «Пепси-Кола» и аналогичные им), стараются ни от кого не зависеть и развозить товар своими машинами. Как правило, это машины иностранных производителей, подавляющее большинство которых носит эмблему Volvo. Периодическое обновление этого парка способствуют ввозу в страну иномарок полной массой свыше 8 т. Специфичность ма-



ООО «РИНГ ВЭЙ»

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ

для грузовиков, тягачей и автобусов Mercedes, MAN, Volvo, DAF, Iveco, Scania, прицепов и полуприцепов, осей ROR, SAF, BPV.

ГИБКАЯ СИСТЕМА СКИДОК.

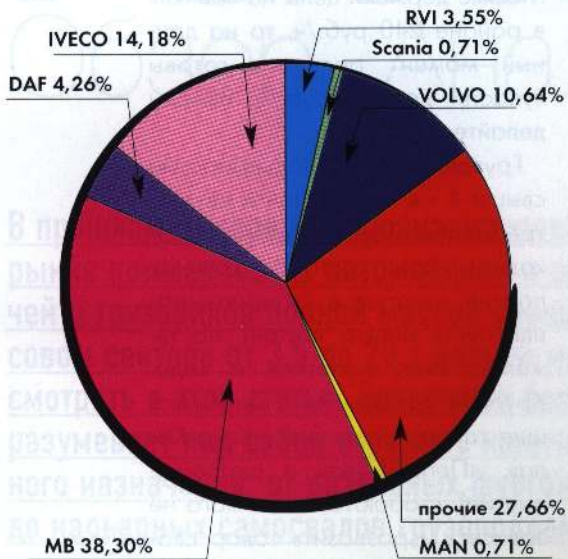
АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ 3 - 4 ДНЯ

115580 Москва,
23 км МКАД,
владение 1.
Тел.: 399-9257,
тел./факс: 399-3881
E-mail:
ringway@mail.ru

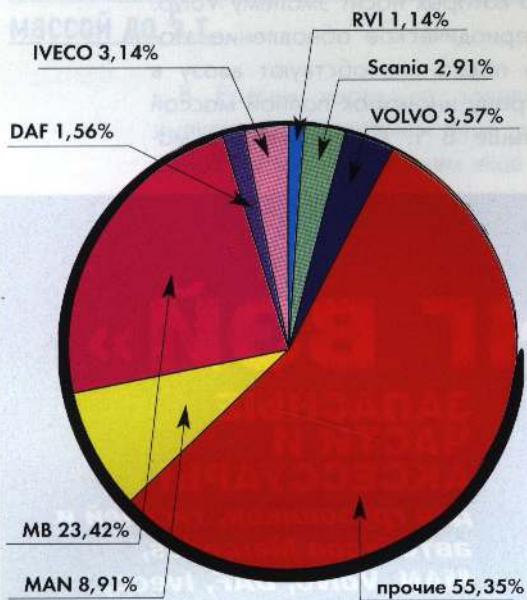


Процентное соотношение продаж автомобилей полной массой 5 – 20 т в России в 2001 году

НОВЫЕ



ПОДЕРЖАННЫЕ



шин этого класса и отсутствие промышленных предприятий, их потребителей, привели к тому, что в 2001 г. в страну ввезено всего 195 (включая бетономешалки) машин полной массой от 5 до 20 т и 77 шт. менее 5 т. Это говорит о том, что современное, высокотехнологичное, с качественной и отлаженной логистической схемой производства нет, так как МАЗы и КамАЗы в эту схему не вписываются из-за своей ненадежности. Пример – завод по производству кока-колы и других напитков. На старте производства для технологических нужд были закуплены КамАЗы. Но через несколько лет от них отказались из-за низкого качества. Ремонт машин дорого обходился для конечного результата. Притом, что наши машины работали не на самых нагруженных участках, на что изначально были закуплены иномарки. Анализ рынка тягачей в предыдущем номере журнала подтверждает эти выкладки. Большое количество таких машин, закупленных в прошлом году, говорит о том, что импортные товары продолжают замещать отечественные, несмотря на победные заявления правителей.

Отсутствие современного и качественного подвижного состава подвигает пищевобрабатывающие предприятия закупать грузовики за рубежом. Никто не доверит перевозку дорогостоящей и быстропортящейся пищевой продукции МАЗу или КамАЗу. Увы, при-

ходится констатировать, что современными машинами наша промышленность не разродится никогда. Но продукция челнинского завода все равно будет находить покупателей.

Менталитет и экономическое состояние российских перевозчиков не оставят автопром без работы. Основная машина южных регионов – трехосный КамАЗ грузоподъемностью 8 – 10 т. Грузят в него, правда, и по 15 т, но запасных частей на каждом километре как собак нерезанных и отремонтировать грузовик можно на любой обочине. Средний возраст таких машин 10 – 15 лет, и складывается впечатление, что оборот запасных частей к чудогрузовикам в несколько раз превышает оборот новых машин. Скорее всего, так оно и есть, но точных цифр никто не знает или не хотят публиковать, потому что эти данные продемонстрируют миру нашу чудовищную отсталость. В Москве в 2001 г. зарегистрировано около 9500 КамАЗ-5320, МАЗ-5335 – 8100, МАЗ-6303 – 2300 шт.

Мы продолжаем говорить о введении в стране европейских нормативов безопасности, но не можем, а скорее всего, и не перейдем ни на размеры покрышек международного стандарта, не внедрим повсеместно безопасное крепление дисков на шпильки, а не с помощью клиньев. Мы не можем сделать на грузовики нормальный противопокатный брус сзади. То, что предлагают

МКАД, 43 км



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

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



сейчас, выдержит только наезд велосипедиста. В Европе развозные грузовики давно оборудуют противопокатной защитой по всему периметру. Двигатели с экологическими нормативами Евро-2 готовы выпускать в Набережных Челнах и в Ярославле, но в какую цену и какого качества? Может оказаться, что через месяц работы двигателя о заявленных нормативах можно будет забыть. Новые тормозные системы на наших грузовиках воспринимаются как сладкий сон. Список можно продолжать долго. При таком примитивном уровне техники, мы убиваем иностранных конкурентов ценой. Наши машины в 3 – 4 раза дешевле импортных аналогов. Можно поставить на МАЗ немецкий двигатель, дисковые тормоза по кругу, электронику. Но сказывается мне, что стоит он будет дороже европейского аналога.

Часть перевозчиков перешла на использование импортных подержанных грузовиков. Надо отметить, что этому способствует появление все новых магазинов по торговле как новыми, так и «бэушными» запчастями. По данным ГТО, за 2001 г. в Россию ввезли подержанных грузовиков полной массой от 5 до 20 т 6483 шт., включая бетономешалки. Машин полной массой менее 5 т – 1898 шт. По данным ГИБДД, иностранных автомобилей коммерческого назначения только в Москве зарегистрировано почти 13 000.

Есть еще один аспект о котором никто из сильных мира всего не говорит. Камчатка и Восточная Сибирь во власти японских автомобилей не только легковых, но и грузовых. «Газели» с «бычками» там редкие гости. И большинство перевозчиков забыли, что такое российская машина. Даже в столице на 2001 г. зарегистрирова-



но около 60 грузовиков с правым расположением руля.

Россия слишком лакомый товарный рынок. Поэтому уходить с него никто не пытается. Но дураков в очередной раз верить президенту и правительству нет. Вкладывать инвестиции никто не собирается. Что делать? Нельзя рассматривать автопром отдельно от экономической и политической действительности. Каково состояние экономики, таково состояние и отдельной отрасли. От осинки не родятся апельсинки. Мы постоянно пишем, что без глобальной налоговой, законодательной реформы, без чистки коррумпированной исполнитель-

ной и судебной системы, без поддержки малого бизнеса и производителя толку не будет. Надеяться на это надо, надо этого добиваться. А вот как? Это тема уже другого разговора.

ИЗ ЕВРОПЫ
ГРУЗОВИКИ

(095) 742-26-08

(095) 521-45-01

(095) 521-47-74

ЗАПЧАСТИ

www.bakmplus.ru

■ Анонс премьер



В предверии сентябрьского автосалона коммерческой техники в Ганновере концерн DaimlerChrysler обнародовал некоторые сведения о грядущих премьерях. Так, одним из «гвоздей» салона станет дебют грузовика Actros второго поколения. Кстати, именно в Ганновере в 1996 году дебютировал самый первый Actros, ставший одним из пионеров применения комплексной электроники на грузовом транспорте. За шесть лет было выпущено больше 230 000 этих машин, которые удерживают 20% рынка грузовиков и продаются в 98 странах.

Внешне Actros второго поколения отличается новой решеткой радиатора, обтекателями и рассеивателями фар. Seriously перестроен салон, который проектировался с учетом пожеланий водителей. Применена новая система обогрева и кондиционирования воздуха в кабине. Изменены конструкции спальных полок и сидений, что было отмечено специальным «знаком качества» ортопедической ассоциацией Германии. Также есть изменения и в компоновке шасси. Одной из новинок грузовика можно считать возможность применения сверхшироких односкатных колес заднего моста. Размерность шин – 495/45 R22,5. По заверениям производителя, такие шины дают экономию топлива, а также снижение массы и меньшее сопротивление качению.



Новое семейство Actros состоит из седельного тягача, шасси и самосвалов. Предложены 6 вариантов исполнения кабины и 12 вариантов колесных баз. Общее же число модификаций достигает 530. На выбор предложены два мотора с восемью вариантами мощностей: V-образный 6-цилиндровый дизель OM 501 LA мощностью от 320 до 456 л.с. и V-образная «восьмерка» мощностью от 503 до 578 л.с. Появление нового грузовика на рынке запланировано на весну 2003 года.

Также в Ганновере будет показан Sprinter со слегка измененным дизайном. Но этим концерн не ограничится. Так, Sprinter станет первым в мире коммерческим микроавтобусом, оснащенным противозаносной системой ESP. Кроме этого, в машине есть еще немало новаций. Интервалы смены масла удлинены до 30 000 км. Применена новая обивка сидений, появились обогрев лобового стекла и «датчик дождя», автоматически включающий дворники, когда на стекло попадает вода. Пассажирская версия микроавтобуса обзавелась вторым кондиционером для задних рядов сидений. В качестве опций над лобовым стеклом теперь можно установить дополнительную багажную полку. За доплату микроавтобус можно оснастить системой помощи при парковке. Кроме этого, машина может комплектоваться новой комплексной системой Sound 40 Pro. Она объединяет радио, CD- и MP3-плееры и навигатор. Также предусмотрены встроенный телефон, выход в Интернет и режим приема электронных писем.



Фирма Setra, входящая вместе с Mercedes-Benz в холдинг EvoBus, покажет в Ганновере три новых автобуса. Это 14-метровый флагманский двухэтажный лайнер S 431 DT, двухосный экономичный автобус S 316 UL и компактный S 411 HD.

■ Автокран в помощь медикам

Чтобы доставить больного человека весом 300 килограммов в больницу, в Штутгарте были задействованы 16 пожарных, строительный кран и грузовик, сообщает Reuters.

Немец был слишком болен, чтобы двигаться самостоятельно, и слишком тучен, чтобы его можно было вынести вниз по лестнице из его квартиры, которая находится на втором этаже жилого дома.

Вместо этого пожарные вытащили его через окно, откуда опустили с помощью башенного крана на больничную койку, прикрепленную к крыше пожарного грузовика.

«Естественно, этот человек был прикрыт брезентом, чтобы на него во время транспортировки не смотрели праздные зеваки», – сказал Вилфрид Хаттел, представитель пожарного департамента Штутгарта.

Хаттел не стал уточнять, чем был болен немец.



2002» РОССИЙСК



прошедшего дня затмила трагедия, произошедшая с экипажем грузовика «мерседес». На абсолютно прямом, но обильно смоченном после дождя асфальте машину занесло в сторону. На огромной скорости грузовик свалился в глубокий кювет и несколько раз перевернулся. Пилот немецкого экипажа Хорст Годель и штурман Уве Зиглер погибли на месте. Механик экипажа, единственный, кто был пристегнут ремнем безопасности, получил многочисленные ушибы, но остался жив.

Этапы гонки, проходившие по Центральному черноземью России, включали в себя все «прелести» езды по русскому бездорожью и изобиловали множеством пересечений оврагов и каньонов, чередованием болотистых низменностей и переходов вброд через малые реки. Экипажу «КамАЗа» не было равных и на этих участках.

Ближе к югу пошли дожди. Иностранные участники не перестают жаловаться: мол, сколько же можно грязь месить? Для российских участ-

ников это, конечно, своя стихия, но нам привычнее глотать пыль пустынь. Везде непролазная грязь. Кое-кому такая езда напоминает Camel trophy.

В течение десяти дней на трассе более шести тысяч километров, связавшей Балтийское и Черное моря, кипели спортивные страсти. Из почти 100 участников «Мастер-ралли», стартовавших с Балтийского побережья, до Цемесской бухты, омывающей набережные Новороссийска, смогли добраться только 54 самых удачливых: 29 мотоциклистов из 42 выехавших, 32 экипажа на легковых автомобилях и джипах из 50 стартовавших и 3 экипажа на грузовиках из 6 участвовавших на первом этапе.

«КамАЗ» под номером триста занял первое место в классе грузовиков и десятое в общей квалификации. Несмотря на шесть тысяч километров бездорожья, грузовик вел себя безукоризненно — ни одной поломки на трассе. Это говорит не только о надежности техники, но и о профессионализме всех членов команды, помноженном на опыт.



ший вторым, отстал более чем на 5 минут.

На втором этапе длиной 588 км наш экипаж потерял 14 минут на замену колеса. В итоге «МАН» по сумме двух этапов опережал «КамАЗ» на 1 мин и 54 с. Однако все спортивные итоги

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

объявление

Для ответа телефон или иной способ связи

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

КамАЗ-5320, 92 г.в., бак 500, контейнер, 10 т., спальник, музыка, 7 500 у.е. Торг. Тел.: 8-910-482-93-00.

Скания 112, 1986 г. вып., пневмоход, фен. В приличном состоянии. П/прицеп Ванхолл. Тент, 82 м2, 1986 г. 3-осная на пневмоходу. 18 000 у. е. Тел.: 8-902-631-78-86. Алексей.

ЗИЛ-5301 (Бычок), конец 98 г.в., много стоял, пробег 30 тыс. км., двиг. после кап. ремонта, новое: ТНВД, стартер, сцепление, тормоза, АКБ, и т.д. 5 100 у.е. Тел.: 339-71-93.

ЗИЛ-Бычок, 2001 г.в., куплен в 2002 г., серый, тент обшит фанерой, завышен, пробег 15 тыс. км., сост. новой а/м, 7 900 у.е. Торг на месте. Тел.: (09248) 2-25-60.

МАЗ-53366, 99 г.в., пробег 70 тыс. км., тент, ворота, кузов обшит фанерой, 2 спальных места, автономка Вебасто., 13 000 у.е. Торг. Тел.: 909-65-01.

МАЗ-64221Б, 91 г.в., Тутавский двигатель, новая кабина, евродиск+пулуприцеп МАЗ 91 г.в., 82 куб.м., новый тент, 12 500 у.е. Торг. Тел.: 8-903-127-58-00, Саша.

ПРОДАЮ

Вольво FH12, седельный тягач, глобтроттер 420 л.с., 96 г.в., Евро-2, ABS, 2 спальник, магнитола, эл. стеклоподъемники, электророзеркала с подогревом, подогрев сидений, вебасто, из Бельгии, состояние новой машины, растоможен. Тел.: 8-902-690-26-97, Михаил.

Супер МАЗ-54323, 91 г.в.+телега 2-осная, марка 93971, 89 г.в., идеал сост., 14 000 у.е. Тел.: 8-903-596-42-41.

Ивеко-4010, 90 г.в., турбодизель, белый, 3 300 у.е. Торг. Тел.: 926-58-75, 8-902-633-03-83.

ЗИЛ-431410 (130), 91 г.в., фургон, полный кап. ремонт 06.2002 г., новые: шкворни, сцепление, АКБ, хор. резина, покрашен, отл. тех. сост., снят с учета, 1 650 у.е., торг. Тел.: 354-79-32.

Рено-Магнум АЕ-390 МАК, седельный тягач, 97 г.в., ABS, пневмо, блокировка+полуприцеп Шмитц, 94 г.в., тент, пневмо, ABS, палетник, 44 000 у.е. Тел.: 8-901-900-19-31.

ГАЗ-2705 (Газель), 98 г.в., цельнометаллическая, пробег 90 тыс. км., двигатель 402, моск. учет, магнитола, 3 000 у.е., торг. Тел.: 273-36-11, Андрей.

Газель-тент, 97 г.в., пробег 83 тыс. км., двигатель 402, антикор, подкрылки, газ-бензин, в хорошем сост., 2 600 у.е., торг. Тел.: 443-40-80, 432-59-12, Руслан.

МАЗ-500, 78 г.в., борт, тент, двиг. V8, КПП после кап. ремонта, в хор. раб. сост., 3800 у.е. Торг. Тел.: 8-903-771-88-07.

Форд-Транзит, грузовой, цельнометаллический, 12.89 г.в., дизель 2,5 л., длинная база, средний, раб. сост., 3 200 у.е. Торг. Тел.: 490-42-16.

Скания 113/380, 93 г.в., 50 куб, 15 т., холодильник, лифт 1,5 т., спальник. Тел.: 259-99-72.

Sovinteravtoservice



Официальный дилер

IVECO

Москва, Симферопольское ш., д. 3

E-mail: m@ivecorussia.com

www.ivecorussia.com

(095) 792-8595

(095) 725-8668

(095) 796-6376



Рекламный отдел журнала АВТОТРАК

Тел.: 749-4550

Мы ждем ваших
предложений!



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

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



изготовление и ремонт

ТЕНТОВ И КАРКАСОВ

Тел: 960-9825
(8.00-24.00),
593-1236

LeTeKo

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

АВТОЦЕНТР «ФУРГОН»

Изготовление и
реализация фургонов,
автобусов, эвакуаторов,
рефрижераторов,
прицепов, полуприцепов
и бункеровозов.

Новейшие технологии, импортные материалы
и большой ассортимент дополнительного
оборудования помогут вам выбрать любой фургон
в зависимости от назначения.

Москва, Головинское шоссе, д.5
Тел.: (095) 744-0616 (многоканальный)
(095) 974-2383, 974-2384

Продажа а/м ГАЗ, ЗИЛ, МАЗ,
КамАЗ, ВИС, ПАЗ, а также
импортных. Лизинг.



Габаритные размеры, полные массы и осевые нагрузки автотранспортных средств (АТС) в России

Транспортные средства, допускаемые к эксплуатации на дорогах, должны соответствовать требованиям, которые ограничивают их габариты, полные массы и осевые нагрузки. Во времена существования СССР эти требования регламентировались ГОСТ 9314-59 «Автомобили и автопоезда. Весовые параметры и габариты». По этому стандарту автотранспортные средства, эксплуатируемые на дорогах общего пользования, делились на три группы.

Группа А: автомобили и автопоезда для эксплуатации только на дорогах с усовершенствованным капитальным покрытием (асфальтобетон, цементобетон). Для АТС этой группы предельно допустимая осевая нагрузка от одиночной, самой нагруженной оси, составляла не больше 10 тс при расстоянии между смежными осями 2,5 м и более. В технической системе единиц МКГС, использовавшейся в нашей стране в те годы, единицей силы является килограмм-сила (КГС). Чтобы перевести силы из системы МКГС в международную систему единиц СИ, которая применяется в настоящее время, можно принять 1 кгс за 10 Н, так как в системе СИ за единицу силы принят ньютон (Н). Таким образом, вышеназванная допустимая нагрузка на ось составляет 100 кН.

Группа Б: автомобили и автопоезда, предел допустимой осевой нагрузки которых равнялся 60 кН при расстоянии между смежными осями 2,5 м и более.

К третьей группе относились АТС, у которых допустимые осевые нагрузки превышали те значения, которые были указаны выше. Эти автомобили уже не допускались к использованию на дорогах общего пользования.

Предельно допустимые габаритные размеры АТС в бывшем Союзе (по ГОСТу):

- длина одиночного автомобиля — не более 12,0 м,
- ширина АТС — не более 2,5 м,
- высота АТС — не более 4,0 м.

- длина автопоезда с одним полуприцепом (прицепом) – не более 20,0 м,
- длина автопоезда с несколькими прицепами, полуприцепами и прицепом – не более 24,0 м.

Предельные полные массы АТС по тому же ГОСТу представлены в таблице.

В 1975 году вышеназванный ГОСТ 9314-50 отменили и сейчас в России ГОСТ по допустимым габаритам, полным массам и осевым нагрузкам АТС пока находится на стадии проекта.

В Правилах Дорожного Движения РФ, действующих с 1 июля 1994 года, указаны лишь габаритные размеры АТС, которые эксплуатируются по специальным правилам. Например, «Перевозка тяжелых и опасных грузов, необезвреженной тары, движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом и без груза по ширине превышают 2,5 м, по высоте 4 м от поверхности проезжей части, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, движение автопоездов с двумя и более прицепами производится в соответствии со специальными правилами». Но вместо специальных правил с 1 сентября 1996 года вступила в силу Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автотранспортом по дорогам Российской Федерации.

24 июля 1998 года Президент РФ подписал Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». Законом предусмотрено применение спецразрешений при международных автоперевозках крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов по территории Российской Федерации с помощью АТС, принадлежащих как иностранным, так и российским перевозчикам.



ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ,
АВТОБУСОВ И СПЕЦТЕХНИКИ

MB	ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ:	VICTORREINZ
MAN	- двигателя	LEMFERDOR
VOLVO	- ходовой части	GLASSER
SCANIA	- рессоры	MAHLE
KHD, DOETZ	- трансмиссии	KS, AE
	и многое другое	BOSCH
	ЗАКАЗ (ОТ 2 ДНЕЙ)	
	РЕМОНТ ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ:	
	- комплектующие Bosch, FTP, Flag	

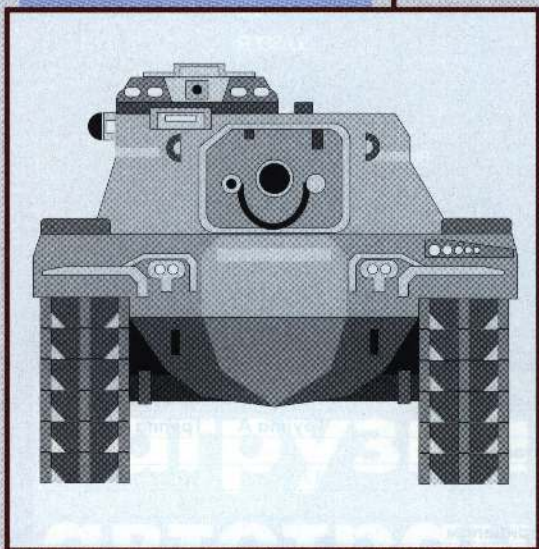
Москва, ул. Ткацкая, д. 46, подъезд 1, офис 4
 тел. 782-46-05, 369-51-93 факс 369-51-83
 WWW.TRUCKMOTORS.RU e-mail: info@truckmotors.ru

Тип автотранспортного средства	Предельная масса, т	
	Группа А	Группа Б
Одиночный грузовой автомобиль		
Двухосный	17,5	10,5
Трехосный	25	15
Седельный тягач с полуприцепом		
Трехосный	28	16
Четырехосный	33	20
Пятиосный	40	30
Шестиосный	52	34
Тягач с прицепом	40	30

Расстояние между смежными осями АТС, м	Осевая нагрузка, кН	
	Группа А	Группа Б
2,5 м и более	100	60
Выше 1,39 до 2,5	90	55
Выше 1,25 до 1,39	80	50
От 1 до 1,25	70	45



■ Раритетный танк пытались продать в Европу за 3 миллиона долларов



Необычный груз задержали сотрудники смоленской таможни. Через границу пытались перевезти настоящий немецкий танк времен Великой Отечественной войны. Таможенники говорят, что после реконструкции в Белоруссии контрабандисты переправили бы машину в Западную Европу.

Машину, перевозившую эту контрабанду, сотрудники мобильного отряда смоленской таможни задержали на одной из объездных дорог на российско-белорусской границе. В кузове грузовика таможенники обнаружили ходовую часть и башню от танка иностранного производства.

Никаких сопроводительных документов на груз у водителя не было. Оперативникам он сказал, что не имеет понятия о том, что находится в кузове. Якобы неизвестные попросили его за сто долларов перегнать грузовик из Тольятти в Белоруссию на авторемонтный завод, минуя пограничные посты.

На место были вызваны специалисты, они установили, что башня и гусеницы – это прекрасно сохранившиеся части немецкого танка Т-3 времен второй мировой войны. В начале 40-х этот танк стоял на вооружении вермахта и был одним из самых массовых.

По заключению эксперта Министерства культуры, ходовая часть и башня немецкого танка Т-3 представляют культурную ценность для Российской Федерации и запрещены к вывозу за пределы страны без разрешения.

Сейчас части раритетной боевой машины находятся под охраной на смоленской таможне. Установить владельцев груза пока не удалось. Единственная ин-

формация, которой располагают оперативники, – это то, что после реставрации в Белоруссии танк должен был быть переправлен в Западную Европу.

Вероятнее всего, это дело рук так называемых «черных копателей», которые постоянно работают в смоленских лесах. В начале 90-х люди, увлекающиеся раскопками в местах сражений, объединились в поисковые отряды и патриотические кружки, но со временем стало ясно, что на одном энтузиазме далеко не уйти, и «копатели» перестали снабжать музеи и занялись коммерцией.

Скорее всего, и Т-3, задержанный смоленскими таможенниками, предназначался кому-то из коллекционеров. По оценкам специалистов, за этот танк контрабандисты могли получить около трех миллионов долларов.

■ Сотрудничество заводов

В Набережных Челнах состоялась встреча генерального директора ОАО «КамАЗ» Сергея Когогина с представительской делегацией «РусПромАвто» во главе с генеральным директором Управляющей компании «Большегрузные автомобили» Павлом Яковлевым. В составе делегации генеральный директор торгового дома «АвтоУРАЛ» Валерий Селин, зам. генерального директора АЗ «УРАЛ» Александр Васильев, менеджеры, конструкторы и ведущие специалисты автозавода.

Предметом переговоров стали вопросы совместного позиционирования на рынке, технического сотрудничества между «КамАЗом» и предприятиями «РусПромАвто», взаимных поставок автомобильных компонентов, в том числе силовых агрегатов «Евро-1» и «Евро-2» производства ОАО «КамАЗ».

Во время недавнего визита в Татарстан государственного секретаря Павла Бородина было объявлено о договоренности реализовать инвестиционные программы, направленные на создание нового поколения компонентов для «КамАЗа» и «МАЗа». Это предполагает и организацию совместного производства сцепления, коробки переключения передач, рулевых механизмов, колесных дисков общей стоимостью \$130 млн. Кроме этого, журналистам стало известно, что еще в июне оба производителя грузовиков заключили контракт на оснащение МАЗов камазовскими двигателями, отвечающими требованиям Euro-1 и Euro-2. По условиям контракта двигатели должны быть подвергнуты трехмесячным испытаниям, чтобы подтвердились заявленные характеристики. В сентябре в Минск будут отгружены первые моторы для проведения адаптационных работ и получения сертификата на автомобили. До сей поры белорусские автомобилестроители пользовались двигателями, поставляемыми с Ярославского моторного завода, входящего в холдинг «РусПромАвто».

■ «КамАЗ» – первое полугодие

За первое полугодие 2002 года ОАО «КамАЗ» реализовало на рынке товарной продукции на сумму 7,835 млрд. рублей, в том числе 8128 грузовых и 19 300 легковых автомобилей, 11 150 двигателей и силовых агрегатов, запасных частей на сумму 1,637 млрд. рублей и продукции диверсификации на 840 млн. рублей.

Тем не менее по номенклатуре грузовых автомобилей еще сохраняется отставание как от текущего плана производства, так и от прошлогодних темпов продаж на внутреннем рынке. В июне, как и в прошлые месяцы года, оно в значительной мере было компенсировано за счет резкого увеличения экспорта грузовых автомобилей. Достигнуты рекордные за посткризисное время объемы отгрузки грузовиков за пределы России – 756 единиц. Всего же с начала года зарубежные потребители Камского автозавода получили 2312 грузовиков КамАЗ. Таким образом, вдвое перекрыты объемы экспорта основной продукции компании в первом полугодии прошлого года (1119 единиц).



■ «КамАЗ» выполняет свои обязательства перед ЕБРР в срок

ОАО «КамАЗ» перевело Европейскому банку реконструкции и развития (ЕБРР) 4,379 млн. долларов в счет погашения реструктуризованного долга. 2,5 млн. долларов из этой суммы пришлось на погашение основного долга, а 1,879 млн. долларов – на процентные выплаты.

Это уже третий платеж «КамАЗа», проведенный в соответствии с графиком погашения его задолженности перед банком. Напомним, что этот график стороны утвердили в мае 2001 года, а уже в июле того же года «КамАЗ» осуществил первый платеж в размере 1 млн. долларов.

Наша справка. Итоговое соглашение о реструктуризации задолженности ОАО «КамАЗ» перед ЕБРР было подписано в январе 2001 года. Общая сумма этой задолженности с учетом накопленных процентов на середину мая 2001 года составляла 162 млн. долларов.

В соответствии с соглашением ОАО «КамАЗ» обязалось выплатить банку 70,5 млн. долларов полугодовыми платежами в течение 12 лет. Гарантия на эту сумму предоставлена Министерством финансов Российской Федерации. Остальная сумма долга перед банком капитализирована в акции автозавода.

В настоящее время ЕБРР входит в число крупнейших акционеров ОАО «КамАЗ». Его доля в уставном капитале предприятия составляет 6,79%.

КАМАЗ

■ Праворульные КамАЗы

ОАО «КамАЗ» возобновляет продвижение своих грузовых автомобилей на рынки стран с левосторонним движением транспорта.

До конца июля будут изготовлены в праворульном исполнении опытные образцы популярных моделей камских грузовиков – самосвала 65115, полноприводных автомобилей 43114 (6x6) и 4326 (4x4). Затем они будут отправлены для прохождения пробеговых и эксплуатационных испытаний и проведения рекламно-коммерческих мероприятий в Пакистан и Индонезию.

Прежние серийные КамАЗы с правосторонним расположением руля изготавливались и поставлялись за рубеж по государственной линии еще в советское время. Теперь же «КамАЗ» намерен вернуться на рынки стран с левосторонним движением транспорта самостоятельно на принципах рыночной экономики и с новыми моделями машин.



■ Моторы Iveco для УАЗа

Компания Iveco подписала соглашение с итальянской фирмой De Tomaso Modena S.p.A., известной своими спортивными автомобилями. В конце 2002 года на заводе фирмы De Tomaso в Модене планируется начать сборку нового российского внедорожника УАЗ «Симбир». Машина отвечает необходимым европейским требованиям. По соглашению Iveco будет поставлять De Tomaso дизельные двигатели Common Rail для установки на УАЗ. Начальная фаза проекта рассматривает возможность поставки 20 000 моторов. Объемы производства планируются на уровне 5000 машин в год до конца 2005 года с последующим увеличением выпуска до 10 000 машин с 2006 года. УАЗ «Симбир» планируется продавать в Италии, Франции, Испании, Португалии и Греции.

ПОВОД ДЛЯ «РАЗВОДА»

Александр ЕВДОКИМОВ

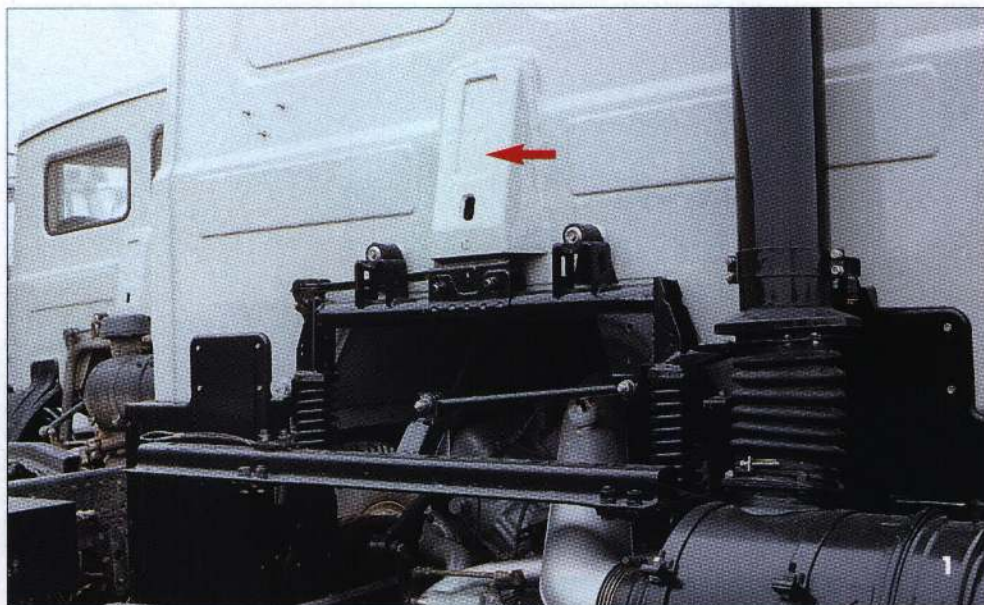
Знание, как известно, большая сила. А знание, подкрепленное погонями, – это уже двойная сила. На что я намекаю? Да все на то же: как работники ГИБДД «разводят на бабки» водителей. Речь сегодня пойдет о владельцах и водителях грузовиков МАЗ, многие из которых не знают некоторых тонкостей регистрации своих машин. А вот гаишники об этих хитростях хорошо осведомлены...

Вот пример ситуации. «Рыцарь полосатой палки» останавливает МАЗ для проверки документов. Начинается сверка номеров, скажем, рамы и кабины. И тут водитель вдруг узнает, что выбитые на раме и кабине номера в ПТС (паспорте транспортного средства) не указаны! Водитель в панике, га-



ишник грозит штрафстоянкой... Заканчивается все банальной взяткой. После этого водитель уезжает в прединфарктном состоянии, клятвенно обещая себе расстрелять того, кто оформлял ПТС. А инспектор, довольно потирая ручки («обул» лопуха!), идет ловить следующий МАЗ...

Историю эту можно точно обозначить поговоркой «Паны дерутся, а у холопов чубы трещат». В данном случае речь идет о разностоях в законодательстве России и Белоруссии. Так, по российским законам, рама и кабина должны иметь собственные идентификационные номера. В Белоруссии же таких нормативов нет, и там рама и кабина номерными агрегатами НЕ СЧИТАЮТСЯ! Но ведь какие-то номера инспектор высмотрел? Правильно, на задней поперечине рамы и на задней панели кабины номера выбиты (фото 1, 2). Но на грузовиках МАЗ эти номера предназначены только для «...ВЕДЕНИЯ ВНУТРИЗАВОДСКОГО УЧЕТА И РЕГИСТРАЦИОННЫМИ НОМЕРАМИ НЕ ЯВЛЯЮТСЯ...». Поэтому в ПТС их никто и не указывает. А что же, собственно, указывается? С завода МАЗ приходит с товарно-транспортной накладной и приемосдаточным актом. В этом акте указаны модель грузовика, номер мотора и VIN-код машины. Все это заносится в ПТС. И вот еще один важнейший момент: номера VIN-кода и номер шасси (рамы) СОВПАДАЮТ и ДУБЛИРУЮТСЯ, что и отражено в ПТС. Табличка с кодом приклепана на правой стороне кабины внизу дверного проема (фото 4), а номер шасси (рамы) выбит на правом по ходу движения продольном лонжероне рамы. Все остальные данные о грузовике (модель мотора, мощность, весовые характеристики) заносятся в ПТС из прилагаемого к машине «Одобрения типа транспортного средства». Если же кабина и рама про-



даются в России как запчасти, то в справке-счете на них делается пометка, что номера агрегатов отсутствуют.

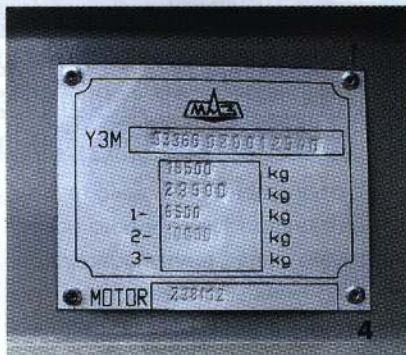
Но все вышеназванное – только начало. Так, на двигателе выбит номер, а еще приклепана табличка, где дублируется номер двигателя и указывается модель двигателя. Вот тут-то и начинается самое интересное. На табличке модель двигателя указана так: например, ЯМЗ-238М2-22 (фото 3). Инспектор глядит на табличку, по-

том смотрит в ПТС, а там в графе «модель двигателя» написано: ЯМЗ-238М2. Куда делась цифра 22 после буквы М2? И снова начинаются сцены... А дело в том, что эта цифра также нужна исключительно для внутривозовского обозначения двигателя. Ведь ярославские моторы поставляются и на «МАЗ», и на «КамАЗ», и на «КрАЗ». А как определишь, какой мотор отгружается для «МАЗа», а какой для «КамАЗа»? Двигатели-то хоть и похожи внешне, но отли-





3



4



5

<p>МИНСКИЙ АВТОМАБИЛЬНЫЙ ЗАВОД (государственное предприятие)</p> <p>Минск-21. Индекс 220031. Тел. 46-98-00. Телеграф — Минск «Бел», Телеграфы 252111. Номер р/счета 324101 в филиале «Ауто-МАЗбанк» г. Минска. Код 755.</p>		<p>МИНСКИЙ АВТОМАБИЛЬНЫЙ ЗАВОД (государственное предприятие)</p> <p>Минск-21. Индекс 220031. Тел. 46-98-00. Телеграф — Минск «Бел», Телеграфы 252111. Номер р/счета 324101 в филиале «Ауто-МАЗбанк» г. Минска. Код 755.</p>
<p>от « 19 г. № 156/816</p> <p>на № _____ от « 19 г.</p>		
<p>Начальнику Государственной автомобильной инспекции</p>		
<p>Сообщаем, что кабинам и рамам автомобилей моделей МАЗ, поставляемым в запасные части, не присваивается номер кузова или номер шасси.</p> <p>Просматриваемые под слоем краски на задней поперечине рамы на усилителе задней панели кабины номера предназначены для ведения внутризаводского учета и не являются регистрационными номерами.</p>		
<p>Технический директор</p>		<p>А.П. Ракомсин</p>

чаются друг от друга. Вот для этого и нужны эти дополнительные цифровые обозначения. В ПТС же модель мотора заносится из уже упомянутого «Одобрения типа транспортного средства», где, разумеется, этих цифр никто не пишет.

Но гаишникам этих придинок мало. Прицепиться могут к... цвету кабины и прицепа. Под передним капотом МАЗа может быть приклеена бумажка, где указан не только цвет кабины, но и более точная градация цвета (фото 5). Опять же это дополнительное определение цвета — чисто внутризаводского использования. Если в ПТС у вас написано, что цвет кабины «белый (светло-дымчатый)» — все в порядке. А если в ПТС указан только цвет кабины без градации, а на самой кабине вышеназванная бумажка имеется, инспектор может начать «грозить пальчиком». Так что при оформлении машины стоит обратить на это внимание. И еще о птичках. Выпускаемые в Белоруссии прицепы и полуприцепы обозначаются тем цветом, которым окрашена рама. Если рама синяя, значит, и прицеп обозначается как синий. Причем СИНИЙ ПРИЦЕП, А НЕ ТЕНТ на нем. Бывает, что на прицепе меняют старый или порванный тент на новый, подчас другого цвета. После чего инспектор может запросто заявить, что, мол, в документах на прицеп указан один цвет, а он видит другой.

И последнее. Раньше ПТС на ввозимые в Россию машины выдавала ГАИ и ее сотрудники все вышеперечисленные тонкости отлично знали и знают по сей день. А потом право выдачи ПТС передали таможенникам. В ГАИ, похоже, на это обиделись и теперь отыгрываются на других. На ком? Правильно, на тех, кто ближе и кто не всегда может «дать сдачи»...

ния с мазями, содержащими раздражающие вещества и вызывающие многочасовое покраснение кожи, например финалгон, «тигровая» мазь и другие.

После того как боли станут переносимыми, можно потихоньку вставать. Полезны ношение пояса из плотноэластичной ткани или фиксация пояснично-крестцовой области с помощью крестообразных полосок липкого пластыря. Физкультурные упражнения, выполняемые лежа, завершают этап реабилитационных мероприятий при остром люмбаго. Это сгибание ног в коленных суставах, подъем головы и груди при фиксированном тазе, подтягивание согнутых ног к животу, попеременный подъем выпрямленных ног и сгибания их в тазобедренных суставах, расслабление на животе с подложенным валиком или подушкой (если, конечно,

ваш живот эту подушку не замечает).

Курортное лечение для вас очень важно, так как оно улучшает обмен веществ хрящевой ткани суставов позвоночника и межпозвоночных дисков, стимулирует кровообращение, снижает мышечный спазм. Наиболее показанными курортами являются Пятигорск, Сочи – Мацеста, Южный берег Крыма.

Плавание в теплой воде, особенно в море в летний период, благоприятно действует на ваш позвоночник, а дозированное плавание укрепляет мышечный корсет туловища.

Из лечебных трав очень полезна брусника обыкновенная. Две чайные ложки листьев нужно залить стаканом воды и кипятить 15 минут. Отвар охладить, процедить и выпить в течение дня глотками.

Всегда помните, что профилактика дешевле лечения, поэтому не ленитесь заниматься собой! Здоровья вам и всегда «зеленой» улицы.

Ваши вопросы вы можете присылать на адрес редакции с пометкой «Для доктора». На них с удовольствием ответит ваш доктор Титова Ирина Юрьевна.

Острая форма так называемой ишиалгии (люмбаго, остеохондроз пояснично-крестцового отдела позвоночника) требует немедленной укладки на жесткую постель – поролоновую кушетку, матрац со щитом. Подушка под головой должна быть низкой. В этот период полезно принимать мочегонные в целях профилактики отека нервов, показаны анальгетики. Несколько облегчают боль сухое тепло и легкий массаж (самомассаж). Полезны растира-

А теперь поговорим о самом актуальном для водителей (а также это касается диспетчеров, руководителей, ведущих сидячий образ жизни) поясничном отделе позвоночника.

ЛЕЧЕНИЕ

ОСТЕОХОНДРОЗА

БЫЛЬ О ПРАВАХ

Дмитрий ЗЛЕНКО

Шелест набегающей волны, морской терпкий воздух, истошные крики чаек, расхаживающие взад-вперед полуобнаженные загорелые женские попки... Кажется, будто ты в раю. Кто бы мог подумать, что эту сладкую иллюзию можно вдребезги гаишной палочки....



Не так давно решил воспользоваться своим конституционным правом – правом на отдых. Поехал на автомобиле. Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск – Геленджик и... я на Черноморском побережье. Обжигающее южное солнце, безумно дорогие фрукты, задушевное времяпрепровождение в рваном шезлонге – в общем, все атрибуты настоящего летнего отпуска.

Кто отдыхал, тот знает, что от абсолютного ничегонеделания, о котором мы так мечтаем в рабочее время, можно сойти с ума. Денек позагораешь. Другой. И все – чувствуешь, как начинает съезжать крыша. Занятие чрезвычайно утомительное. Поэтому решено было совершить автомобильную прогулку, дабы развеяться и культурно обогатиться.

Относительно недалеко от Геленджика находится родина «Советского шампанского» – Абрау-Дюрсо. Решено – едем затариваться сим напитком... Не прошло и 10 минут с момента выезда из Геленджика, как перед моим авто взмыла вверх полосатая палочка. Подходит инспектор. Представился и тут же спортивным шагом направился осматривать передок моей машины.

– Включите зажигание, – командовал он. – Включили? Когда я вас остановил, у вас горел ближний свет.

– И что с того? Разве правила запрещают днем ездить с ближним светом? – недоумеваю я.

– А разве разрешают?

– Правила дорожного движения – это федеральный закон. А с законами дело обстоит так: «Если не запрещено – значит разрешено». В

ПДД не сказано, что запрещается использование внешних осветительных приборов в светлое время суток.

Инспектор язвительно ухмыльнулся и сказал:

— Пойдемте со мной, я вам докажу обратное. Заодно подумаем, что вы еще нарушили.

Сели в гаишную машину, инспектор достал ПДД, открыл страницу про использование внешних световых приборов и начал читать:

— Пункт правил 19.5: «При движении в светлое время суток с целью обозначения движущегося т/с ближний свет фар должен быть включен только...»

Далее он стал зачитывать пункты, когда необходимо использовать ближний свет.

Прочитал он в целом все правильно — с чувством, с толком, с расстановкой. Допустил только одну оплошность: прочитал слово ТОЛЬКО, которым там и близко не пахло. А это слово может любой закон с ног на голову перевернуть. Я, естественно, попросил перечитать его этот пункт правил, указав на то, что слова ТОЛЬКО там и в помине нет. Инспектор замялся. Закрыл брошюру с правилами и сказал, что где-то он видел пункт, запрещающий использование световых приборов днем.

— Ладно, — подытожил он. — Ближний свет — это не единственное ваше нарушение. Выезд на полосу встречного движения, — улыбнувшись сказал он.

Достал талмуд, объемом напоминающий Большую Советскую Энциклопедию, открыл замятую страницу и стал читать:

— «Выезд на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения, в случаях, если это запрещено Правилами дорожного движения. От 3 до 5 МРОТ или лишение прав от 2 до 4 месяцев» (и снова ехидно оскалится, мол, что? Доумничался?).

— Позвольте, но причем тут это? Я на встречку не выезжал. То, что

я свернул в «карман» для поворота налево, не отрицаю. Но я успел вернуться в свой ряд, не заезжая в «карман» для встречного транспортного потока. Вы поймите, что если я что-то нарушаю, я никогда не отпираюсь. Сейчас я ничего не нарушал.

И тут у нас начался нешуточный спор. Я ему доказывал, что не выезжал, он мне доказывал, что выезжал.

— Ну что вы со мной спорите? Вы даже не знаете о том, что днем нельзя пользоваться ближним светом, — продолжал инспектор.

М-да, весомый, конечно, аргумент. Минут 20 мы с ним пререкались, но так и не пришли к единому мнению.

— Пойдем, протокол составлять будем...

Подшли к его напарнику-сержанту. Младший лейтенант Алексейцев Александр Юрьевич, именно так звали остановившего меня инспектора, попросил сержанта составить на меня протокол за выезд на полосу встречного движения, а сам отошел в сторону — воздухом свежим подышать.

В протоколе написали следующее: «...Управляя автомобилем водитель выехал на полосу встречного движения, где запрещено правилами дорожного движения».

— Если вы не согласны, вы можете в объяснениях нарушителя изложить свою версию произошедшего, — с сочувствием в голосе произнес сержант.

— Ты ему для объяснений выдай чистый лист. А лучше два, — кокетливо предложил Алексейцев.

Мне хватило и тех протокольных четырех строчек, чтоб выразить свое «фи» младшему лейтенанту Алексейцеву.

...В подобных спорных ситуациях принято приглашать свиде-

телей. Я в машине ехал не один, поэтому свидетель у меня имелся.

— Хорошо, сейчас и мы запишем своего свидетеля, — оживился лейтенант.

Привели мужичка, который работал на близлежащей заправке. Внесли его данные в протокол...

— Минуточку, — возмутился я. — А почему он свидетель? Он же должен быть понятым!

— Так потому, что он видел, как вы нарушали, — пояснил Алексейцев. — Он увидел, что вы выехали на встречку, и сказал об этом мне. Я-то сам не видел.

Во дела! Инспектор выписал мне протокол о нарушении (хотя никакого нарушения не было), которого он даже не видел! Затем мы попросили гаишного свидетеля, Анфимиади Филария Георгиевича, рассказать, что ему удалось узреть. Выяснилось, что его показания полностью соответствуют нашим. Инспектор попросил его замолчать, после чего выпроводил восвояси.

Права у меня забрали, во времянке сделали соответствующую запись.

— Права придут в ваш отдел ГИБДД, — сказал сержант, отдавая временное разрешение. — Как скоро? Недели через две. В Москве уже и решится, что с вами делать: лишать прав или штрафовать.

Прошло уже больше полутора месяцев, а от ГИБДД ни слуху ни духу. Посеяли, небось, мои права.

Кстати, с Алексейцевым уже после составления протокола общались еще около часа. Мы не ругались, не угрожали друг другу. Поговорили за жизнь. Он мне даже дал номер своего мобильного и сказал, мол, будут какие проблемы — звони. Хороший он инспектор. Душевный. Жаль, не справедливый.



Опыт эксплуатации ГАЗ 3302 «Газель»

Александр ЕВДОКИМОВ

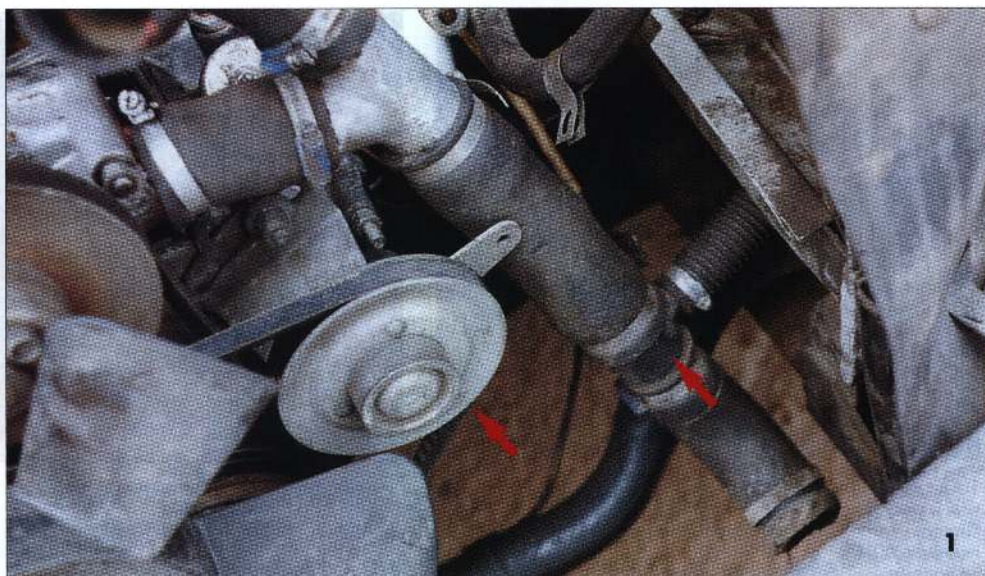
Появившаяся в середине 90-х годов прошлого века «Газель» стала первой по-настоящему городской развозной машиной малого класса, созданной российским автопром в последние годы. До нее единственным вариантом для перевозки тонны груза в городе был бортовой УАЗ, который, мягко говоря, являлся не самым лучшим кандидатом на эту роль.

Горьковская полуторка стала идеальным вариантом для перевозок мелких партий груза. В прообраз машины до сих пор записывают «Форд Транзит», но так ли это на самом деле — сказать сложно. Зато ясно, что «Газель» здорово проигрывает тому же «Транзиту» в качестве. Первые машины были «сырыми» донельзя и сыпались

буквально на глазах. Нам рассказывали, как один частник выложил за новую «Газель» \$6000 и в последующие шесть (!) месяцев вложил в ее ремонт еще столько же! Чтобы выяснить, изменилась ли «Газель» за эти годы, мы отправились на транспортную фирму, где используют 7 машин выпуска 2000 – 2001 годов.

Кабина

По своим внутренним размерам кабина водителей устраивает. Регулировки руля и сидений вполне надежны и позволяют довольно удобно устроиться на водительском месте. Но и нареканий хватает. Во-первых, это низкоккачественный пластик приборной панели, который коробится от жары. Крышка перчаточного ящика, например, со временем теряет форму и выгибается дугой. Вторая головная боль – стеклоподъемники. Чтобы поднять/опустить стекло, рукоятку надо накручивать на несколько десятков оборотов. Если стеклоподъемником пользоваться по сто раз на дню (летом, например), механизм может развалиться через месяц! Новый же механизм на одну дверь может стоить до 500 рублей. Кнопка включения аварийной сигнализации, бывает, разваливается из-за стершихся усиков. Казалось бы – мелочь мелкая, поменять можно за пять минут. Как бы не так! Электроразъем проваливается под панель, и, чтобы его достать и приладить к нему кнопку, приходится разбирать чуть ли не половину приборной доски. Идем дальше. Зимой в салоне приходится клеивать скотчем центральные дефлекторы вентиляции – в противном случае в кабину свободно проникает холодный воздух с улицы. Штатная печка слабовата, чтобы бороться с такими сквозняками. У самой печки тоже есть проблема – рвутся патрубки, подводящие жидкость к радиатору отопления. Также, по мнению водителей, кабине для лучшей вентиляции необходимы открывающиеся форточки и люк в крыше. Кроме этого, машине явно нужны более крупные зеркала заднего вида, бачок стеклоомывателя увеличенной емкости и более надежные внешние дверные ручки. Нынеш-



ние рукоятки часто отламываются, что называется, «под корень». Также желательна более темная и по возможности твердая обивка дверей, так как предлагаемая сейчас светлая ткань быстро грязнится и вытирается.

Двигатель

На четырех эксплуатируемых машинах стоит бензиновый 2,5-литровый ЗМЗ-402, который на бензине АИ-80 выдает 90 л.с., а на 92-м бензине – 100 л.с. В городе груженная машина потребляет до 17 л «девяносто второго» на 100 км. При использовании 80-го бензина расход возрастает на 1 – 1,5 л. На трех машинах стоит Ульяновский УМЗ-421 объемом 2,9 л и мощностью 90 л.с. С ним груженная «Газель» «ест» в городе до 22 л «восьмидесятого» на 100 км. Оба двигателя имеют склонность к перегреву из-за слабой системы охлаждения. Чтобы хоть как-то бороться с этим, в транспортной фирме перешли на более эффективные трехрядные турецкие радиаторы. Кроме этого, примерно каждые 10 – 15 тыс. км приходится менять термостаты. Проблем добавляют недостаточно жесткие пластмассовые переходники на резиновых патрубках системы охлаждения. Если охлаждающая жид-



1. Ролик натяжителя ремня. Правее виден один из злополучных пластиковых переходников на резиновых патрубках

2. Блок цилиндра сцепления расположен очень недурно. Обратите внимание – моторный щит уже начал «цвести», хотя машине всего около года

3. Крестовины рулевого вала

кость начнет подтекать в таких соединениях, подтяжкой хомутов проблему решить сложно – затягиваемый хомут просто сминает неармированный пластиковый переходник. Если перестараться и затянуть хомут от души, пластмасса запросто ломается. Вот и возника-



1. Где тонко, там и рвется. Панель, отделяющая КПП от салона, бывает, лопается пополам

2. Этой «Газели» около 6 лет. Борт кузова уже прогнул насквозь

3. Так выглядит крепеж «запаски»

ет перед водителем дилемма: не затянешь хомут – плохо, перетянешь – еще хуже. Очень много проблем доставил дешевый тосол. Его качество таково, что он начинает просто «проедать» блок цилиндров и головку блока! Также есть замечания к 151-му карбюратору, связанные с необходимостью постоянно его регулировать. Примерно на 30 тыс. км хватает подшипника ролика натяжителя ремня. Общий же ресурс мотора составляет около 100 тыс. км. Курам на смех!

Трансмиссия

На 5-ступенчатой КПП бывают затруднения с включением 1 и 2 передачи, так что приходится прибегать к перегазовке. Сама коробка передач ходит примерно 50 тыс. км, после чего нужна переборка. (Кстати, когда «Газель» только начали выпускать, стоимость ее новой коробки передач доходила до \$1500, при цене самой машины около \$6000! Сейчас цена КПП упала до 12 000 рублей.) У КПП также не самая лучшая шумоизоляция – агрегат отделен от салона лишь тонкой пластиковой панелькой. Редуктор заднего моста проблем пока не вызывает, но при замене вместо родного узла есть смысл поставить более качественный редуктор от «Соболя». Сцепления при грамотной езде хватит на 100 тыс. км.



Электрооборудование

Здесь замечания высказываются по поводу слабой контактной группы блока предохранителей. Ломается реле зарядки аккумулятора, а среди новых «релюшек» в магазинах попадает много брака. Часто выходят из строя диодные мосты на генераторе. Из-за слабой проклейки разваливаются задние блоки фонарей новой, пятисекционной конструкции. Старые трехсекционные фонари понадежней.

Подвеска

По заверениям ремонтников фирмы подвески машины хватает на 80 – 100 тыс. км пробега при условии езды с нагрузкой 1,2 т. Если же возить полторы т, то подвески хватит на 60 – 70 тыс. км. Потом меняются шкворни, сайлент-блоки, наконечники рулевых тяг и ступичные подшипники. Просевшие рессоры можно «освежить», заменив коренные листы, если нет средств на замену всех пакетов рессор. Интересно, что на задний мост можно установить стабилиза-





тор поперечной устойчивости, но завод ставит стабилизаторы на модели «Соболь» и «Баргузин», а «Газель» обходит вниманием. Хотя, казалось бы, «Газели» он более чем необходим: ведь полторы тонны груза в кузове раскачивают машину как лодку в шторм. В итоге на фирме стабилизаторы ставят своими силами, выкладывая за комплект около 2000 рублей. Из других проблем отмечены случаи, когда при езде по выбоинам отрывало кронштейны амортизаторов.

«Обувается» машина в 16-дюймовую резину и предлагают ее несколько производителей. На фирме хвалят Кировскую и Нижнекамскую резину. А вот продукция из Воронежа и Ярославля не выдерживает полной загрузки машины и колесный обод начинает резать корд покрышки. Также надо отдельно отметить место под запасное колесо. Расположено оно между рамой и кузовом, а вот само колесо упирается в две лапки и фиксируется третьей, которая крепится к задней поперечине рамы на болте. Совершенно «гениальная» система! То, что колесо могут «увести» средь бела дня, просто отогнув эту самую фиксирующую железку, конструкторы, похоже, не думали. Так что, как обычно, водители выкручиваются сами: кто-то примыкает колесо на цепь, кто-то придумывает более сложные конструкции.

Тормоза

Спереди стоят вентилируемые диски, сзади — барабаны. При

аккуратной езде передние колодки продержатся до 30 тыс. км, а задние — до 50 — 60 тыс. км. Передних тормозных дисков хватает на пробег больше 100 тыс. км. Интересно, что изначально на машинах стоят ровные тормозные диски, а вот купленный в магазине новый диск может оказаться кривым.

Рулевое управление

Главная проблема здесь одна — нет гидроусилителя руля, который намного облегчал бы и без того суровые будни водителя. Наконечников рулевых тяг, как уже отмечалось, хватает на 80 — 100 тыс. км при загрузке 1,2 т.

Крестовины рулевого вала «живут» 30 — 40 тыс. км.

Итог

«Нищая машина для нищей страны» — эта фраза наиболее точно определяет суть «Газели». Завод так и не спешит доводить машину до ума. А зачем? Ее и так покупают в таких количествах, что иномарки и рядом не стоят. За низкую цену и примитивную конструкцию этой машины прощают все. Вопрос в том, далеко ли «уедет» «ГАЗ» при таком подходе к клиентам?

Благодарим Владимира Амосова за помощь в подготовке материала

1,2. Старые задние фонари и фонари новой конструкции

3. Так колесный диск режет покрышку



Дмитрий ЗЛЕНКО

НЕ А НЕОБ

В России индустрия тюнинга, или, выражаясь понятнее, доработки грузовых автомобилей, находится в зачаточном состоянии. Оно и не мудрено, ведь в сознании большинства жителей стереотип, что грузовик и тюнинг – понятия в корне не совместимые. Как бы не так! Смелый эксперимент «Автосилы» показал, что запросы на доработку большегрузов намного превышают предложение...

Продукт отечественного автопрома – это конструктор для взрослых. Говоря иначе, чтобы грузовик отвечал требованиям водителя-профессионала, с ним нужно произвести нехитрые тюнинговые операции. Но обо всем по порядку.

Самые покупаемые отечественные седельные тягачи – это КамАЗ 54115 и МАЗ 54329. Цена КамАЗа в базовой

комплектации 549 000 руб. (примерно 17 429 у.е.), цена МАЗа в базовой – 495 000 руб. (примерно 15 720 у.е.). Если говорить о пальме первенства среди этих двух марок, то большим спросом пользуется КамАЗ. Это, скорее всего, объясняется раскрученностью марки. Отличие базовой комплектации МАЗа и КамАЗа заключается в одной, впрочем, немаловажной детали – на белорусской машине нет предпускового подогревателя, а на КамАЗе есть. Вряд ли это су-

ПРОСКОШЬ, ХОДИМОСТЬ

щественно влияет на лидерство КамАЗа. Хотя... Ведь для того чтобы МАЗ оборудовать предпусковым подогревателем с программируемым таймером, придется раскошелиться на 32 000 руб. (около 1015 у.е.).

Что на МАЗы, что на КамАЗы водители стремятся установить обтекатели и верхний спойлер. Кому-то эти накладки покажутся напрасной тратой денег, но, как показывает практика, эти пластиковые «прибабахи» позволяют существенно уменьшить расход топлива и лучшим образом влияют на аэродинамику грузовика. Стоимость такого комплекта, включая работу по установке, около 11 000 «деревянных» (примерно 349 у.е.).

Особой популярностью в последнее время стали пользоваться услуги по антикоррозийной обработке большегрузов. Да-

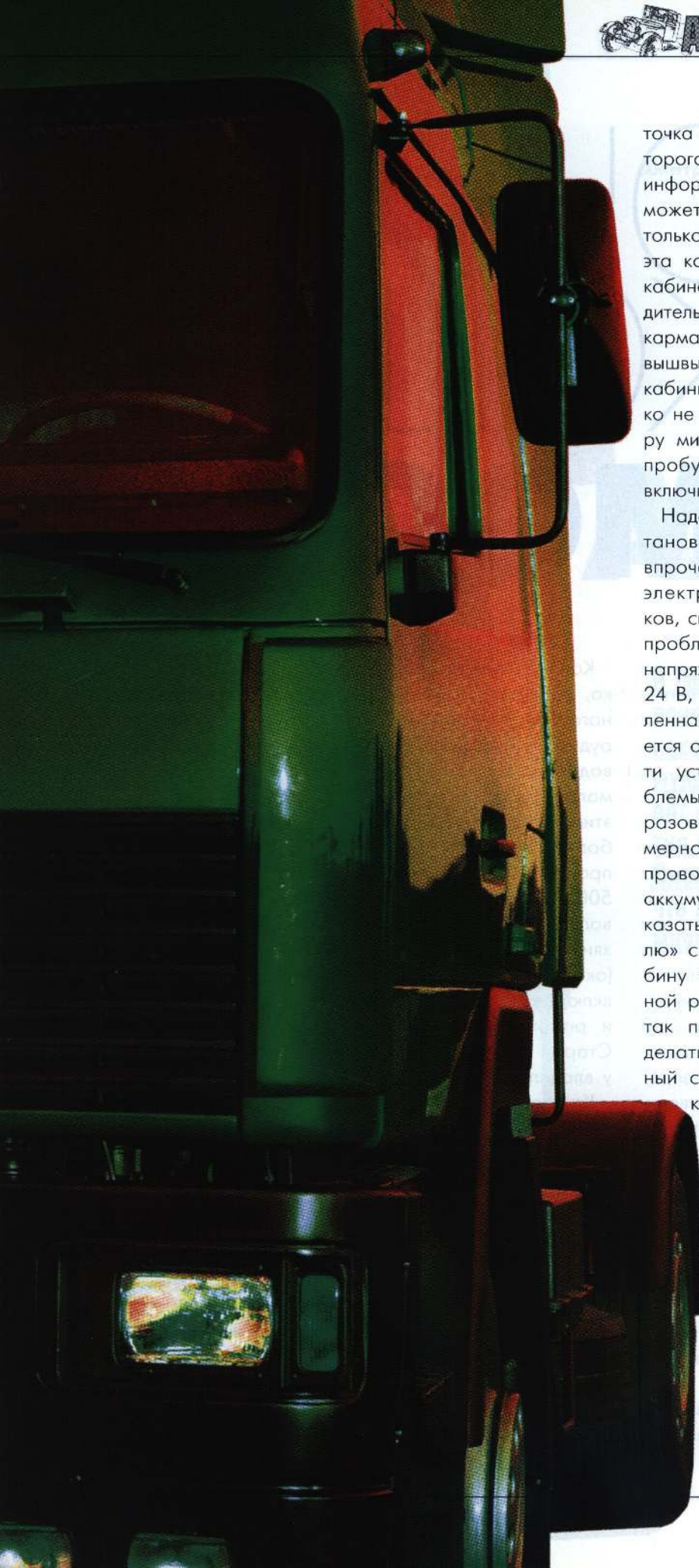
да. Теперь это перестало быть уделом только легковушек, ведь железо, оно и в Африке железо – ржавеет одинаково хоть на легковушке, хоть на грузовике. Стоимость обработки «кормильца» антикорром зависит от состава используемого материала. Поэтому разброс цен от \$190 до 240. Такая разница в цене объясняется качеством антикоррозийки. Та, что за 240 баксов, имеет в своем составе цинк. Это делает обработанную ей поверхность танковой броней для коррозии. Недаром же гарантия от коррозии на грузовик, обработанный цинком, аж 4(!) года... Помимо антикорра на автомобиль устанавливаются подкрылки, что, безусловно, защитит от механических повреждений колесные ниши и является существенным дополнением в профилактике коррозии.

Как показывает практика, стандартного топливного бака, которым оборудуют МАЗы и КамАЗы, водителю-дальнобойщику маловато, и в связи с этим его меняют на бак большей емкости. Как правило, устанавливают 500-литровый. Это удовольствие обходится хозяину авто в 8000 руб. (около 255 у.е.). Цена включает стоимость бака и работу по установке. Старый же бак остается у владельца.

Коммерческий транспорт эксплуатируется в любое время года. Чтобы водителю было комфортно, невзирая на все сюрпризы погоды – будь то изнуряющая жара или невыносимый холод, – грузовик можно «довести» японским кондиционером за 1500 зеленых. Ну а если имеется потребность в тепле для «пятой точки», то за 4500 руб. (примерно 143 у.е.)

можно сделать подогрев сиденья.

Никто из продавцов коммерческого транспорта не верил в то, что установка противоугонных систем на грузовики будет пользоваться спросом. Однако от желающих нет отбоя. Впрочем, тут странного ничего нет. По статистике в последнее время участились случаи угона тяжелых машин. Был даже случай, когда угнали две новенькие бетономешалки. Налетчики выбросили водителей из кабины, избили и, завладев техникой, скрылись. Бетономешалки не нашли и по сей день. Поэтому установка сигнализации – тема чрезвычайно актуальная. Самая простенькая противоугонка стоит около \$200, более мудреная модель – \$340. Самая же надежная, противоугонный иммобилайзер Black bug (черный жук), стоит \$420. Это маленькая пластиковая кар-



точка с микрочипом, с которого система считывает информацию. Автомобиль может работать лишь только в том случае, когда эта карточка находится в кабине авто. Обычно водитель держит ее у себя в кармане. Если угонщики вышвырнули водителя из кабины, то уехать им далеко не удастся – через пару минут их трофей беспробудно заглохнет и включится сирена.

Надо заметить, что установка сигнализации, впрочем, как и магнитолы, электростеклоподъемников, связана с небольшой проблемой – бортовое напряжение в грузовиках 24 В, а вся вышеперечисленная электроника питается от 12 В. Есть два пути устранения этой проблемы: поставить преобразователь, стоящий примерно \$80, или протянуть провод с одного из двух аккумуляторов. Может показаться, что кинуть «соплю» с аккумулятора в кабину – это проще пареной репы, однако не все так просто. Это должен делать квалифицированный специалист, поскольку электропроводка не прощает, когда ее делают «на коленках»... Установка музыки (магнитола+антенна+динамики+работа) в среднем стоит 300 баксов. Оборудовать своего «коня» электростеклоподъемниками встанет в \$230.

Водители частенько просят, чтобы их необорудованный спальником грузовик укомплектовали оным. Благо, услуга эта не слишком дорогая: 3500 – 4000 рублей, и... приятных вам сновидений.

Все более актуальной необходимостью для транспортных предприятий становится установка тахографов. К сожалению, абсолютным монополистом на рынке тахографов является немецкая фирма «Кинсли», которая не расширяет сеть своих установочных пунктов. Чтобы поставить на МАЗ тахограф этой фирмы в ее специализированном центре, нужно расстаться с \$600, на КамАЗ – с \$700. Столларовая разница между МАЗом и КамАЗом связана с тем, что торпеда КамАЗа не приспособлена под такие буржуйские штучки, в связи с чем ее приходится переделывать, а то и вовсе менять.

В скором времени ситуация с тахографами в корне изменится. Российские оборонщики изобрели и запатентовали электронный тахограф, имеющий ряд преимуществ: во-первых, он намного дешевле своего забугорного собрата (предполагаемая цена не более 400 у.е.); во-вторых, его можно устанавливать на абсолютно любой автомобиль, поскольку этот тахограф представляет из себя небольшую коробочку (размер 1 DIN – стандартная автомагнитола), которую можно установить в лю-

бом удобном месте автомобиля; в-третьих, его невозможно обмануть, т.к. вся информация записывается на специальную дискетку, которую необходимо вставлять в тахограф (в противном случае автомобиль не заведется). После того как изготовитель пройдет сертификацию, техцентр «Автосила» станет первым официальным дилером, который будет заниматься установкой этой полезной новинки...

Покупатели МАЗов часто обращаются с просьбой, чтобы 8-ступенчатую КПП им заменили на 5-ступенчатую – в водителемском кругу она зарекомендовала себя более надежной. Но тут палка о двух концах – не рассчитана 5-ступенчатая коробка на крутящий момент двигателя, в комплектации с которым идет 8-ступенчатая. Однако не все водители так считают и просят, чтоб им произвели

замену. Хозяин – барин. Работа по замене КПП обходится примерно в 6500 руб. (\$205).

Из-за участвовавших случаев воровства грузов некоторые водители

просят обшить тентованные машины фанерой. Стоит это удовольствие 7500 руб. (240 у.е.). Но оно того стоит, ведь, как говорится, скупой платит дважды...

Техцентр «Автосила» выполняет любые работы по тюнингованию грузовиков. Неполный перечень услуг и цен, использованных в материале, предоставлен сотрудниками техцентра «Автосила».

АВТ СИЛА

ВПЕРВЫЕ! Предоставляем **ГАРАНТИЮ СОБСТВЕННОГО СЕРТИФИЦИРОВАННОГО ТЕХЦЕНТРА** на любую технику, купленную у нас, без обращения на завод

МАЗ

КАМАЗ

Для организаций и юридических лиц - ЛИЗИНГ
Для частных лиц Москвы и Подмосковья - КРЕДИТ

Профессиональная установка ДОП. ОБОРУДОВАНИЯ
СТРАХОВАНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ и ГРУЗОВ

ПРОДАЖА: (095) 232-6800

С 9.00 до 20.00 - БЕЗ ВЫХОДНЫХ

ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР (095) 232-9100

Ремонт любой сложности
Гарантийное и послегарантийное обслуживание

СПЕЦТЕХНИКА

Техника СЗАП

В КОМПЛЕКСЕ:

- стоянка машин
- офис продаж
- ТЕХЦЕНТР
- оперкасса банка
- оформление док-тов
- АЗС
- гостиница, столовая

П/прицепы МТМ

АВТОКРАНЫ



**ПРОДАЖА
"ГАЗЕЛЕЙ"**

ЧЕРЕПАШЬИ БЕГА

Дмитрий ЗЛЕНКО

**Вот она, долгожданная победа!
Джиперская команда журнала
«Автотрак» выиграла соревнова-
ния по джип-триалу, оставив всех
соперников далеко позади...**

Первый день соревнований для нашей команды был не слишком удачным: едва успели выехать со старта, как одна из трех машин, Toyota Land Cruiser 60 под управле-

нием Бориса Харашутина, оказалась не способной к передвижению – лопнула рулевая сошка. Ничего удивительного! Та лихость Бориса, с которой он выступал на предыдущих соревнованиях, не лучшим образом отразилась на самочувствии автомобиля. В общем, гонку продолжили на двух вездеходах: Nissan Patrol, за рулем коего сидел Алексей, и Toyota Land Cruiser 80, пилотировал которую Богдан.

Никогда бы не подумал, что, дорвавшись до бездорожья, можно сохранить интеллигентский стиль вождения. Однако, глядя на Богдана, понимаешь, что можно. Ямы, кочки, поваленные деревья, через которые Алексей перепархивал, не сбавляя хода, Богдан с мышиной кротостью и осторожностью переезжал. Правда, такая, извиняюсь, дамская манера езды совершенно не подходит для гонок по бездорожью: застревали даже на самых плевых



грязевых ямках, теряя драгоценные минуты.

Трасса была довольно-таки сложная, или, как говорят джиперы, интересная. Было все: скачка по бревнам и пням, переходы через глубокие броды... Но, пожалуй, самым запоминающимся этапом было болото. Отрезок длиной не больше 150 – 200 метров мы преодолевали аж 5 часов. Погода, как назло, в тот день была наипаскуднейшая – мрачная, унылая и невероятно холодная. Когда мы оказались в болоте, создалось ощущение, что стало еще холоднее. Болотная вонь, тучи назойливых комаров и хлюпающие жижей кеды – вот что память моя, дрожа от омерзения, отложила в сокровищницу воспоминаний.

Машины вязли в болотной трясине по самое днище. Лебедки самовытаскивания работали не переставая. Лебедка, установленная на машине Богдана, не выдержала таких из-

девательств и сломалась. Меня чуть кондрашка не хватил! Провести всю ночь в болоте – перспектива не из радужных, ведь без лебедки выбраться из этого месива просто невозможно. Но надо отдать должное экипажу, за какие-то 40 минут они перебрали лебедку и самостоятельно из подручных средств изготовили нужную запчасть.

Финишировали мы, когда уже было совсем темно. Результат был более или менее хороший. Но главное даже не результат. Главное то, что джипы команды «Автотрак» благополучно добрались до финиша, поскольку большая часть наших соперников осталась неподвижно ночевать в лесу... Забавно вот еще что: эти соревнования называются «гонка». В моем понятии гонка – значит бешеная скорость. В джиперской гонке средняя скорость не более 5 км/ч. Прямо-таки черепашьи бега.

Второй день соревнований – джип-триал. Внедорожники на спецплощадке выписывали всяческие кренделя и пируэты. Со стороны не очень зрелищно. Но если очутиться в салоне, складывается ощущение, будто ты в центре подготовки космонавтов. Ужасные перегрузки: то тебя впечатывает в спинку кресла, то руками упираешься в лобовое стекло... Впрочем, и для автомобилей это тяжелое испытание. Вся площадка была усеяна беспорядочно разбросанными запчастями от джипов.

Именно на втором дне соревнований команда нашего журнала понесла еще одну потерю. Toyota Богдана не удержалась на крутом склоне и... перевернулась. Таким образом до финальной части соревнований дошел лишь «ниссан» Алексея. Он, собственно говоря, и занял первое место в этих соревнованиях.

ПОЗДРАВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЯ!



ПЕРВЫЕ МОСКОВСКИЕ АВТОБУСЫ

В августе 1924 года в Москве было открыто регулярное автобусное сообщение. Примеру столицы последовали другие города. Однако в те далекие времена советские заводы еще не строили автобусов. Приходилось покупать английские «лейланды», французские «рено», немецкие «МАНы», итальянские «лянциа» и только на московском «АМО» началось, пока мелкосерийное, производство автобусных кузовов на шасси «уайт», а затем завод первым в СССР освоил выпуск автобусов.

После революции 1917 года в России оказалось значительное количество американских грузовиков «уайт», большинство из которых были отремонтированы на заводе «АМО», шасси этого грузовика идеально подходило для установки на него автобусных кузовов. К 1922 году московский завод «АМО» располагал кузовным цехом, который возглавлял Иван Федорович Герман,

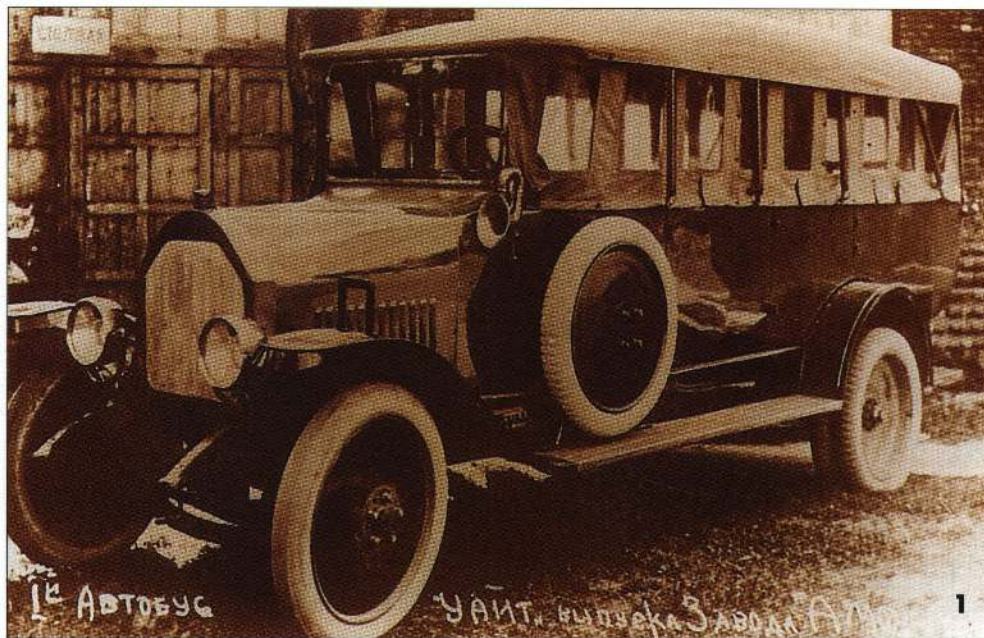


приложивший немало сил для налаживания выпуска первых московских автобусов. Открытые восемнадцатиместные автобусы строили небольшими партиями, от нескольких штук до нескольких десятков, до середины 20-х годов.

Когда было начато производство грузового автомобиля «АМО-Ф-15», его шасси также начали использовать сначала для штабных автомобилей с открытым восьмиместным кузовом, а затем в 1925 году появился первый образец автомобиля «скорой помощи». На следующий год удалось начать мелкосерийное производство 14-местных автобусов, а в 1927 году московский «АМО» сумел построить партию почтовых автобусов. Но автобусы на шасси «АМО-Ф-15» отличались плохой устойчивостью, неудобством посадки в высокорасположенный кузов, и их количество было недостаточно, а каждый автобус обходился очень дорого.

Когда завод «АМО» после реконструкции приступил в 1931 году к производству новых грузовых автомобилей «АМО-2» и «АМО-3», параллельно с ними в 1932 году налаживается выпуск автобусных шасси «АМО-4» с удлиненной с 3810 до 4420 мм колесной базой (это шасси также поставляются для пожарных автомобилей).

Автобус «АМО-4» получил кузов на 22 места для сидения, большая часть деталей которого изготавливалась из дерева. Первоначально эта машина была сходна с автобусами «Я-6», отличавшимися высокопосаженным на раме кузовом, набранными из планок фальшбортами в нижней его части, световыми лючками над боковыми окнами, двумя дверями с наружными поручнями, нижней кромкой ветрового стекла, расположенной значительно ниже подоконного бруса боковых окон. Более поздние автобусы «АМО-4» получили кузов, сконструированный Иваном Федорови-



чем Германом. Его конструкция была более низкой, что повышало устойчивость, со сплошными высокими окнами и одностворчатой выходной дверью, расположенной справа от водителя. Кузов имел указатель маршрута и сигнальные фонари над ветровым стеклом, передние и задние буфера. Автобус «АМО-4» выпускался в двух вариантах: люкс и стандартный. Для первого были характерны сиденья с кожаной обивкой, простеганной

вертикальными швами, причем все сиденья располагались по ходу машины. Салон оборудовался багажными сетками над окнами и занавесками. Внешнее отличие – окно овальной формы в задней стенке, одна дверь для пассажиров, пять окон в каждом из бортов и увеличенный задний свес. В салоне – 21 место для пассажиров. Автобусы «АМО-4 Люкс» обслуживали «Интурист», некоторые курорты и высшие советские учреждения.

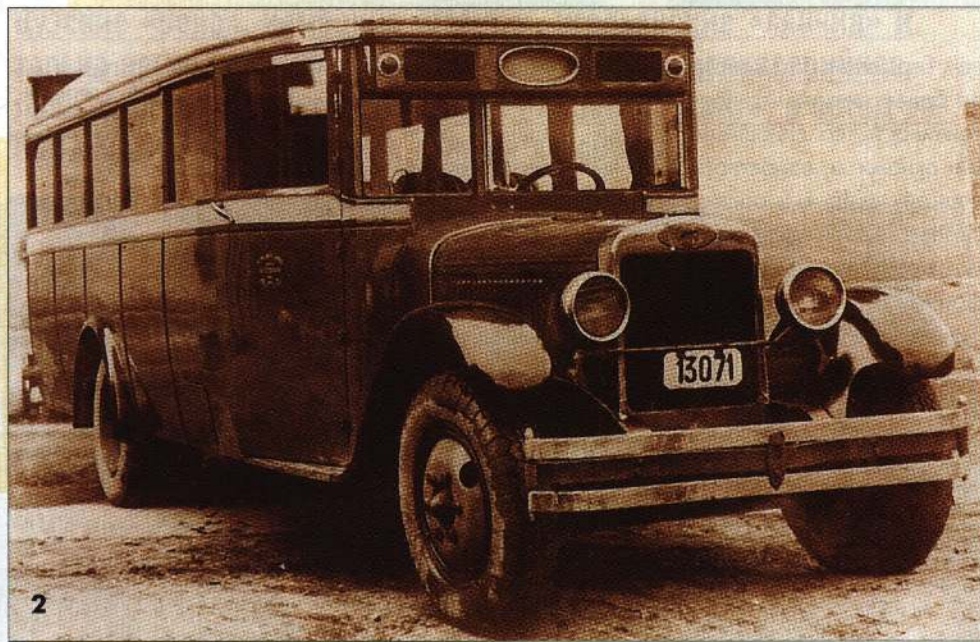
1. Первый автобус, построенный на шасси «уайт» на заводе «АМО» в 1922 году. Фото из фондов музея «АМО ЗИЛ»

2. Первый советский серийный автобус на шасси «АМО-Ф-15» строился с 1926 по 1931 год. Фото из фондов музея «АМО ЗИЛ»





1



2

1. Один из ранних автобусов «АМО-4», построенный в 1931 году, на автобусной остановке «Красная площадь». Фото из фондов музея «АМО ЗИЛ»

2. Туристический автобус «АМО Люкс» строился с 1932 по 1933 год и выделялся хромированной облицовкой. Фото из архива А.С. Исаева

Стандартный «АМО-4» выделялся меньшей длиной и меньшей снаряженной массой из-за более короткого заднего свеса и иной планировки салона. Он также был рассчитан на 21 пассажира, сиденья обивали дерматином, причем одиннадцать мест располагались поперек кузова и десять вдоль. Под потолком находились поручни с ручками-ремнями. Окно в задней двери имело прямоугольную форму, а для входа пассажиров служила двухстворчатая дверь в задней части кузова, открываемая кондукто-

ром. Под руководством Ивана Федоровича Германа на шасси «АМО-4» были разработаны опытные образцы открытого двадцатиместного автобуса. Такие автобусы по чертежам «АМО» строили кузовные мастера Сочинского завода и Тбилиси, эти машины эксплуатировались в курортных зонах.

Когда завод перешел на производство модернизированного грузовика «ЗИС-5» и соответствующее с ним длиннобазное шасси для автобусов, начался выпуск городских машин «ЗИС-8», ставших развитием

конструкции «АМО-4». Каркас закрытого кузова этого автобуса изготавливался из дерева и обшивался стальными листами. Водитель был отделен от пассажирского салона в специальной кабине, имеющей отдельный вход. В кабине же устанавливался сигнальный звонок от кондуктора.

Новый автобус был рассчитан на 28 пассажиров, включая кондуктора, и получил двадцать мест сидения. Подушки сидений, имеющие пружины, были обтянуты дерматином. Кузов получил четыре двери, входная двухстворчатая дверь располагалась сзади, с правой стороны. Дверь для выхода лимузинного типа управлялась с места водителя. Дверь для входа водителя имела опускаемое стекло. Четвертая, аварийная, дверь была расположена в задней стенке кузова. Для отопления автобуса в зимнее время применялась система отопления, использующая тепло отработанных газов двигателя. Кузов имеет девять широких окон, шесть из которых могли опускаться, для вентиляции салона. Для освещения в темное время суток в кузове имелись пять плафонов с лампочками по 15 ватт. В лобовой части на ветровой раме устанавливался фонарь с двумя 25-ваттными лампочками. А по обе стороны маршрутного фонаря разместились два сигнальных фонаря с 10-ваттными лампами. Управление освещением кузова осуществлялось двумя выключателями слева от щитка приборов, один для внутреннего освещения автобуса, второй — для ламп маршрута и сигнальных огней.

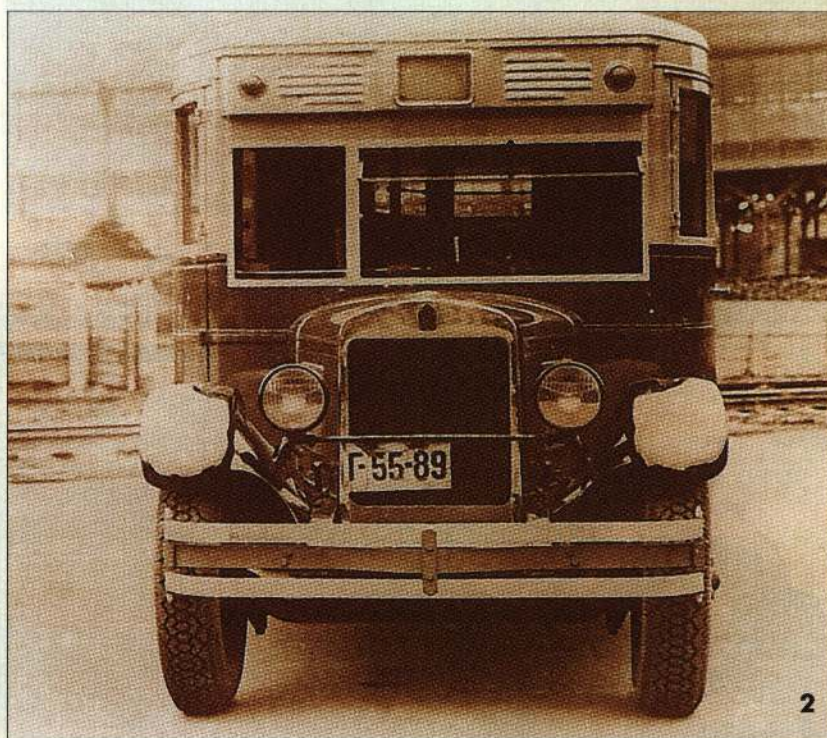
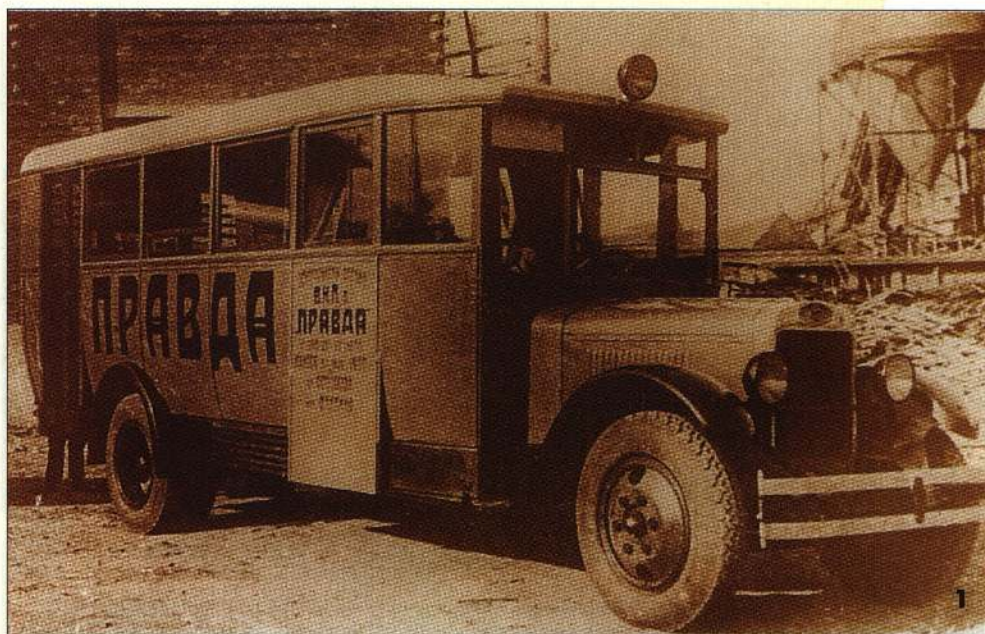
В связи с увеличением расхода электроэнергии на дополнительные световые приборы на автобусе «ЗИС-8» пришлось использовать генератор большей мощности напряжением 12 вольт и более емкие аккумуляторные батареи, расположенные слева под полом кузова на специальных кронштейнах, прикрепленных к левому лонжерону рамы.

Топливный бак увеличенной емкости с 60 до 105 – 110 литров также устанавливался на левом лонжероне рамы, а его заливная горловина была выведена на левую сторону кузова.

Высокий уровень квалификации, достигнутый кузовостроителями «ЗИСа», позволил построить в 1934 году экспериментальный «ЗИС Люкс» на удлиненном трехосном шасси грузовика «ЗИС-6». Он имел колесную базу 4420 мм и базу задней тележки 1080 мм, длина автобуса составила 8540 мм. Его кузов был по-настоящему обтекаемым: наклонные облицовка радиатора и рамка ветрового стекла, скругленные верхняя передняя часть крыши и задняя стенка, передние крылья с юбками, утопленные дверные ручки. В салоне устанавливались 28 индивидуальных кресел типа «ЗИС-4 Люкс». Машина изготавливалась под руководством опытного инженера А.А. Евсеева, учившегося кузовостроительному мастерству еще в революционные годы во Франции.

Стремление заменить дорогостоящий бензин более дешевыми видами топлива привело к созданию нескольких вариантов газогенераторных и газобаллонных автобусов «ЗИС-8». Так, в 1937 году партия автобусов была оборудована газогенераторной установкой «НАТИ-10», размещавшейся на отдельном прицепе, который буксировал автобус. В 1938-м был построен опытный образец «ЗИС-8» с газогенераторной установкой «Д-8». Тогда же в НАТИ оборудовали партию из шести автобусов «ЗИС-8» для работы на сжатом светильном газе. Газовые баллоны лежали в специальной нише, сделанной на крыше автобуса, закрываемой сверху брезентом.

Московский научно-исследовательский институт городского движения разработал в 1936 году опытные образцы пассажирского прицепа вместимостью 14 человек для автобусов «ЗИС-8». Сцепка осуществ-



1. Агитационный автобус газеты «Правда» на базе «АМО-4 Люкс», проехал в 1933 году 2000 километров по дорогам СССР. Фото из фондов музея «АМО ЗИЛ»

2. Модернизированный автобус «ЗИС-8», отличался от «АМО-4» иной формой номера маршрута и другим расположением боковых молдингов. Машина строилась с 1934 по 1937 год. Фото из архива Ю.А. Долматовского

лялась наподобие трамвайной, а проем между автобусом-тягачом и прицепом, в который могли попасть зазевавшиеся пассажиры, имел ограждения параллелограммного типа. Некоторые заводы старались усовершенствовать внешний вид и конструкцию «ЗИС-8». В Туле, Калуге и Ленинграде изготавливались машины с более обтекаемыми и вместительными кузовами, чем пре-

дусматривали чертежи «ЗИСа». В те времена на «ЗИСе» в качестве аналогов эксплуатировали несколько американских автобусов. И самым замечательным был автобус «иеллоу» отделения «Джи-эм-си», казавшийся туловским конструкторам настоящим чудом техники. Очарование этим заокеанским «сухопутным лайнером» оказалось настолько большим, что в 1936 году на шасси



1. Городской автобус «ЗИС-8», оборудованный газогенераторной установкой «НАТИ-10», имел очистители, размещенные позади водительского места. Фото из архива А.С. Исаева

2. Пассажирский автопоезд Московского научно-исследовательского института городского движения, построенный в 1936 году. Фото из архива А.С. Исаева

3. Междугородный автобус «иеллоу» в 1936 году, на шасси «ЗИС-8». Фото из архива Ю.А. Долматовского



«ЗИС-8» был построен опытный образец междугородного скоростного автобуса, копирующего обводы «иеллоу».

Этот прототип лег в основу и нового советского городского автобуса «ЗИС-16», что, как показало время, оказалось роковой ошибкой. Тем не менее в 1938 году с конвейера «ЗИСа» начал сходить новый авто-

бус, заметно отличавшийся обтекаемой формой кузова от своих предшественников. Шасси машины называлось «ЗИС-16» и сохраняло все основные особенности, присущие шасси «ЗИС-5». Однако для того чтобы разместить на раме кузов с 26 сиденьями, ее лонжероны были разрезаны и в них вставлена удлинительная секция. Колесная база автобуса

«ЗИС-16» увеличилась на 1180 мм по сравнению с «ЗИС-5» и на 550 мм по сравнению с «ЗИС-8». Как следствие, возросла и масса, поэтому машину пришлось оснастить не только шинами увеличенного размера 36х8 (вместо 34х7 у «ЗИС-8»), но и ввести вакуумный усилитель тормозов, использующий разрежение во впускном трубопроводе двигателя. Поскольку привод тормозов на «ЗИС-16» еще оставался механическим (а не гидравлическим или пневматическим, как на более поздних конструкциях), даже физически крепкий водитель без помощи усилителя не смог бы остановить автобус, который весил с полной нагрузкой (26 человек сидят и 8 стоят в проходе) более семи с половиной тонн.

Массивной машине потребовался и более мощный двигатель, чем был у «ЗИС-8». Для «ЗИС-16» прежний двигатель «ЗИС-5» усовершенствовали повышением степени сжатия и применением более легких алюми-

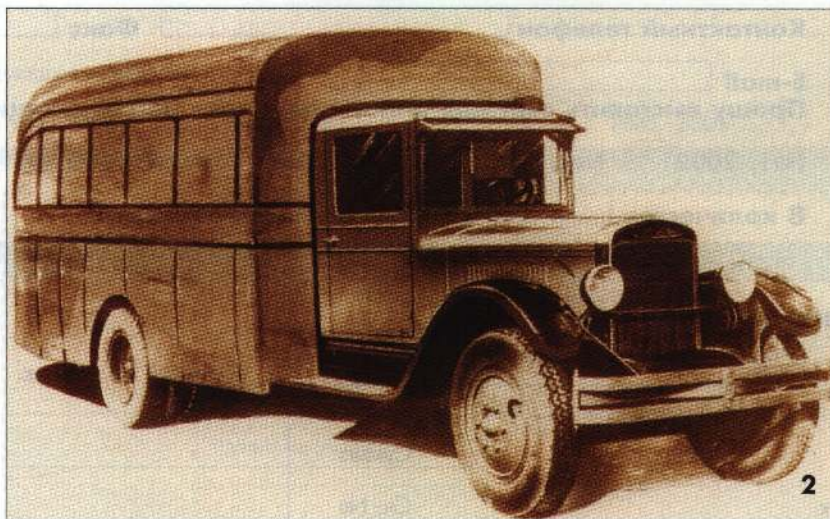
ниевых поршней вместо чугунных, в результате мощность с 73 л.с. при 2300 об/мин повысилась до 85 л.с. при 2600 об/мин, что позволило сделать автобус «ЗИС-16» быстрее, чем «ЗИС-8»: 65 км/ч против 60 км/ч. Кузов «ЗИС-16» имел деревянный каркас, обшитый стальными листами. Длительная эксплуатация автобуса по неровным доро-

гам приводила к тому, что соединения каркаса понемногу расшатывались и он начинал поскрипывать. Салон получил эффективную вентиляцию и систему отопления. А чтобы сделать ход машины более плавным, в ее передней подвеске применялись гидравлические амортизаторы двухстороннего действия. Автобусы «ЗИС-16» также переводились на древесный и баллонный газ, такие машины успешно эксплуатировались, когда началась Великая Отечественная война. В 1939 году был построен городской автобус вместимостью 30 пассажиров на базе «ЗИС-16», однако дальше опытного образца дело не пошло. С началом войны обычные «ЗИС-16» стали переоборудовать в санитарные, под руководством Юрия Аароновича Долматовского был разработан проект установки кузова «ЗИС-16» на шасси стандартного грузовика «ЗИС-5», чтобы удешевить производство, отказавшись от штампованных обтекаемых деталей оперения. Такие машины перевозили больных и раненых.

Но к началу сороковых городские автобусы стали принимать новые формы. Европа и Америка переходила на автобусы вагонного типа. Раньше делали как? Удлиняли грузовик и иногда понижали его раму, устанавливали на нее автобусный кузов. Машина становилась неповоротливой и тяжелой, занимавшей много места на улице. Как сделать автобус рациональным? Для этого нужно отказаться от его родства с грузовиком: установить двигатель сзади или под полом кузова и предоставить пассажирам всю его длину, крепить двигатель, колеса и другие механизмы не к раме, а к кузову. Таким образом удастся создать вместительную, маневренную и компактную машину, похожую на трамвайный вагон, без капота спереди. Это и есть автобус вагонного типа. И он был создан на «ЗИСе» перед самым началом



1. Автобус «ЗИС-16», запущенный в серийное производство в 1938 году, выделялся округлыми обтекаемыми формами кузова, такие автобусы работали в Москве до начала 60-х годов. Фото из музея «АМО ЗИЛ»



2. Санитарный автобус «ЗИС-16С», представлял собой шасси грузовика «ЗИС-5» с задней частью кузова автобуса «ЗИС-16», вариант такой необходимой в военное время машины был предложен Юрием Аароновичем Долматовским. Фото из архива Ю.А. Долматовского

войны и получил индекс «ЗИС-17», но начать серийное производство не удалось, к автобусам с вагонной

компоновкой московский завод имени Сталина вернулся только в 1946 году.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

	АМО-15	АМО-4	ЗИС-8	ЗИС-16
Год выпуска	1926 - 1931	1932 - 1933	1934 - 1936	1938 - 1941
Число мест: для сидения	14	20	21	26
общее	16	26	26	30
Двигатель, тип	Карбюраторный, четырехтактный			
Число цилиндров	4	6	6	6
Рабочий объем, см ³	4369	5550	5550	5550
Степень сжатия	4,1	4,2	4,6	5,7
Мощность, л.с. при об/мин	35/1400	70/2000	73/2300	85/2600
Размер шин	-	34x7	34x7	36x8
Габаритные размеры, мм:				
длина	-	7600	7370	8525
ширина	-	2300	2300	2400
высота	-	2700	2750	2800
Колесная база, мм	3070	4400	4420	4970
Колея колес: передних	1400	1500	1545	1545
задних	1200	1600	1645	1710
Собственная масса в снаряженном состоянии, кг	5000	4300	4200	5100
Максимальная скорость, км/ч	50	55	0	65
Контрольный расход топлива, л на 100 км пути	24	36	34	37
Количество построенных	30	234	547	860

ВНИМАНИЕ

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ОРГАНИЗАЦИИ

Название организации

Юридический адрес

Ф.И.О. подписчика

Вид деятельности предприятия

Адрес доставки/индекс

Контактный телефон Факс

E-mail

Прошу выставить счет для оплаты подписки на следующие номера:

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

В количестве экземпляров каждого номера.

ПЛАТЕЖНОЕ ПОРУЧЕНИЕ № _____

(Дата)

почтой
(Вид платежа)

Сумма прописью _____ рублей 00 копеек.

ИНН

Сумма

Платательщик

Сч. №

БИК

Банк плательщика

Сч. №

Сбербанк России г. Москва

БИК

044552323

Банк получателя

Сч. №

30101810900000000323

ИНН 7732117377

Сч. №

40702810940440105980

ООО «Журнал Автотрак»

Вид. оп.

Срок плат.

Химкинское ОСБ №7825

Назн. пл.

Очер. плат.

Получатель

Код

Рез. поле

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

Почтовый адрес подписчика _____

Телефон подписчика _____

М.П.

Подписи

Отметка банка

Для юридических лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо: заполнить учетную карточку подписчика; по факсу или по почте отправить учетную карточку с указанием банковских реквизитов вашей организации (в течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты); отправить копию платежного поручения по факсу (095) 732-6460 или по почте по адресу: 119633 Москва, а/я 117. **Журнал «Автотрак».**
Цена одного номера – 50 руб. 00 коп.

ПОДПИСКА на II полугодие ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ!

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ЧАСТНОГО ЛИЦА

Ф.И.О.

Индекс Область

Город Улица

Дом Корпус Квартира

Контактный телефон

E-mail

Прошу оформить подписку на следующие номера:

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

**ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ
РОСПЕЧАТЬ И АПР**

Роспечатать
Индекс **81170**

АПР
Индекс **41762**

**Вы можете подписаться на
любое количество номеров.**

**Цена одного номера для фи-
зических лиц – 30 руб. 00 коп.**

**Для частных лиц, чтобы подпи-
саться на журнал, необходимо:**

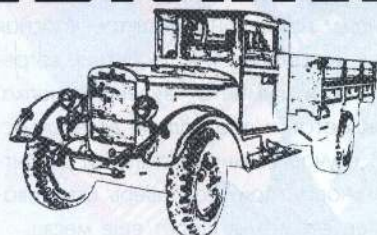
- заполнить учетную карточку подписчика и платежное поручение;

- перевести деньги на указан-
ный расчетный счет;

- отправить карточку и копию
платежного поручения по факсу
(095) 732-6460 или по почте по
адресу: 119633 Москва, а/я 117.

Журнал

АВТОТРАК



ООО «Журнал Автотрак»

получатель платежа

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

корреспондентский счет № 30101810900000000323
БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

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

Кассир

Плательщик

ООО «Журнал Автотрак»

получатель платежа

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

корреспондентский счет № 30101810900000000323
БИК 044552323

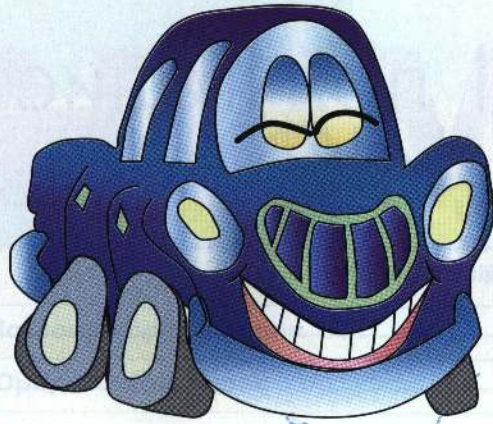
Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

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

Квитанция
Кассир

Плательщик



Солдат спрашивает сержанта:
 – Дорога отсюда до поля боя очень длинная?
 – Да, очень, но не волнуйся, вряд ли тебе придется возвращаться.

Служащий малого предприятия интересуется у служащего налоговой полиции:
 – Скажите, пожалуйста, как принимает участковый инспектор?
 – От 15 до 20 по вторникам и четвергам.
 – Спасибо, что подсказали, а то я только десять баксов приготовил.

Парень ведет машину: левой рукой рулит, правой – подружку обнимает. Гаишник на перекрестке ему кричит:
 – Двумя руками надо!
 – А чем тогда рулить, козел?

У мента спрашивают:
 – А вы дома жену бьете?
 – Да вы что! У меня дома, что – вторая смена?!

Неудачник приходит к психиатру.
 – Доктор, дело тронулось! Сегодня я уронил бутерброд, и он упал маслом вверх!
 Доктор берет из рук пациента бутерброд, долго его изучает и говорит:
 – Да нет, батенька, просто вы его намазали не с той стороны.

Пациентка говорит своему психологу:
 – Доктор, мы никогда не ссоримся со своим мужем.
 – Странно, – отвечает врач. – Значит, вы не созданы друг для друга.

– Доктор, я слышал, что можно сделать такую операцию, что потом детей уже никак не может быть. Вот сделайте мне такую.

– Ну мой дорогой, такие решения с кондачка не принимают. Сегодня вы детей не хотите, а завтра захотите. Взвесьте все и обсудите с семьей...

– Да уж обсуждали. Голосование такое: 2 – против, 17 – за.

Поцеловал Иван-царевич жабу, и превратилась она в красавицу. Еще раз – опять в жабу. Еще раз – опять в красавицу... А гости продолжали глумиться:

– Горько! Горько!

Возвращается мужик с работы, весь избитый.

Жена в ужасе:

– Что? Как?

Тот отвечает:

– Да продаю я, как обычно, билеты. Тут подваливают два мужика и требуют билеты в последнем ряду. Ну я тут и ляпнул случайно: «Ааа, места для поцелуев...»

Из советов сексолога.

Стиль «родео»: ставишь жену в коленно-локтевое положение, сам – сзади, крепко обхватив ее за талию. Потом наклоняешься и шепчешь ей на ушко: «Вот точно так же я имею твою сестру».

Затем – попробуй удержаться в той же позиции хотя бы 10 секунд.

Идет выставка вооружений. Показывают экипировку воздушного десанта США и наших.

Стоит десантник армии США. Весь круто экипирован, оружие – в общем, все, что надо. Аккуратная удобная форма, на левом нагрудном кармане 3 кнопки – красная, зеленая и белая.

Ну он зрителям объясняет:

– В условиях сильного холода десантник нажимает на красную кнопку и при этом включается микрообогреватель. При сильной жаре нажимается зеленая кнопка, при этом включается кондиционер. В случае сильной усталости нажимается белая кнопка и автоматически вводится стимулятор – после этого десантник может воевать еще целую неделю.

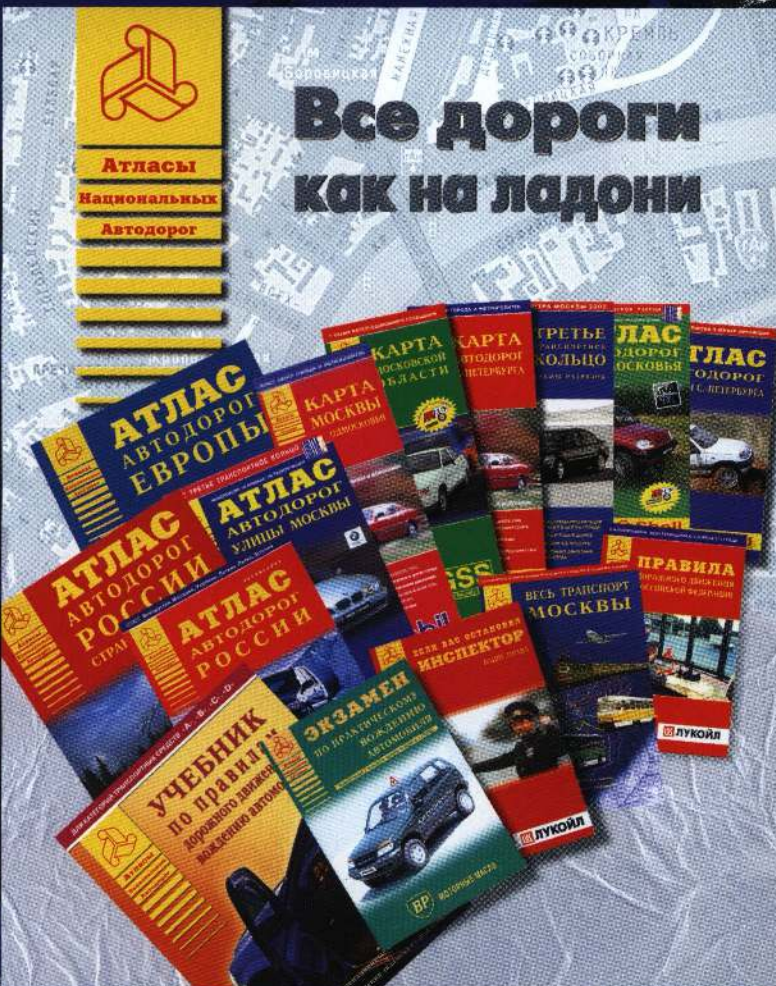
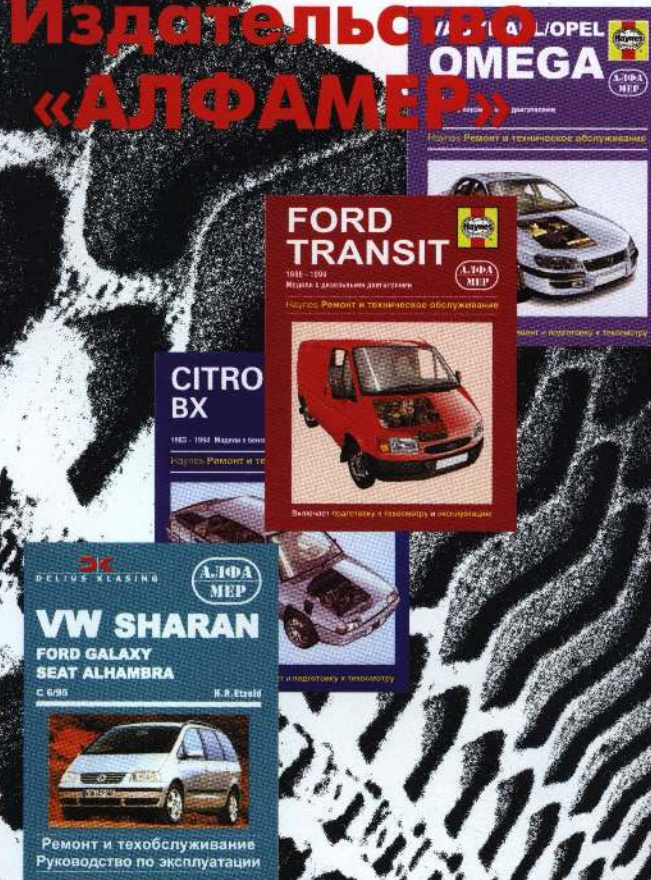
Зритель в шоке, бурные овации. Но тут входит наш десантник. Он точно так же экипирован, на левом нагрудном кармане те же 3 кнопки. Но... сзади на каленых железных петлях висит... огромная дверь. Зрители ждут объяснений. Наш десантник рассказывает:

– В случае сильного холода нажимается красная кнопка – дверь плотно закрывается, и десантник согревается. В случае жары нажимается зеленая кнопка. Дверь при этом открывается, и прохладный ветерок освежает десантника. В случае сильной усталости десантник нажимает белую кнопку, при этом дверь отваливается, и уставший от нее десантник воюет еще месяц.

Издательство «ТЕРЦИЯ»



Издательство «АЛФАМЕР»



АВТОТРАК

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

ООО «ТАИС»
грузовые
автоперевозки
732-6460
136-5379

