

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 5 2006

AUTOTRUCK

Ганновер 2006

Выставка коммерческого транспорта

ГАИ ждут критические дни

На службу в придорожную милицию все охотнее принимают женщины



Защитник пехоты

История российского бронетранспортера

ISSN 1812-5107



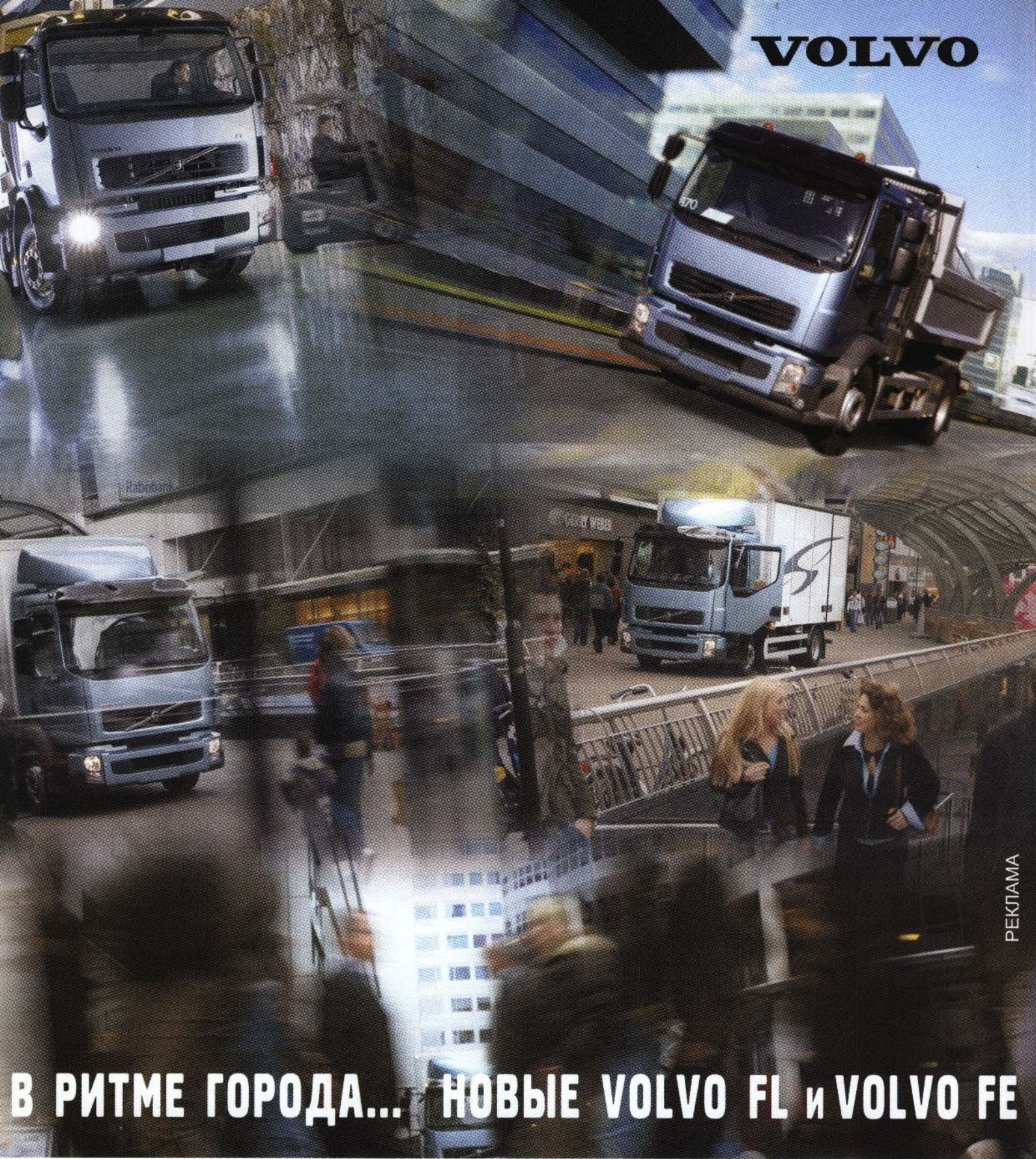
06005



9 771812 510001



VOLVO



РЕКЛАМА

В РИТМЕ ГОРОДА... НОВЫЕ VOLVO FL и VOLVO FE

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvotrucks.ru

**ГРУЗОВЫЕ
АВТОМОБИЛИ**

**ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ**

ФИНАНСИРОВАНИЕ

**ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТОМ**

О любви

О чем больше всего шума в последнее время? «Грузинский вопрос» и «мигалки». И то и другое на нашу голову. При этом совершенно непонятно, почему так громко и жалобно верещит громадная, с гигантским рынком, с огромной нефтедолларовой инерцией страна. Главное, надо думать, из любви к людям, – дороги закрыть, и сделать это максимально быстро и неожиданно, чтобы как можно больше собственных граждан оказалось в положении идиотов, бомжующих по вокзалам, дорогам и стоянкам. А применительно к автотранспортникам, то не просто бомжующих, а бомжующих с грузом на руках. Только и остается, что утешаться «высшими государственными (читай: чьими-то шкурными) интересами». То есть: раз государство верещит, значит, так надо. Узнать бы еще кому...

Маячки – это тоже что-то. Пока партийные бонзы пытаются

«пропиариться» с их помощью, народ начинает брать дело в свои руки. Картинка с МКАД. Сияющий «мигалкой» легковой Mercedes, к слову, даже не с «флаговыми», а самыми обычными номерами, сигналил, требуя уступить дорогу, «давит на бампер» идущей впереди «десятки». В ответ ее водитель показывает «бестыжий палец»... Оскорбленный «Мерин» догоняет обидчика, прижимает его к отбойнику, вынуждая остановиться. Но рядом останавливается еще добрая дюжина машин с явным намерением поразмяться на «мерседесовских» пассажирах... Угадайте с трех раз, рискнул ли кто-нибудь хотя бы нос из «Мерса» высунуть?

А что, если так пойдет, то наши депутаты и впрямь глубоко запрычут проблесковые маячки. Ну не светить же, право, следами большой народной любви под обоими глазами!



В НОМЕРЕ 5/2006:

.....От редакции	1	От редакции.....
.....Новости	4	События и факты.....
.....Воров на нары!	8	Закон и человек.....
.....Пуля от мента	9	Закон и человек.....
.....Ни дать, ни взять	10	Закон и человек.....
.....ГАИ ждут критические дни	11	Закон и человек.....
.....«Мигалки» крякнулись	12	Закон и человек.....
.....Техосмотр без остановки	13	Закон и человек.....
.....В МРОТ не брать	14	Закон и человек.....
.....Угон по госзаказу	15	Закон и человек.....
.....Партнер с характером	18	Тест-драйв.....
.....Ассистент	22	Тест-драйв.....
.....IVECO Daily: глубокая модернизация	26	Новинки.....
.....FORD OTOSAN CARGO	30	Новинки.....
.....ВИСовские страдания	36	Легкий вес.....
.....Mercedes в Апрелевке	40	Репортаж.....
.....Китайский «ПАЗик»	44	Автобусы.....
.....Еще один Cityliner	48	Автобусы.....
.....Кто-то теряет, кто-то находит	52	Выставки.....
Ганновер 2006: здесь русский дух, здесь мочевиной пахнет	58	Выставки.....
.....Серьезно о ремне	70	Эксплуатация.....
.....Самосвал, который не ждет хорошей погоды	76	Спецтехника.....
.....Дорожный «Богатырь»	80	Спецтехника.....
.....Собственная АЗС	86	Эксплуатация.....
.....Дышите глубже	90	Сервис.....
.....«Суперсингл» против двух скатов	94	Эксплуатация.....
.....Открытие XX века? - Дизель!	96	Архив.....
Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова	100	Экзотика.....
.....Цены на отечественные грузовые автомобили	102	Рынок.....
.....Защитник пехоты	104	Архив.....
.....Юмор	112	Юмор.....

АВТОТРАК



Главный редактор: Дмитрий Жигульский

Телефон: (495) 796-8384

E-mail: autotruck@rol.ru

Коммерческий директор:

Феликс Бекерман

Выпускающий редактор:

Алексей Виноградов

Обозреватели:

Алексей Мошков

Сергей Кухарский

Ефим Свистун

Матвей Быков

Михаил Ожерельев

Дизайн и верстка: Серафим Филатович

Офис

Телефон: (495) 749-45-50

Телефон/факс: (495) 414-89-83

info@autotruck-press.ru

Реклама:

Алан Габолаев

Телефон:

8-916-396-7174

Светлана Прохорова

Телефон:

(495) 749-45-50

reklama@autotruck-press.ru

Адрес для корреспонденции:

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

info@autotruck-press.ru

www.autotruck-press.ru

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати:

свидетельство №77-3368 от 10.05.2000 г.

тираж 11 000 экз.

Перепечатка материалов, представленных в журнале

«Автотрак», допускается только с разрешения редакции.

Журнал не несет ответственности за содержание

рекламных объявлений.





Сергей Уколов

Скончался наш коллега, главный редактор журнала «Грузовик Пресс» Сергей Уколов. Это произошло 21 августа, он умер от травм, полученных при аварии, в которую попал 5 августа на личном автомобиле. Все сообщество журналистов, пишущих о грузовиках, скорбит о понесенной потере. Редакция нашего журнала выражает соболезнования родным и близким покойного, а также коллективу, в котором Сергей работал.

Forbes объявил ЗИЛ неизвестной маркой

Автоиндустрия – сложный механизм, и чтобы стать его частью и быть на виду и на слуху у потребителей, автомобильные концерны тратят много времени и средств. Журнал Forbes опубликовал «десятку неизвестных автостроителей». В нее попали израильская Automotive Industries; китайская Hongqi; шведская Koenigsegg; швейцарская Leblanc; южнокорейская Protomotors; индийская REVA; нидерландская Spyker; испанская Tramontana; Venturi из Монако; и наконец, нашинский ЗИЛ. Примечательно, что Forbes описывает российскую компанию как производителя бронированных лимузинов и машин представительского класса, которые создавались для высших слоев советских чиновников.

Штамповочное производство Stadco для «Северсталь-авто»

Оно будет действовать на территории особой экономической зоны «АЛАБУГА» в Татарстане и специализироваться на крупной и средней штамповке для обеспечения потребностей автосборочных проектов «Северсталь-авто», и в частности производства коммерческих автомобилей Fiat Ducato. Ранее ОАО «Северсталь-ав-

то» уже передало в управление Stadco прессово-штамповочное производство на Ульяновском автозаводе. Перед Stadco, одним из мировых лидеров в производстве штамповой оснастки организации соответствующих техпроцессов, поставлена задача совершенствования и оптимизации штамповки на УАЗе для повыше-

ния качества кузовов. Кроме того, в соответствии с достигнутыми договоренностями Stadco займется развитием производства мелкой штамповки на УАЗе, чтобы существующие мощности обеспечивали потребности не только «Северсталь-авто», но и других автопроизводителей, работающих в России.

Новый пикап ВИС-23471

У ЗАО «ВАЗинтерСервис» появились новые разработки – опытные грузопассажирские пикапы ВИС-23471. Машина построена на базе ВАЗ-2114 и существует с двумя вариантами грузового отсека, одинаковыми по объему: 2 м³, а при сложенных сиденьях – 3,5 м³. Число мест – 5, но можно сложить задний ряд сидений, и тогда в пикапе смогут разместиться 2 человека. Максимальная скорость – 140 км/ч, расход топлива – 7,5 л/100 км при скорости 90 км/ч, и 9 л/100 км в городском цикле. О цене ВИС-23471 пока не сообщается.

Тех. характеристики	Большой отсек	Малый отсек
Полная масса, кг	1760	1825
Снаряженная масса, кг	1085	1150
Масса груза	2 человека + 525 кг или 5 человек + 300 кг	



Александр Краснов

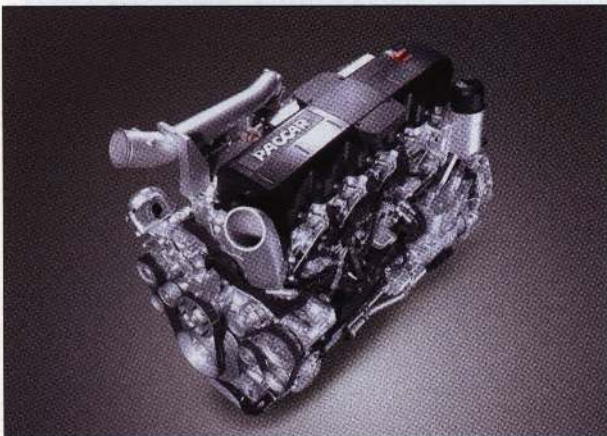
После тяжелой болезни 23 сентября скончался наш постоянный автор, большой знаток и ценитель грузовых автомобилей и автобусов Александр Краснов. Несмотря на болезнь, Александр активно работал на журналистской ниве, его статьи вы прочтете и в этом, и еще в нескольких следующих номерах нашего журнала. За полвека своей жизни он многое успел как инженер и дизайнер. Грузовой ЗИЛ-4331 и правительственный ЗИЛ-41047 были созданы при его непосредственном участии. Им написана книга «Самые красивые и знаменитые Автомобили мира», вышедшая в издательстве «Аванта+». Краснов на протяжении многих лет активно сотрудничал с автомобильной прессой. Трудно даже вспомнить издание, не публиковавшее бы его статьи и рисунки. Но первой и самой большой его любовью оставались автобусы и грузовики.

Редакция «Автотрака» выражает соболезнования родным и близким.



Новая лаборатория двигателей DAF

Ее DAF Trucks N.V. планирует открыть к концу 2007 г. Предметом гордости станут самое современное оборудование и 20 боксов, позволяющих испытывать двигатели мощностью свыше 800 л.с. Около 70 высококвалифицированных специалистов будут работать в новой лаборатории. Новое двухэтажное здание имеет размеры 130x60 м. Все испытательные боксы размещаются на нижнем этаже. Верхний этаж занимает оборудование для подготовки воздуха и воды. Оно полностью обеспечивает работу двигателей и отвод от них отработавших газов и, в частности, способно подать 36 тыс. кубометров воздуха за час в каждый испытательный блок. Тормозные стенды не только обеспечивают нагрузку двигателей, но и вырабатывают при этом электроэнергию. В частности, они способны обеспечить 20% всей потребности в электричестве завода DAF в Эйндровене. Новая лаборатория будет полностью дружелюбной к окружающей среде.



Соответствие международному стандарту качества

В связи с предстоящим вступлением России в ВТО многие отечественные предприятия столкнутся с трудностями и угрозой потерять рынки сбыта своей продукции. Для повышения конкурентоспособности предприятия и в соответствии с требованиями потребителей на ООО «Объединение Родина» г. Йошкар-Ола была разработана и внедрена система менеджмента качества. По результатам сертификационного аудита в 2006 году был выдан СЕРТИФИКАТ соответствия системе менеджмента качества ООО «Объединение Родина» применительно к проектированию, производству и поставке автомобильных компонентов, требованиям ГОСТ Р 51814.1-2004 (ИСО/ТУ 16949:2002) (рег. № СДС СМК.ОС 004.0001 от 18.07.2006 г.) и соответствия системе менеджмента качества ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ИСО 9001:2000), что подтверждает высокий потенциал предприятия.

ЕВРОПУ? СДЕЛАЛИ!

53 команды из 16 европейских стран участвовали в международном ралли полицейских в немецком городке Гильзенкирхен. Россию на этих соревнованиях представляла команда инспекторов ГИБДД Московской, Архангельской, Екатеринбургской областей и города Сочи. Первое место в сложнейшей борьбе (кольцевые гонки, фигурное вождение, шоссейные этапы) завоевали немецкие полицейские – видать, родные стены помогли. А второе место досталось нашим соотечественникам – команде подмосковных гаишников, которые совсем чуть-чуть уступили золотым призерам. Впрочем, подмосковные инспектора отличились не только в командных соревнованиях. По итогам личного зачета лучшим полицейским всей Европы(!) признан подполковник Дмитрий Красилов, возглавляющий отдел ГИБДД Сергиево-Посадского района.

Матвей БЫКОВ





Смерть от колеса

Инцидент произошел 15 сентября в канадской провинции Онтарио около города Оквил. 41-летняя женщина, ехавшая на легковом автомобиле Mercedes, погибла после столкновения ее машины с колесом, оторвавшимся от грузовика. Трагедия произошла ночью, и со слов полицейского, катящееся колесо столкнулось с легковушкой, подпрыгнуло и угодило прямо в место водителя. От удара в голову женщина скончалась. Официального отчета об осмотре грузовика еще нет, но полиция полагает, что водитель грузовика не заметил потери во время движения. Кстати, по Транспортному закону провинции Онтарио за подобные «потери» во время движения ответственность возлагается на владельца транспортного средства. А с середины 90-х годов минимальный штраф за такое событие составляет \$50 000.

У наземного транспорта РФ появился свой устав

Правительство РФ одобрило проект федерального закона «Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта РФ», представленный министром транспорта РФ Игорем Левитиным. Как сообщает пресс-служба правительства РФ, законопроект будет направлен на рассмотрение в Государственную думу. В отличие от устава автомобильного транспорта РФ, законопроект значительно расширяет возможности сторон регулировать их правоотношения на основе заключаемых договоров. Это положение соответствует принципам рыночной экономики и будет способствовать развитию конкуренции среди организаций, занятых в этой сфере деятельности.

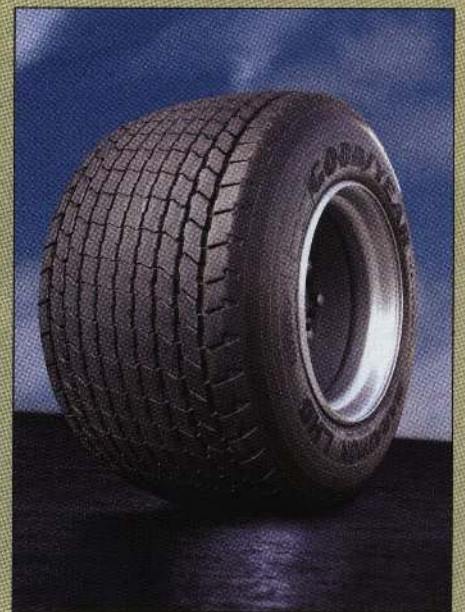
Новая дорога в Финляндию

Ее открыли в пятницу 8 сентября министры транспорта России и Финляндии Игорь Левитин и Сусанна Хувинен. Дорога соединила пункты пропуска «Брусничная» и «Нуйямаа» на российско-финской границе. На финской территории в рамках осуществления проекта по улучшению трансграничного сообщения был построен новый комплекс международного пункта пропуска, в котором сделаны отдельные станции для пассажиро- и грузопотоков, автостоянки для большегрузных автомобилей на 90 мест. Дорога, строительство которой обошлось в 100 миллионов рублей, позволит значительно увеличить пропускную способность на российско-финской границе.

Азот – в шины!

Да, этот инертный в обычных условиях газ не восстановит рисунок протектора, и пахнет он не лучше, но использование его в колесах вместо воздуха продлит их срок службы. Все дело в свойствах азота. Это прежде всего коэффициент проникновения, который на 35% меньше, чем у воздуха. В результате в шине лучше сохраняется давление. Азот внутри колеса улучшает его охлаждение. В баллоне с азотом нет влаги, а при отсутствии кислорода не будет образовываться ржавчины на металлическом корде колеса. Тесты, проведенные корпорацией Drexap, подтвердили увеличение срока службы шин на 48% при их накачке азотом. Однако до недавнего времени не было удобного способа заполнить шины азотом. Но с появлением новейших недорогих компактных установок, использующих мембранные технологии, такая возможность появилась.

Установка стоит примерно \$12 300, а ее ежегодное обслуживание обойдется в \$600. По словам Конрада Меха, вице-президента канадской корпорации Drexap, ее полная окупаемость в транспортной компании, имеющей 300 автопоездов, происходит в течение трех-шести месяцев.



Conti Tech откроет в Москве сервис

Об этом стало известно на пресс-конференции, прошедшей в начале сентября. Московское представительство компании планирует оснастить одну из сервисных станций комплексом специального оборудования для профессиональной замены всех типов приводных ремней. В настоящее время идет выбор сервисной станции для проекта. Одним из условий является широкий спектр марок обслуживаемых автомобилей. На установленные ремни будет даваться фирменная гарантия. Кроме этого, было также объявлено, что ContiTech приобрела известную датскую фирму Roulunds. Представители германской компании рассказали также об успешном развитии всех подразделений ContiTech, и особо остановились на контрафактных запчастях, которые, будь это ремни или подушки пневмоподвески, из-за низкого качества могут быть опасны в эксплуатации.

Американцы для Сибири

Омская компания «TRUCK-МАСТЕР» начала продажи грузовиков Kenworth. Сохраняя все преимущества классического «американца», Kenworth успешно конкурирует с «европейцами» за счет качественных материалов в оформлении кабины, улучшенной шумо- и теплоизоляции, большой грузоподъемности при малом собственном весе. Широчайший выбор как стандартного, так и дополнительного оборудования позволяет собирать машину под конкретного владельца. Главный приоритет компании – высокий уровень сервиса для всех клиентов, вне зависимости от того, где работает автомобиль. На складах «TRUCK-МАСТЕР» всегда большой ассортимент запчастей. Доставка по России – не более 5 дней в любую точку страны. «TRUCK-МАСТЕР» является официальным дилером компании Cummins, двигатели которой устанавливаются на Kenworth. Немаловажно и наличие у «TRUCK-МАСТЕР» автомобилей-эвакуаторов, оборудованных низкопрофильным 15-метровым тралом.



СПЕЦ ПО ТЕХОСМОТРУ

Стрельба из табельных «пээмов», подтягивание на брусках, приемы рукопашного боя, фигурное вождение... Все это как-то слабо вяжется с гаишниками, работающими не на дорогах, а в экзаменационных и регистрационных подразделениях Госавтоинспекции. Однако всероссийский конкурс на звание «Лучшего госинспектора ГИБДД МВД РФ», прошедший недавно в Ярославле, призван был доказать, что кабинетные работники придорожной милиции ничуть не уступают в профессионализме и боевой подготовке своим коллегам из ДПС. К «госам» относятся инспектора по технадзору, по экзаменационной деятельности, по регистрации транспорта, по пропаганде БДД и инспектора дорожного надзора и организации движения. Конкурсантам предстояло сдать не только общие для всех гаишников дисциплины (знание ПДД, КоАП, ведомственных приказов), но и показать свои знания в профильных дисциплинах.

Три дня упорной борьбы и подведение итогов. Первое место занял госинспектор по линии технадзора из ГИБДД Ярославской области Сергей Волочанинов, получивший за победу новенький ВАЗ-2110. На вторую ступеньку пьедестала поднялся старший «гос» из Нижегородской области Михаил Спиридонов, принимающий в Нижнем Новгороде экзамены у кандидатов в водители. Почетное третье место завоевал сахалинец Сергей Гуляков, ставящий в родных краях на учет автомобили. Матвей БЫКОВ

ОТОПИТЕЛЬ

12 и 24 V АВТОНОМНЫЙ
ОТОПИТЕЛЬ КАБИНЫ



ТЕЛ: (495) 781 83 68 101 75 82 724 39 53



Матвей БЫКОВ, по материалам Департамента уголовного розыска МВД России и УГИБДД ГУВД Московской области

ВОРОВ НА НАРЫ!

Уголовный розыск МВД России объявил войну автомобильным угонщикам

Автоворы понесли большие потери – российские сыщики недавно завершили все-российскую спецоперацию по борьбе с похитителями машин. Десять дней сотрудники уголовного розыска прочесывали места возможного отстоя и разукomплектования краденых автомобилей. За это время сотрудники угро отработали 287 000(!) предполагаемых криминальных мест.

В первые же дни спецоперации московские сыщики «замели» гостей из солнечного Кавказа: Асатрянна Г.Д. и Карланова А.Х., которые угнали еще в марте этого года со стройплощадки самосвал КамАЗ. Большегруз преступные элементы намеривались продать строительной фирме во Владимирской области, но никак не могли найти подходящего клиента. Такая проволока стоила им свободы – краденную тяжеловесную технику вместе с угонщиками сыщики обнаружили в промзоне в районе «Люблино». Задержанные божатся, что это их первый и единственный криминальный эпизод, но у оперативников есть все основания полагать, что «кавказ» уже не первый год профессионально занимается угонами спецтехники в Москве и Подмосковье. Ведется следствие.

Кроме того, оперативники МУРа (московский уголовный розыск) повязали двух уроженцев Дагестана – Иса-

кова А.А. и Тотушева Р.Р., которые на территории гаражного кооператива организовали нелегальную автомастерскую, где кроме ремонта поломанных авто, занимались разборкой на запчасти угнанных машин. Когда к «автослесарям» с обыском нагрянули сотрудники уголовного розыска, Исаков и Тотушев «стояли у станка», раскурочивая на запчасти две украденных в Москве и области машины. Причем визит сыщиков ничуть не смутил криминальный дуэт – они решили, что милиционеры намеривались отремонтировать у них свои «цементовозы».

В Омске обнаружен гараж, используемый местным жителем Михаилом Тыщенко для разукomплектования краденых машин. Аналогичные примеры имеются во всех регионах страны, причем в поле зрения оперов попало довольно много автоворов, специализирующихся на коммерческом транспорте.

Кроме того, милиционеры выявили и другие преступления. Так, в Волгоградской области они «познакомились» с владельцем гаража Валерием Серегиним, у которого обнаружили настоящий оружейный склад: 40 патронов к различным видам огнестрельного оружия, 400-граммовую тротилловую шашку, метр запала (бикфордов шнур) и учебную гранату. По версии милиционеров, владелец этого арсенала может быть причастным к вооруженным разбоям на территории области.

В ходе спецоперации случались и курьезы. Так, по оперативной информации в одном из автосервисов в Солнцево преступники перебивали номера угнанным автомобилям. Однако осмотр «местности» показал, что информация либо ложная, либо устаревшая – машин в автомастерской не было и в помине. Зато сыщики в тайнике нашли 165 метров дорогого кабеля, похищенного несколькими неделями раньше из коллектора столичных телефонистов. Похищенное изъято, а по подозрению в совершении кражи были задержаны житель Московской области Табунов С.Л. и гражданин с пензенской пропиской Батанкин В.Ф.

Спецоперация, проведенная Департаментом уголовного розыска МВД РФ серьезно ударила по преступности, связанной с автотранспортом: за десять дней сыщики нашли 3244 ранее угнанных автомобиля, в том числе 206 грузовиков и 29 единиц спецтехники (проверка стройплощадок показала, что некоторые подрядчики предпочитают трудиться исключительно на краденых машинах). Кро-



ме того, выявлено 454 авто с перебитыми номерами и 279 — с фальшивыми документами.

Но и это далеко не все: по подозрению в причастности к криминальному автобизнесу задержаны 2360 человек! Уже установлено, что задержанными совершено почти 2000 угонов. Ко всему прочему на скамье подсудимых окажутся 334 супостата, занимавшихся перебивкой номеров и изготовлением поддельных документов.

А на днях, в продолжение спецоперации, глава столичного ГУВД генерал-лейтенант Владимир Пронин провел совещание по вопросам противодействия угонщикам в Москве.

— Мы сейчас во всех округах Москвы создаем оперативные группы для выявления похищенных и легализованных автомобилей, — заявил Владимир Васильевич, — куда войдут сотрудники уголовного розыска, ГИБДД и Управления собственной безопасности столичного ГУВД (увы, но еще весьма распространены случаи, когда в криминальном автобиз-

несе активно участвуют представители российской милиции).

Кроме того, начальник ГУВД Первопрестольной дал наказ подчиненным на постоянной основе, а не только во время спецопераций, проверять промзоны, автосервисы и гаражи.

— Анализ показывает, что часть угнанных машин некоторое время скрываются в Москве во всевозможных «отстойниках», поэтому в каждом округе каждый день должна проводиться работа по проверке таких укромных мест, — подытожил генерал Пронин.

Но даже после окончания рейда милиционеры не перестают ставить заслоны на пути угонщиков. Так, 30 июля этого года в дежурную часть милиции Люберецкого района обратился водитель частного предприятия с заявлением о том, что от дома по улице Ленина в поселке Октябрьский неизвестные совершили угон его автомобиля КАМАЗ-5410. Экипажи ДПС ГИБДД Подмосковья отправились на поиски похищенного большегруза. Результат не заставил

себя долго ждать — гаишники задержали КАМАЗ, которым управлял 31-летний автовор из Тульской области, работающий на складе стройматериалов. Для чего он украл КАМАЗ, мужчина объяснить милиционерам не смог. Но так или иначе ближайшие несколько лет ему предстоит провести на тюремных нарах. Ну а грузовик в целостности и сохранности возвращен законному владельцу.

СПРАВКА

За первые шесть месяцев текущего года в Москве было зарегистрировано свыше 500 преступлений по статье 326 Уголовного кодекса РФ (подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства). Но все еще распространены случаи, когда к легализации криминальных автомобилей причастны нечистые на руку сотрудники ГИБДД, поэтому руководство столичной милиции намерено установить жесткий контроль в регистрационных подразделениях Госавтоинспекции.

ПУЛЯ ОТ МЕНТА

Ефим СВИСТУН

По подозрению в двойном убийстве задержаны сотрудники московской ГИБДД

Нас уже давно не удивляет, когда гаишников ловят на взяточничестве или «крышвании» какого-либо преступного бизнеса. Но то, во что недавно вляпались столичные гаишники, — это вам не мелочь из карманов тырить! Жажда денег заставила сотрудников придорожной милиции пойти на «мокрое дело»...

Милиционеры города Орла обнаружили на улице Космонавтов двух мужчин (отца и сына), убитых выстрелами в голову. Характерные особенности преступления свидетельствовали в пользу того, что это убийство было заказным. Стали отрабатываться различные версии. Впрочем, все сводилось к тому, что убийство было совершено на почве бизнес-разборок: один из покойных в родном городе промышлял торговлей подержанными иномарками. В ходе следствия всплыла неожиданная подробность: сыщики установили, что автобизнес убиенного ком-

мерсанта был связан с криминалом, а именно, продаваемые им машины преимущественно были угнанными.

Через несколько дней следователям принесли результаты экспертизы гильз, оставленных на месте преступления. Оказалось, что выстрелы были произведены из пистолета Макарова, изготовленного по спецзаказу для милиции. Версия о заказном убийстве отпала сама собой, ибо это не типичный вид оружия для профессиональных киллеров.

Дальше — больше! Обратившись с запросом на городской телефонный узел, милиционеры, расследовав-

шие дело, установили, что за пару дней до гибели бизнесмен звонил в Москву. Сотрудники столичного уголовного розыска, которые присоединились к раскрытию убийства, установили абонента — им оказался сотрудник столичной ГИБДД (имена задержанных и непосредственное место их работы в интересах следствия держатся в тайне).

Две опергруппы выехали на задержание подозреваемых в убийстве гаишников. Однако кое-что пошло не по плану — во время задержания одному из гаишников удалось бежать. Несколько дней бегле-



ца искали сыщики и... нашли аж в Белгородской области на станции Старый Оскол.

Следствие по данному делу только началось. По одной из версий, сотрудники Госавтоинспекции и погибший орловский коммерсант занимались торговлей и легализацией краденных в Москве дорогостоящих иномарок. Вероятно, между компаньонами возник конфликт, уладить который менты решили с помощью пистолета. Правда, когда сотрудники ГАИ пришли «мочить» коммерсанта, в квартире оказался отец жертвы. Его убрали как нежелательного свидетеля.



Ефим СВИСТУН

НИ ДАТЬ, НИ ВЗЯТЬ

За отказ от взятки гаишников стали хорошо премировать

Проблема коррупции – одна из острейших проблем нашей страны. Причем мздоимством пронизаны абсолютно все слои общества: и ЖЭКи, и больницы, и школы... Но наиболее болезненно эта тема звучит в контексте милиции, и особенно ГАИ. Впрочем, в отдельно взятом российском регионе нашли способ, как можно покончить с «мохнатыми лапами» в ГИБДД.

Руководство ивановской ГИБДД оценивает отказ своего сотрудника от взятки, как незаурядный, выдающийся поступок, достойный материального поощрения! В Верхнеландеховском районе Ивановской области инспектор ДПС остановил водителя, выехавшего на полосу встречного движения. Лишиться прав нарушитель не желал, а в кармане имелись каких-то жалких 50 руб., которых за такой проступок в качестве откупных явно мало. Но синенькую купюру шофер все же предложил гаишнику.

Инспектор, сам того не подозревая, скорчил «кислую мину», сочтя такую смехотворную взятку издевательством над мундиром. За пятидесятирублевое оскорбление сотрудник ДПС наказал нарушителя – отвез его в отделение милиции, где на провокатора состряпали дело по статье 291 УК РФ. Позже водитель предстал

перед судом. Обычно подобные дела заканчиваются условным наказанием взяткодателя, но только не в этот раз. За «дачу взятки должностному лицу» шофер проведет в «казенном доме» полгода. Что касается судьбы честного гаишника, то его «подвиг»

руководители областной милиции оценили в 1000 руб., при этом обещав каждому инспектору, отказавшемуся от поборов и пойманному взяткодателя с поличным, денежную премию, вдвое превышающую сумму взятки.



Ефим СВИСТУН

ГАИ ЖДУТ КРИТИЧЕСКИЕ ДНИ

На службу в придорожную милицию все охотнее принимают женщин

В Латинской Америке 93% автомобилистов уверены в том, что сотрудники дорожной полиции коррумпированы. Вместе с тем 85% респондентов сделали оговорку, сказав, что женщины в полицейской форме не столь охотливы до денег, как их коллеги, носящие не форменную юбку, а брюки. Тогда были проведены 130 выборочных проверок латиноамериканских «гаишниц», и во всех случаях женщины отказывались от мзды. После этих опросов и проверок дорожную полицию в Буэнос-Айресе, Аргентине и Перу стопроцентно укомплектовали женским составом. Россия, похоже, решила последовать примеру латиносов...

Не так давно министр внутренних дел РФ Рашид Нургалиев сказал о том, что на работу в Госавтоинспекцию нужно более активно принимать женщин. Во многих регионах страны уже создаются целые женские батальоны! Быстрее всех инициативу генерала Нургалиева подхватил начальник ГУВД Волгоградской области Михаил Цукрук – он уже лично занялся отбором кандидатур в первый женский взвод, который даже заступил на дежурство в центре Волгограда.

По словам Цукрука, претенденткам на должность инспектора ДПС не обязательно быть длинноногими блондинками. Куда более важный параметр – лицо. Оно должно быть миловидным и добрым. В ГУВД Волгоградской области уверены, что женские взводы помогут одолеть проблему коррупции в Госавтоинспекции: есть исследования, которые подтверждают, что россиянки не расположены к мздоимству в той степени, как мужчины.

– Правда, один вид взяток мы женщинам разрешим, – шутит Михаил Цукрук. – Им можно будет брать номера телефонов у мужчин, машины которых они остановят. Президент сказал, что надо улучшать демографическую ситуацию, вот пусть и улучшают. К декретному отпуску отнесемся спокойно.

Москва не отстает от регионов, и на недавней пресс-конференции начальник столичной милиции генерал-лейтенант Владимир Пронин сообщил, что женщин в гаишной форме на дорогах станет заметно больше.



– В Москве и сейчас существуют смешанные патрули, – сказал генерал Пронин, – парень дежурит с девушкой, и это нормальная практика, которую мы будем развивать. По нашим наблюдениям, инспекторши работают более вдумчиво, и к тому же на дорогах столицы очень много водителей-женщин, которым гораздо легче общаться с инспектором одного с ними пола.

Трудно сказать, насколько приживется в России опыт Латинской Америки, но надо думать, что водителям гаишницы придется по вкусу. Ну а что касается намерений победить коррупцию в ГИБДД – это момент спорный. Женщины склонны к взяткам не меньше мужиков. вспомнить, хотя бы тетушек из пресловутых ДЭЗ, и сразу все станет понятно...



Продается тягач IVECO-STRALIS: 430 л.с., конец 2002 г. выпуска, Евро-3, пробег 480 000 км без России, полностью растаможен, ABS, EBS, ESP, климат контроль, CD магнитола, цвет белый.
Продается полуприцеп NARKO, 1997 г. выпуска, 105 м³(мега), борта, тент под TIR, ворота.
Цена за сцепку 50 500 Евро.
Телефон: (495) 726 25 27
Александр



Ефим СВИСТУН

«МИГАЛКИ» КРЯКНУЛИСЬ

Парламентарии добровольно расстаются с символами власти

«Акт самосожжения» продемонстрировали намеренно вице-спикеры от «Единой России» – под прицелом двух десятков теле- и фотокамер они собственноручно сняли со своих «членовозов» синие «мигалки». Но на долго ли?.. Ведь трудно себе представить политическую элиту без «маяка» на крыше и «крякалки» под капотом. Это все равно что мясо из сои. Одним словом, суррогат.

Организаторы шоу попытались провести образцово-показательное снятие «мигалок» в торжественной обстановке, для чего загодя огородили свою территорию от случайных машин. Перед главным входом в штаб «единороссов», что в Переяславском переулке, были аккуратно, словно на выставке, запаркованы пять автомобилей вице-спикеров с «маячками» на крыше (две Audi A8 и три BMW 7-й серии). К слову сказать, машин, которые могли бы распрощаться с «колпаками», должно было быть несколько больше: пока журналисты ожидали начала мероприятия, к штабу «Единой России» пытались проехать, как минимум, еще пять-шесть «моргающих членовозов с флаговыми номерами думской серии» (А номер АМ и А номер АР), но бдительные партийцы, специально поставленные в дозор, и сотрудники ГИБДД направляли их на паркинг в соседние дворы – от греха подальше. Так что некоторым членам партии приш-

лось до места работы пройти несколько сот метров на своих двоих.

...В три часа публике явился костяк партии – ее лидер, председатель Госдумы РФ Борис Грызлов, и пять его замов (Олег Морозов, Владимир Катренко, Вячеслав Володин, Владимир Пехтин и Артур Чилингаров), которым предстояло собственноручно убрать со своих машин «маячки».

– «Мигалки» и «крякалки» создают определенную нервозность у участников дорожного движения, что приводит к общему беспорядку, – заявил на импровизированном брифинге председатель нижней палаты парламента Борис Грызлов. – Поэтому мы на заседании президиума партии приняли решение снять с машин вице-спикеров проблесковые «маячки». Надеемся, что нашему примеру последуют и другие представители Госдумы и Совета Федерации. Кроме того, в наших планах внести поправки в Закон «О статусе членов Федерального Собра-

ния РФ» и отменить особые регистрационные знаки, так называемые «флажковые» номера (вместо номера региона на такой «жестянке» красуется российский триколор. – Авт.).

Что касается сроков разработки данного законопроекта, то Борис Грызлов сказал, что он будет подготовлен в ближайшие дни, дабы в начале октября его можно было уже принять.

И хотя вице-спикеры всем видом пытались показать, что избавление от обузы в виде «мигалок» для них – это праздник, не обошлось, как говорится, без слез. Артур Чилингаров, отодрав от крыши BMW синий «маяк», с горечью вздохнул: дескать, теперь на час-другой раньше надо будет вставать. В свою очередь вице-спикер Владимир Пехтин не исключил вариант, что для сокращения времени в пути он отныне будет ездить на метро.

Вдруг, из толпы раздался чей-то голос:

– Вы с машины Грызлова случайно «маяк» не снимите.

Ответ последовал незамедлительно, мол, здесь ее нет и в помине...

Шоу длилось недолго: сделал пару дублей отстыковки «маячка» от крыши авто для телевизионщиков и газетных фотокоров, зампреды Госдумы снятые «мигалки» отдали сотруднику ДПС (в чине майора!), который, собрав их в охапку, унес в здание штаба «единороссов». За служивым за чем-то последовали и вице-спикеры...

Вообще, надо заметить, что показное снятие «единороссами» своих «мигалок» это дешевый и обкатанный много раз пиар. Достаточно вспомнить генерала Владимира Федорова, который, будучи на посту главного га-

12

Руководство нашей деревни, в моём лице, следуя примеру Москвы, решило отказаться от мигалок!!! А, кстати, где же пресса???



ишника страны, лично выходил на Кузцовский проспект и снимал незаконно установленные маяки. Надо заметить, что такими действиями он здорово поднял свой рейтинг в народе.

Но ведь даже недалекие умом люди понимают, что захлебывающиеся сиренами членовозы едва ли могут повлиять на аварийность в стране. К тому же, по признанию министра внутренних дел Рашида Нургалиева, аварий с участием автомобилей с «мигалками» в этом году произошло не так уж и много – всего-то 215 дорожно-транспортных происшествий. Капля в море. Тем не менее, в МВД считают, что выполнить федеральную целевую «Программу повышения безопасности дорожного движения» нереально, если не избавиться от спецсигналов.

Чес-слово, не с того начали борьбу с девятым валом аварийности в стране государственные мужи в лице представителей Госдумы и Министерства внутренних дел. Тема мигалок если и актуальна, то исключительно для Триумфальной арки! Аварийность делают регионы, где разбитые и неосвещенные дороги, где позабыли о том, что такое работающий светофор (по признанию главного гаишника страны генерал-лейтенанта Виктора Кирьянова, в России 80% «электронных регулировщиков» не исправны!)

Суэта вокруг «мигалок» и спецномеров, кажется, закончилась – Вла-



димир Путин подписал указ, согласно которому число спецсигналов в стране останется прежним, но спецмашин все же будет меньше – упразднят «флаговые» номера депутатов Госдумы и членов Совета Федерации. Приведет ли это к сокращению аварий и нормализации нервов автомобилистов? Как говорят патологоанатомы, «вскрытие покажет»...

КСТАТИ

Номера со служебного автомобиля депутата Государственной думы от фракции «Родина» Александра Крутова сняли на днях злоумышленники на улице Александра Невского. Новенький «Фольксваген Туарег» был припаркован неподалеку от дома народ-

ного избранника и дождался, пока владелец вернется из заграничной командировки. Во вторник утром помощник депутата Ирина Погорелова случайно проходила мимо авто своего шефа. Она-то и забила тревогу, обнаружив, что с машины исчезли спецномер с флажком.

ОТ РЕДАКТОРА. Довелось разок другой проехать пассажиром кортежа с «мигалками». На первом же пятке километров вокруг нас возникло не менее двух десятков аварийных ситуаций. Да чтоб мои враги всегда так ездили и поубивались! А если депутатам и правителям подобное передвижение нравится – пусть их! Убьются – проголосуем...

Матвей БЫКОВ

ТЕХОСМОТР БЕЗ ОСТАНОВКИ

Пункты ГТО переведены на усиленный режим работы

Начало лета традиционно считается самой жаркой порой для автомобилистов – тысячи шоферов в буквальном смысле заполняют дороги и отделы по проведению техосмотра. Но для жителей Подмосковья проблем с ТО нет – с 1 апреля и до конца октября все областные пункты ГТО переведены на двенадцати-часовую шестидневку. В любой день (с понедельника по субботу) с 9:00 до 21:00 моторизованные жители столичного пригорода могут без очередей получить заветный талончик ГТО.

Напомним, какие документы необходимо предоставлять на ГТО: документы на автомобиль, доверенность (если машиной управляет не собственник), полис ОСАГО, права, действующую медсправку и оплаченные квитанции. Стоимость проведения диагностики легковых автомобилей 566 руб., прицепов к легковушке 231 рубль, грузовиков до 3,5 т – 578, прицепов к тяжеловесам 441 «рз». Но ко всему прочему 30 руб. придется заплатить сверх указанных сумм – это госпошлина.

– Полтора месяца назад в Павловском Посаде мы открыли новую диагностическую линию проведения техосмотра, – рассказал нам начальник УГИБДД ГУВД МО полковник милиции Сергей СЕРГЕЕВ. – В ближайших планах создать еще, как минимум, пять ПИК в отдаленных районах. Ну а до тех пор, пока там не появятся стационарные пункты проведения ТО, проверять техническое состояние машин будут передвижные станции.



Ефим СВИСТУН

В МРОТ НЕ БРАТЬ!

Расплачиваться за нарушения ПДД водители будут только живыми деньгами

– Штрафы, в том числе за нарушение ПДД, должны быть не в МРОТ, а в фиксированных суммах, – заявил вице-премьер Правительства РФ Александр Жуков. – В Минюсте сейчас идет работа над тем, чтобы прекратить эту порочную практику... Под порочной практикой чиновник из Белого дома подразумевал то, что большинство граждан не ощущают серьезности наказания. Согласитесь, 5 МРОТ звучит менее пугающе нежели 500 рублей.

Эксперты, оценивавшие намерения российского правительства, к единому мнению не пришли. Так, одни говорят, что подобные инициативы могут превратить Административный кодекс в несправедливый свод законов. Оппоненты, напротив, придерживаются иной точки зрения и полагают, что заменив МРОТ на фиксированную сумму, можно снизить коррупцию в исполнительных и судебной системах.

Аргументы у обеих сторон вполне убедительные. К примеру, те, кто радуется за справедливое правосудие, боятся, что в результате перемен будет похерено такое завоевание Административного кодекса, как дифференциация штрафов. К примеру, за передачу машины водителю без

прав, добродетелю светит штраф от 5 до 8 МРОТ (то есть в пересчете на рубли от 500 до 800 «деревянных»), или более распространенный водительский проступок «превышение установленной скорости на величину от 40 до 60 км/ч», за который можно заплатить как 1 МРОТ, так и 3 «минималки». За правонарушения, связанные с предпринимательской деятельностью, размер наказания еще больше дифференцирован.

А между тем дифференциация при определении суммы штрафа в Административном кодексе установлена для того, чтобы можно было учесть как степень общественной опасности, так и размер причиненного государству экономического ущерба. Разумно. Ведь есть разница между пре-

вышением скорости на 40 и на 60 «кэмэ», а значит, и должна быть разница в наказании. Представьте, если в УК РФ не будет дифференциации между убийством одного человека и пяти. Специалисты уголовного права утверждают, что такие подвижки неизбежно приведут к крайне негативным последствиям. Кроме того, и Верховный суд России в своих решениях не раз отмечал необходимость дифференциации размера ответственности за нарушения закона.

Сторонники отмены МРОТ не отрицают необходимости «штрафнойвилки», поскольку с помощью дифференциации можно определить вину конкретного нарушителя. Но вместе с тем «вилка» предполагает субъективную оценку должностного лица, которое накладывает штраф, что порождает злоупотребление властью и коррупцию. Также было отмечено, что дифференцированные штрафы за нарушение ПДД на практике не работают, поскольку в судах назначаются минимальные значения штрафов, в ГИБДД – максимальные.

Окончательный вариант законопроекта об отмене МРОТ еще не утвержден, и дебаты продолжаются на всех уровнях власти. Не исключено, что дифференциация в административных штрафах останется, однако выглядеть она будет в денежном эквиваленте.



УГОН ПО ГОСЗАКАЗУ

Столичную милицию и номенклатуру хотят пересадить на криминальные «тачки»

Московские милиционеры готовят нововведение. Если их проект воплотится в жизнь, то угнанные машины с измененной маркировкой будут помещаться на спецстоянки, откуда их будут забирать на госслужбу.

Увы, но подобные меры могут привести к настоящей катастрофе, поскольку у автоугонщиков появится отличная возможность легализовывать краденые машины через столичных чиновников и милиционеров. Впрочем, события могут разворачиваться и по совершенно иному сценарию: чиновники, особенно те, что работают в милиции, будут попросту забирать у состоятельных автомобилистов приглянувшиеся машины. Думаете, не получится? Как бы не так – вспомните, как люди в погонах умеют прикапываться к любой мелочи. Остановят на посту и без обиняков заявят, что машина ваша подозрительная и очень похожа на ту, что проходит по сводке угонов...

Между прочим, попытки использовать угнанные машины в качестве служебного транспорта уже предпринимались милиционерами в Тюменской области. Мы говорим о на-

чальнике тамошнего Управления ГИБДД Игоре Киселеве. Он, пользуясь служебным положением, легализовал краденую BMW X5, обклеил ее синими полосами, навесил «люстру» с сиреной и колесил на ней по улицам Тюмени. Стало известно об этой афере случайно: Управление собственной безопасности ГУВД по Тюмени совместно с отделом по расследованию особо важных дел прокуратуры области нагрянули с обыском на работу к Киселеву. Изъятые документы показали, что киселевский «бумер» не совсем чист. Провели экспертизу автомобиля на предмет перебивки номеров и выяснили, что машина действительно имеет криминальное происхождение.

Но это далеко не все новости от столичного ГУВД по угонам транспорта. Главный московский милиционер генерал Владимир Пронин предло-

жил восстановить обязательный предпродажный контроль автомобилей на вторичном рынке сотрудниками Госавтоинспекции. Свои намерения Владимир Васильевич объяснил простым желанием поставить дополнительные преграды на пути легализации угнанных машин.

По словам генерала Пронина, каждые 24 часа в Первопрестольной угоняется от 25 до 40 автомобилей, 3–5 из которых грузовики. Часть похищенных машин силами милиционеров выявляется и возвращается законным владельцам, но большая часть уходит на «черный рынок» в виде запчастей или целого авто с перебитыми номерами.

Проанализировав ситуацию, столичное ГУВД приняло дополнительные меры по борьбе с автокражами, и это уже принесло свои плоды. Как сообщил руководитель столичного ГУВД, с начала года сотрудниками Госавтоинспекции было выявлено свыше 6 тыс. машин с измененной маркировкой узлов и агрегатов, а также около 2500, находящихся в розыске. Среди них оказалось немало коммерческого транспорта! Кроме того, была признана недействительной и аннулирована регистрация более полутора тысяч автомобилей.

На днях задумку милиционеров рассмотрят в Мосгордуме, и если парламентариям приглянется проект силовиков, то процент легализации краденых машин снизится в разы, что в свою очередь приведет к сокращению числа угонов в Москве.



Матвей БЫКОВ

«СТУЧАТЬ» НА ДОРОГИ

Спрятавшиеся за ветками дорожные знаки или стертая разметка частенько становятся причиной дорожно-транспортных происшествий. Особенно актуально эта проблема звучит осенью, когда из-за ранних сумерек и пасмурной погоды видимость предметов заметно ухудшается. Но ГИБДД Московской области, похоже, нашла способ, как всем миром можно одолеть эту напасть: открыта «Горячая линия», по которой любой водитель может сообщить о недостатках в организации движения,

о стертой «зебре», испорченном светофоре или закрытым ветками дорожным знаке. Сообщить о выявленных дорожных недостатках можно по телефону: (495) 208-1187, или пожаловаться на пейджер: (495) 974-0111 для «абонента ГИБДД Московской области».

Сотрудники областной ГАИ просят водителей обязательно сообщать о недочетах в организации движения, выявленных вблизи детских учреждений, ибо, как показывает практика многих лет, от своевременного звонка зависят

жизни ребятни. Вообще, надо заметить, что тема детского дорожно-транспортного травматизма неожиданно проявилась с наступлением учебного года. Причем страдают дети не столько по собственной вине (занятия по основам безопасного поведения на дорогах сотрудники областной автоинспекции проводят в школах весь сентябрь), сколько по вине своих родителей. В частности, с середины августа наблюдается резкий всплеск ДТП с участием детей-пассажиров. Беспечные мамы и папы перевозят своих отпрысков в авто, забыв о ремнях безопасности и специальных детских удерживающих сиденьях. Закономерный результат – серьезные травмы у подрастающего поколения.

«Мне бы хотелось обратиться к водителям, перевозящих на своих машинах детей, – говорит начальник УГИБДД ГУВД Подмоскovie Сергей Сергеев. – Не забывайте пристегивать своих чад ремнями безопасности, а малышей перевозить исключительно в детских креслах. Не устраивайте «Формулу-1» на дорогах, ведь от вашей манеры вождения зависит не только ваша безопасность, а также жизнь и здоровье ваших детей».



Матвей БЫКОВ

ПРОХИНДЕИ РЯДОМ Жулики, притершиеся к ГИБДД, грабят автомобилистов

С первых же дней существования Госавтоинспекции к ней, словно пиявки, присасывались аферисты различных мастей. Но если в начале-середине прошлого века жуликам советская система не сильно давала развернуться, то сейчас криминал живет и процветает. Чтобы не стать жертвой прохиндеев, бравирующих связями в ГИБДД, автомобилистам важно знать кое-какие нюансы.

Когда вы ставите автомобиль на учет – не важно грузовик, отечественную легковушку или крутую иномарку, – вы неизбежно столкнетесь с аферистами, предлагающими за тысячу рублей оформить все документы на автомобиль в обход очереди. Имейте в виду – если отдадите деньги и документы этим проходимцам, то вы рискуете распрощаться не только с

внушительной суммой денег, но и с самой машиной (имея бумаги на транспорт, жуликам не составит труда угнать ваш автомобиль, а затем продать его).

Но кроме жалоб на отъявленных мошенников, сотрудники регистрационных подразделений ГАИ Московской области регулярно выслушивают упреки в свой адрес на тему

поборов, дескать, за оформление заявления нужно заплатить 300–500 руб., в доверок ко всему навязывают еще и обязательную мойку автомобиля. На самом деле к Госавтоинспекции эти поборы не имеют никакого отношения. Дело в том, что некоторые регистрационные отделы арендуют помещение, не имея его в собственности. Но кроме гаишников

в роли арендаторов порой выступают различные фирмы, предлагающие услуги по заполнению заявлений, мойки авто, страхованию...

– Наши сотрудники не имеют никакого отношения к фирмам, заполняющим за деньги заявления на регистрацию, – говорит Геннадий Голозов, заместитель начальника отдела Управления ГИБДД Подмосковья. – Любой автомобилист может заполнить по образцу заявление самостоятельно, сэкономив деньги. Что касается мойки автомобиля, то и к этому наше ведомство не причастно: если вам говорят, что без мойки вам откажут в осмотре и регистрации машины, знайте – это ложь. Чтобы сэкономить свое время и деньги, советую прочитать памятку, выдаваемую на въезде в наши подразделения.



ЗАПЧАСТИ

для европейских грузовиков
и полуприцепов

В С.Петербурге

Ул. Бассейная, 38
Тел./факс: (812) 378-51-53

- ДЕТАЛИ ИЗ ПЛАСТИКА
 - БАМПЕРА
 - АВТОСТЕКЛА
 - ОПТИКА
 - РАДИАТОРЫ
 - ГЛУШИТЕЛИ
 - МАСЛА
 - СМАЗКИ
- МАГАЗИН**
Тел.: (812) 948-69-88
- РАЗБОРКА ГРУЗОВИКОВ**
Тел.: (812) 948-08-11
- СЕРВИС**
Тел.: (812) 983-86-73

e-mail: gruzovichok@mail.ru



ЗАПЧАСТИ

для европейских грузовиков
и полуприцепов

В МОСКВЕ



- ДЕТАЛИ ИЗ ПЛАСТИКА
 - БАМПЕРА
 - АВТОСТЕКЛА
 - ОПТИКА
 - РАДИАТОРЫ
 - ГЛУШИТЕЛИ
 - МАСЛА
 - СМАЗКИ
- МКАД 79 км, внешняя сторона**
Т/К «ЛЕВЫЙ БЕРЕГ», пав. Е4-Ж4
Тел.: (495) 642-37-88, 107-04-86
- СЕРВИС** Тел.: (495) 772-06-06

СЛУЖБА ЭВАКУАЦИИ

Тел.: (495) 504-63-86 (КРУГЛОСУТОЧНО)



e-mail: mail@spauto.ru

**Размещение рекламы в журнале «АВТОТРАК»
(495) 414-89-83, 749-45-50, 8-916-396-71-74**



Алексей Виноградов
Фото автора



ПАРТНЕР С ХАРАКТЕРОМ

Так уж получилось, что сразу за «Чайницей» на редакционный тест на неделю подошел Peugeot Partner. Машина, с одной стороны, в точности такая же, а с другой – совершенно другая. Ибо Volkswagen являл собой полную и совершенную грузовую версию, а Partner имел грузопассажирское исполнение.

Отличия от германского аналога у «Партнера» проявились сразу, еще до того, как довелось тронуться с места. В ряду одномарочников он выделялся. Извините, если грубо прозвучит, но именно той самой «ботиночностью», которая поминалась в предшествующей статье. В его внешности нет никакой тяги к однообъемности, которая так импонирует покупателям легковушек двухсотой и трехсотой серий. Он стоит особняком. Два совершенно явственных зрительных объема красноречиво говорят: «Я сам по себе!» Но вместе с тем никто не скажет, что перед ним не Peugeot! Родство очевидно. Достоинство? Недостаток? Решай-

те сами! Ведь, в конце концов, у каждого свой вкус и свой бизнес. А в том, что машина предназначена именно для бизнеса, сомнений не возникает.

На ходу с обзорностью все в порядке. Правда, фольксвагеновские «лопухи» зеркал вызывают отчетливую ностальгию. Однако при немного опущенном стекле двери не слышно никакого аэродинамического шума. В отличие от того же Caddy. Вот вам и «ботиночная grindеровость»! А заодно и понимание, чего стоят «лопухи» зеркал...

Тормоза бесподобны. Несколько раз ставил один и тот же эксперимент. Через некоторое время после остановки задавал вопрос пассажиру: «В какой

момент мы полностью остановились?» Никто не смог сказать ничего вразумительного. Понятно, подобной остановке машины нужно учиться, однако можете верить человеку, перепробовавшему немало самых разных автомобилей – как легковых, так и грузовых, лишь немногие модели позволяют проделать подобную штуку. В том числе и легковушки высшего класса.

Сцепление тоже порадовало. Ход педали достаточно большой, а включение – растянутое. На гоночной трассе помянул бы недобрым словом, но в городе на развозной работе оно здорово облегчает жизнь. Руль хорош. С четким «нулем», превосходной

стабилизацией и небольшим усилием. В целом очень комфортен.

К сожалению, дальше идет то, что не понравилось. Педаль газа потрясающе «длинная». И Бог бы с ним, с длинным ее ходом, когда бы не другие особенности управления. А дело в том, что «низы» у мотора по тяговым свойствам, даром что объем и максимальная мощность у него весьма солидные, выглядят более чем скромно. А «длинная педаль газа» провоцирует пользоваться как раз этим диапазоном частот вращения коленвала. А как итог – стойкая уверенность, что машина просто «не едет». Впрочем, в эту уверенность вносит свою лепту и подбор передаточных чисел в коробке передач. Передачи в коробке немного «длиннее» привычных российскому водителю. Довелось как-то ездить на «двести шестом», и на «Партнере» скоростные диапазоны такие же. Вот только машина эта потяжелее и побольше, да и назначение у нее другое. А в результате «Партнер» в пробках напрягает гораздо сильнее, чем Caddy.

Попытка по-настоящему «наступить на гашетку» несет в себе немало открытий. Так, в зависимости от роста и длины ног водителя, а также регули-



ровок сидений «до пола» педалью газа можно просто-напросто не дотянуться. Но это по большому счету и не нужно: темперамент у машины открывается просто бешеный. Хорошо, конечно: иногда это требуется. Но я бы предпочел более полную «низину»: в «пробках» клячиться приходится чаще, чем врываться в поток перед недостаточно удаленным транспортом.

Передачи переключаются легко, избирательность не плохая, ходы ры-

чага в меру длинные... Все примерно так же, как на вазовских «восьмерках» и «девятках». И точно так же при работе «газом» под рукой подергивается рычаг переключения. Нормативам и стандартам все это полностью соответствует. Вот только сумел же Volkswagen добиться того, что на их машинах подергивания никакого нет, да и ходы рычага с избирательностью не уступают конструкции с рычагом в крышке коробки...



Передняя панель: лаконизм и стильность



Задние сиденья складываются, но не снимаются





Правда, Partner заметно уже и короче германского аналога, а потому с лихвой отыгрывает упущенное в других ситуациях. Например, при парковке или подъезде к «точке». Вроде и делов-то: десяток сантиметров по ширине и пара десятков по длине! Но на собственной шкуре почувствовал – дорогого стоят. Во всяком случае, за неделю и тысячу километров ситуация, когда Partner удавалось с ходу примостить туда, где для Caddy тре-



Обзор хороший

бывалось несколько ходов, возникала не единожды.

Что еще можно записать в актив французскому «Партнеру»? Наличие двух сдвижных пассажирских дверей. На глаз они кажутся узковатыми, однако у моей невестки на седьмом месяце беременности претензий к проему не возникло. Все боковые стекла позади водителя приоткрываются. Не опускаются, не откидываются, не освобождают весь зрительный проем, а именно что «приоткрываются». Хорошо ли это при наличии кондиционера, плохо ли, судить не возьмусь. Это просто есть.

Кстати о кондиционере. Так уж вышло, что первую половину недели стояла холодина и лили дожди. Вторая половина оказалась удручающе жаркой. Соответственно сначала ездил «с печкой» (без вентилятора, только с открытым краном), а потом «с



«Запаска» всегда доступна и... грязна



Так открываются все боковые окна, кроме стекол передних дверей

кондишном». Так вот, расход топлива в результате нажатия одной-единственной кнопки подпрыгнул на добрую пару литров: с 7–8 до почти десятка л на 100 км! Сразу оговорюсь, что на «пробки» в ту неделю столица оказалась особенно богата, и на преодоление тысячи километров потребовалось в сумме более сорока часов.

Загрузить машину «под завязку» случая не выпало. Один тираж журнала уже разошелся, следующий еще не скоро. Так что машину мы использовали в качестве разгонной на фирме. Соответственно и оценка (именно оценка, замеров мы не делали!) расхода топлива справедлива для перевозки 1–2 пассажиров с минимальным багажом. Кстати, беседы вокруг машины показали: многие из тех, кто ездит на подобных автомобилях, считают их (не конкретно Partner, а весь класс) идеалом для такси и разгонной



Плотная упаковочка

АССИСТЕНТ



Алексей Виноградов
Фото автора

Вскоре после того, как мы прокатили фургон Caddy, на редакционные испытания попал его родной брат, но в другом исполнении – пятиместный «комби». Вот уж эту машину точно не назовешь «чайницей». «Мальчик-ассистент для игры в гольф» тоже как-то не совсем то... Ладно, пусть будет «ассистент». Поскольку про Caddy уже немало сказано в прошлом номере, сейчас повторяться не буду, а обращаюсь к различиям.

Внешне грузопассажирский автомобиль очень мало отличается от грузового. Естественно, у него другой цвет. Кроме того, там, где у «чайницы» только стальные подштамповки, стоят стекла. Еще задняя дверь – здесь одна подъемная вместо двух распашных. Всего дверей четыре: две распашные с опускающимися окнами для водителя и переднего пассажира, одна сдвижная справа для задних пассажиров и задняя. Отсутствие левой двери кому-то может показаться недостатком, но мне, как водителю, без нее спокойнее: никто не сиганет на проезжую часть под колеса проезжающего автомобиля. Впрочем, если

кому эта дверь так уж необходима, можно взять Touran...

Внутри нормальный легковой пятиместный салон. Разве что более высокий. А вот и первая радость: радиоприемник. Как же мне его не хватало на «чайнице» и Peugeot Partner! Аудиоподготовка на «ассистенте» не хилая: «продвинутая» могучая «голова» с CD-плеером и съемной лицевой панелью работает на четыре колонки, правда, все стоят спереди. Сын, увлекающийся музыкой, попал внутрь, изумился: басы есть! Только откуда берутся, если колонки на передней панели такие маленькие? На двери посмотри! Эта-то музыка и

сыграла со мной первую (слава Богу, и последнюю за тест) злую шутку.

Когда я выруливаю на МКАД, попутно пытаюсь оценить органы управления машиной, сидящий рядом сотрудник нашей редакции достает из коробки лицевую панель приемника. Вообще-то, ею я собирался заняться чуть позже, на стоянке возле редакции, но никакого подвоха от «музыки» я не жду, а потому пусть пристегивает... Стою, пропускаю идущий по кольцу транспорт. Передача включена, сцепление выжато, тормоз зажат. Удар звука по ушам произвел потрясающее действие: левая нога дернулась, машина заглохла. Я почувствовал себя те-



Ручка задней двери в дождь

лепортированным прямо в Концертный зал имени Чайковского в разгар концерта. На какое-то время теряю ориентировку во времени и пространстве, успеваю совершить добрую дюжину бессмысленных действий и телодвижений и только одно полезное: не отпускаю тормоза.

Через несколько секунд прихожу в себя, убавляю громкость и с некоторым удивлением обнаруживаю что кнопки включения приемника просто нет. Хочешь выключить – отстегивай «морду». Это не всегда удобно, а порой в течение всего теста и вовсе очень раздражает. Впрочем, «музыку» сюда явно ставили «по заказу», так что ее каждый выберет по себе.

В движении грузопассажирский вариант заметно отличается от «чайницы». Прежде всего, он заметно комфортнее и по шуму и по плавности хода. При любых дорожных условиях ничто не стукнет и не грюкнет. Почти все дорож-



ные шумы гибнут под обивками, а до водителя доходит ровно столько звуков, чтобы не чувствовать себя «в аква-риуме» звукозаписывающей студии.

Если верить техническим характеристикам, снаряженная масса «ассистента» примерно на центнер больше «чайницы». Но по комплексу ездовых ощущений он тяжелее килограммов на триста. Об этом говорит как плавность хода, так и динамика разгона и торможения. Педаль тормоза чуть-чуть менее дискомфортна, чем на «чайнице», но именно «чуть-чуть». А вот двигатель и трансмиссия уже не демонстрируют то-

го безграничного человеколюбия и всепрощения, которым мог похвастаться «рупь-сорок» грузового фургона.

Включение сцепления заметно более короткое. Не сказать, чтобы это напрягало привычного водителя, но, проехав в заторе один подъем, сразу чувствуешь разницу. Добавьте к этому, что 1,6-литровый двигатель мощностью более сотни «лошадей» в интервале до 2000 об/мин видимую невооруженным глазом тягу демонстрирует только на первой передаче, а всерьез берется за дело и вовсе ближе к трем тысячам. Вот и попробуйте



Пробку не потеряешь





Трансформации салона

плавно двигаться в том, что наша доблестная автоинспекция называет «медленно движущимся потоком транспорта». Получается парадокс: мотор мощнее, а машина едет хуже.

Справедливости ради замечу, что на пустой дороге можно стартовать очень даже лихо – «вперед визга собственной резины», оставляя позади «чайницу». Да и в сравнении с Peugeot Partner практически той же мощности по ощущениям «ассистент» выглядит немножко лучше. Опять же «максималка» солидная – 164 км/ч.

Задние сиденья на Caddy, как и на Peugeot Partner, складные, но не съемные. Что, впрочем, едва ли можно

назвать недостатком. Меня, честно говоря, съемные сиденья всегда ставили в тупик. То есть здорово, конечно, что их можно легко вынуть из машины. А дальше что? Посередине дороги-то не бросишь. Значит, нужно куда-то складировать. Хорошо, коли есть гараж, из которого машину выгнали, сиденья туда забросили... А если нет? Опять же сиденья сняли, а что внутри получили? Грузовой отсек с легковой обивкой? И что в нем возить? Так стоило ли возиться с теми же сиденьями? В общем, на житейские реалии съемные задние сиденья ложатся не идеально. А потому слишком часто остаются только строчкой в характеристике машины.

Порадовало наличие климат-контроля. Подивился тому, что он «нормально-включенный», то есть работает всегда, пока его не выключишь. Впрочем, есть еще вариант: если не включать вентилятор климатической установки, то и кондиционер будет включаться в работу только на приличной скорости, когда встречный поток хорошо продувает салон через систему отопления. В таком режиме ее влияние на расход топлива незаметно, вот только стоит ли мучиться от жары в пробках?

В передних дверях стоят электростеклоподъемники. Вместе с ними, естественно, отпал и вопрос об эргономике ручки. Алгоритм управления стекло-



Все как в «чайнице», только мотор побольше



подъемниками не понравился: ткнул клавишу – стекло поехало и будет ехать, пока его не остановишь еще одним тычком в ту же клавишу. На «пыжике», к примеру, стекло едет, пока держишь кнопку... Вроде удобнее? В прочем, ни тот, ни другой алгоритм не позволяет получить то, что я люблю: узенькую щель между стеклом и проемом. Так что решайте сами, что же вам лучше.

Попытка сравнить Caddy и Partner не дает однозначного ответа. Напри-

мер, у первого только одна задняя пассажирская дверь, а у второго их две. В зависимости от обстоятельств и одно, и другое может стать как достоинством, так и недостатком. Обе машины представляются идеальным вариантом в качестве «разгонной тачки» в офис или таксомотора. Caddy чуть просторнее, у Partner меньше наружные габариты. Что важнее? Это уж кому как. То же с форточками. У «ассистента» все, что не в распашных дверях, вклеено на-

смерть; у «пыжика» можно приоткрыть все, кроме стекла задней двери. А поскольку на первом имеется климат-контроль, а на втором просто «кондишн», то нюансы с форточками всплыли только при фотосъемке. При этом Caddy сделан посolidнее, однако ж и стоит заметно дороже – 614 600 руб.

Редакция благодарит ООО «Фольксваген Груп Рус» и компанию «Урату Моторс» за предоставленный на тест автомобиль.

Техническая характеристика Volkswagen Caddy Holiday (данные производителя)

Грузоподъемность, кг	571
Снаряженная масса, кг	1495
Полная масса, кг	2066
Двигатель	бензиновый
Рабочий объем, л	1,6
Номинальная мощность, л.с.	102
Максимальный крутящий момент, Нм	148
Габариты автомобиля (длина x ширина x высота), мм	4405x1802x1833
Максимальная скорость, км/ч	164*
Время разгона до 100 км/ч, с	13,7
Расход (смешанный цикл), л/100 км	8,1
Объем багажного отсека, л	2300



Александр Краснов



IVECO Daily: глубокая модернизация

Этот год небывало богат на новинки класса 3 – Crafter, Sprinter, Transit, Jumper, Boxter, Modec, Ducato, Maxus и некоторые другие. Даже этого далеко не полного списка хватает, чтобы оценить богатство представленных моделей развозных автомобилей. А ведь прошла только половина года... И вот теперь еще и обновленный Daily.

«Ночь. Поэту не до сна...» Да простит читатель нам эти строки, но уж больно они подходят к сложившейся ситуации с модернизацией автомобиля IVECO Daily. Все внешние улучшения свелись к замене облицовки радиатора, бампера и... и все. Великий кузовщик итальянский маэстро Джорджетто

Джуджаро решился самостоятельно закончить дело, начатое заводом, и работа закипела. Мастер взял не одну какую-нибудь модификацию, а целое семейство.

Серийный автомобиль, уже много лет стоящий на конвейере (с 1999 г.), модернизировать гораздо сложнее,

так как постоянно натыкаешься на непредвиденные технологические тонкости. Но маэстро с задачей справился блестяще. Автомобиль стал выглядеть, как только что родившийся. Особенно эффектно выглядит полноприводный грузовичок с двойной кабиной.



Все двигатели – многоклапанные дизели, 4-цилиндровые, с впрыском топлива Common Rail и турбонаддувом, отвечающие стандарту Euro-4. Этому способствуют электронные системы Exhaust Gas Recirculation (EGR) и Diesel Particulate Filters (DPF), постоянно следящие за составом выхлопных газов и мгновенно вносящие свои коррективы в работу двигателей. Обновленный Daily получил пять новых моторов – 2.3HPI мощностью 96 л.с., 2.3HPT мощностью 116 л.с. и 2.30HPI мощностью 136 л.с. Топ-модели будут иметь 3-литровые 3.0HPI мощностями 146 и 176 л.с. Двигатели агрегируются с пятиступенчатыми коробками передач. Шестиступенчатая коробка с электронным управлением появится только в следующем году.



Electronic Stability Programme (ESP), изготовленная фирмой Bosch, устанавливаемая также на новый M-B Sprinter, не имеет аналогов по стабильности поведения автомобиля на дороге. Anti-Slip Regulation (ASP) также помогает водителю в случаях, когда он допускает хоть самый незначительный промах.

Допустимые полные массы автомобилей колеблются в диапазоне от 2,8 до 6,5 т. На выбор покупателя три размера баз – 3000, 3300 и

3950 мм. Высот кузова также три – 1545, 1900 и 2100 мм, при этом полезный объем фургона может быть от 7,0 до 17,0 м³.

Сильно изменился интерьер. Выделенная панель приборов содержит всего пару приборов: круглые спидометр и тахометр, несколько тревожных сигнальных «огней», и все. Все остальное (включая приемник и дисплей навигационной системы) вынесено в центральную часть панели приборов. Динамики закреплены в ее нижней части слева и справа. Рычаг коробки передач превратился в джойстик, «растущий» из выступа на передней панели рядом с рулем... По большому счету, мы это уже видели в других новых автомобилях, просто в этом случае больше культуры исполнения.

Семейство малых коммерсантов приросло Италией...



НОВИНКА С ПРЕТЕНЗИЯМИ... ИЛИ ДВЕ?

Александр Краснов



Одна презентация модернизированного легкого грузовичка Nissan Cabstar, выпускающегося во всем мире, в начале этого года уже прошла. Но ожидается... и вторая!

Концерн NISSAN, вернее, его европейское отделение, опубликовал фотографию совершенно нового грузовичка со старым названием Cabstar. Он входит в группу 5-тонников (2800 – 4500 т).

Вагонная компоновка автомобиля сохранилась. Но внешность стала совершенно другой. Даже характер стиля изменился. Кабина стала более современной, а составляющие ее элементы изготовлены по самым что ни на есть последним технологиям. Даже установленные вертикально блоки фар (по новейшим веяниям автомобильной моды) говорят о том же. Его всемирная презентация должна

пройти в октябре на выставке Truck & Transport, а уже в январе следующего года начнутся продажи. В марте 2007 г. объемы его производства на заводе в испанском городе Авила, недалеко от Мадрида, планируется удвоить.

Кабина нового грузовика имеет чуть меньшие размеры, что позволило увеличить размеры грузовой платформы и сделало грузовик более маневренным в городе. На автомобиль может быть установлен один из трех двигателей. Это дизель объемом 2,5 л с впрыском топлива Common Rail в двух версиях мощностью 110 и 130 л.с. (81 и 95 кВт) и крутящим моментом 250 и 270 Нм соответственно. Третий

дизель – трехлитровый ZD30. Его мощность 150 л.с. (110 кВт), крутящий момент – 350 Нм. Длины баз автомобиля 2500, 2900 и 3400 мм.

Машина разрабатывалась с учетом всех без исключения европейских норм и требований, предъявляемых к грузовикам такого класса. Здесь он и будет продаваться. И еще: автомобиль базируется на принципиально новом шасси Light Duty Trucks (LDT), на которое планируется устанавливать все легкие грузовики фирмы. Рассчитанное на установку только кабин над двигателем, оно будет очень дешевым и универсальным.

Так что новинка за новинкой!

ООО «БалАвтоТорг»Запасные части
для грузовых автомобилей**DIESEL TECHNIC GERMANI****SCANIA, VOLVO, DAF, MAN, MBENZ**SCANIA
VOLVO
MERCEDES-BENZ
DAF
MANМКАД 31-й км
павильоны Б-1-7 и Б-1-8Тел.: (495) 781-8035,
781-8387, 745-1622

E-MAIL: INFO@DIESELTECHNICS.RU

ПРОДОЛЖАЙТЕ ДВИЖЕНИЕ

**МКАД, 31 км, ТК АВТО-31, 1-й подъезд, пав. А-2-8**

Тел.: (495) 781-83-65, 781-83-80, 747-28-24

e-mail: detali_mashin_av@mail.ru; lсq 289-056-036, lсq 213-738-732

Всегда в наличии большой выбор:

**РАДИАТОРЫ, ИНТЕРКУЛЕРЫ,
СЕРДЦЕВИНЫ, ПЛАСТИКОВЫЕ
ДЕТАЛИ КАБИН, ВИСКОМУФТЫ
КОМПРЕССОРЫ, ПНЕВМАТИКА,
СЦЕПЛЕНИЕ**

Заказ любых запчастей: 1-10 дней

**ООО «ТРАКДЕТАЛЬ»**DAF
SCANIA
FRUEHAUF
VOLVO
IVECO
SAF

31 км МКАД

781-83-71

781-83-72

23 км МКАД

355-90-32

355-90-33

E-MAIL: TRUCK@TRUCKDETAL.RU

DAF
SCANIA
FRUEHAUF
VOLVO
IVECO
SAF**ООО «МЗ АВТО»**

31 км МКАД

781-83-70

781-83-90

E-MAIL: MZAUTO@MAIL.RU

**ЗАПЧАСТИ ДЛЯ
VOLVO TRUCK
F/FH/FL/FM****«Альфа Авто»**

Тел.: (495) 746-0914

Т/ф.: (495) 355-9739

E-mail: info@alpha-avto.ru
alpha-avto@mail.ru

www.alpha-avto.ru

**НОВЫЙ МАГАЗИН****АВТОЗАПЧАСТИ**

для

**ГРУЗОВЫХ
ИНОМАРОК**

600 в м!!!

Москва, 23 км МКАД,
тел.: (495) 778-95-56,
778-10-23, 548-24-88,
e-mail: avto-23@mail.ruМосква, 31 км МКАД,
тел.: (495) 781-83-69/74/75/76,
тел.: 781-80-34, моб.: 729-36-43/51,
e-mail: avto-31@mail.ru

WWW.ARMTEX.RU

ARMTEX

Розничному покупателю - огромный выбор, оптовому - огромные скидки!

СЛЕДИМ ЗА ГРУЗОВИКОМ**Ремонт
КПП ZF
Запчасти**г. Красногорск, ул. Центральная, стр. 36,
Тел.: (495) 778-5231**Амортизаторы,
Сцепления,
Выжимные
подшипники**47 км. МКАД; shop47@gok.ru
розн.: (495) 502-9675
опт.: (495) 514-1157, 933-2483
opt@gok.ru**Элементы
подвески
рулевого
управления**49 км. Новорязанского шоссе
розн.: (495) 500-7460; shop49@gok.ru80 км. МКАД
розн.: (495) 780-7404; shop80@gok.ruг. Челябинск
ул. Гер. Танкограда 28П 2
тел.: (351)-247-4282

www.gok.ru



FORD OTOSAN CARGO



Александр Краснов

Cargo – как показывает многолетняя практика, – чрезвычайно удачное слово для автомобилестроителей. Его применяют и в тяжелом автостроении, и даже в легком, примеров тому немало, но не будем тратить время... Да, действительно, на свете появился еще один грузовик, вернее, целое большое семейство с таким названием. В Турции начат выпуск гаммы грузовиков Ford Cargo.

Фирма Ford, конечно же, не могла упустить такой обширный рынок, как Турция и близлежащие страны: ведь по площади это почти пол-Европы. Ее приход в Турцию датируется 1927 г., когда здесь была начата сборка легендарной модели «Т». Постепенно налаживались связи, шла конкурентная борьба с другими фирмами. Она шла с переменным успехом, пока Ford не объединился в 1959 г. с KOC Holding, что дало жизнь фирме Otosan, производящей легковые автомобили и легкие грузовики Ford, которые продавались не только в близлежащих странах, но и шли на экспорт в Европу и даже Северную Америку.

В последние годы дела компании несколько пошатнулись, и FORD был вынужден уступить контрольный па-

кет акций туркам. Они продолжали выпускать самые современные легковые автомобили, внедорожники и развозные фургоны. Но в этой гамме не было достойного соперника конкурентам в категории грузовых автомобилей. И вот, наконец, на последней выставке EXPO был продемонстрирован турецкий Cargo. Помните, в Европе, да и в других странах, выпускался (а кое-где и сегодня выпускается) автомобиль с таким же названием? Он собирался даже здесь, в Турции.

После презентации в течение двух месяцев была изготовлена установочная партия из сотни штук для ресурсных испытаний. К тому времени и завод слегка подновили, да и результаты испытаний оказались на редкость удачными за исключением мелочей. И

после Нового года турецкий Cargo стал полноценным массовым автомобилем.

Так вот под эту новинку в пригороде Стамбула Кокаэли на одном из фордовских заводов был построен новый цех. Кстати, здесь выпускается около 150 000 автомобилей в год. Это одно из самых крупных автомобильных предприятий в стране. На производстве занято около 4000 работников, а изготавливают здесь все: от Ford Ka до Ford Transit. Теперь производственная программа расширилась, и новый грузовик пополнил ряды турецких «фордов».

Новое семейство состоит из восьми различных шасси для практически любой области хозяйства да плюс к тому еще массу модификаций. Конечно, мы не будем детально рассказывать о



технике каждого из вариантов, а просто познакомимся со всем семейством. Здесь мы встретим шасси с колесной формулой 4x2 для седельного тягача с короткой базой (3800 мм) и для универсального грузовика с длинной базой (4250 мм), шасси 6x4 для магистральных грузовиков и самосвалов (или для установки другой строительной техники) с базой 6055 мм. А также совершенно необычные, редко встречающиеся шасси, с колесной формулой 8x2. Одно шасси, предназначено для цистерн (две передние оси имеют поворачивающиеся колеса) с базой 6805 мм и уж совсем оригинальное – для тяжелого грузовика с тремя осями сзади с базой 3800+1400+1305 мм. У этого грузовика ведущими являются все равно только два задних моста, а средняя ось – подруливающая и имеет односкатную резину. Последний карданный вал – сквозной, через мосты с главными передачами и дифференциалами.

Как видим, семейство большое, и разработчики старались решить как



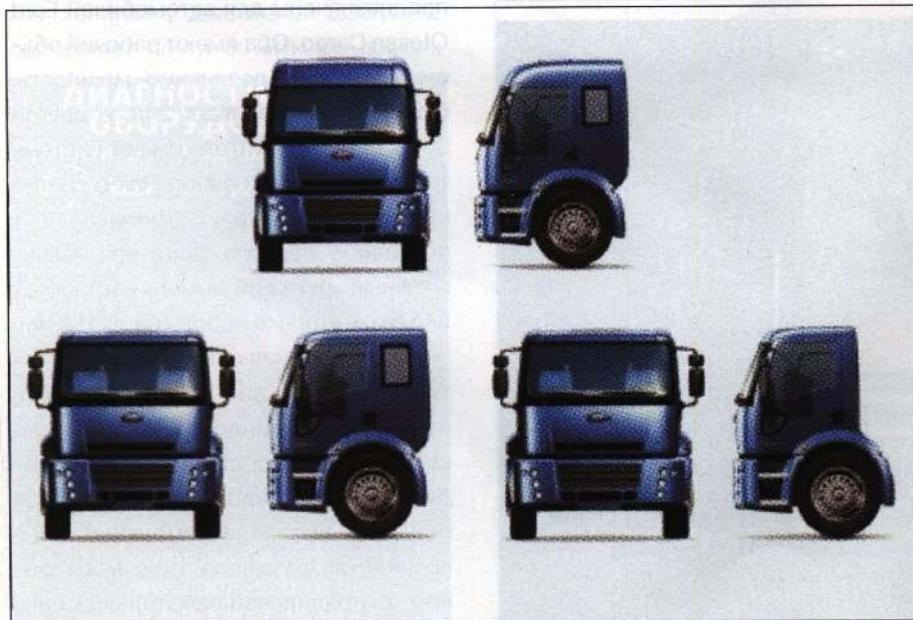
можно больше транспортных задач. Если быть точным, всего в него входят пятнадцать модификаций. Уже созданы: седельный тягач, различные бортовые грузовики, самосвал, пожарный автомобиль и очень емкая двухсекционная цистерна. Предусмотрели вроде бы все, но последнее слово, конечно же, за покупателем. Именно для него создавался автомобиль, поэтому ему и решать его дальнейшую судьбу.

Полная масса для большинства трехосных моделей составляет 25 000 кг, а седельный автопоезд может весить пока до 40 т. В планах завода – 3-осная «седелка». Один из бортовых грузовиков предназначен для буксировки прицепа полной массой

до 40 000 кг. Колесный танкер состоит из двух отсеков, в каждый из которых можно залить до 7100 л жидкости. Его допустимая полная масса, как и у четырехосного грузовика, – 32 000 кг. Единственно, вес пожарной двухоски составляет 18 000 кг. Как видим, Cargo представляет собой гамму довольно тяжелых автомобилей, предназначенных для работы в тяжелых условиях и с большими грузами.

Следует сказать, что испытатели во время доводки – еще до презентации, безостановочно ездили по дорогам Турции от пяти – шести недель и накатали 1,2 млн. км. При этом поломок было минимальнейшее количество, хотя в день каждый грузовик с полной нагрузкой должен был пробежать до 1000 км.

Кроме того, не без помощи инженеринговой компании LMS автомобили Ford Otosan Cargo подверглись массе стендовых испытаний, краш-тестам, побывали в морозильных камерах и горячих печах. Одним словом, автомобиль перед постановкой на кон-





вейер прошел «огонь, воду и медные трубы». Всесторонние испытания и исследования позволили разработчикам создать действительно надежную и неприхотливую машину. Стендовые работы с новым автомобилем проходили в городе Ломмель (Бельгия), где расположены исследовательские и испытательные лаборатории Ford. Здесь его крутили, ломали и «завязывали в узел», но это пошло ему только на пользу. В общем, всесторонние испытания грузовик выдержал.

А теперь о гордости создателей новинки. Это – семейство дизелей ECOTORQ. Разработка этих двигателей началась еще в 1999 г. В ней принимала участие такая именитая фирма, как Bosch. В общей сложности на разра-



ботку всей электроники, управляющей системами новых моторов, было затрачено около \$50 млн. Что же это за двигатели? Это дизели нового фордовского поколения, два из которых предназначены для автомобилей Ford Otosan Cargo. Оба имеют рабочий объем 7,33 л, но различную мощность. Один мотор развивает 240, а другой 300 л.с. Оба двигателя имеют систему топливоподачи Common Rail с давлением впрыска топлива 1 400 бар. У первого двигателя максимальный крутящий момент составляет 840 Нм, у второго побольше – 1100 Нм.

Оригинальная форма верхней части поршней не дает топливу оседать на стенках цилиндров. Ведь именно со стенок несгоревшее топливо попадает в отработавшие газы. И такое решение позволяет уменьшить его количество в выхлопе. Но самое главное, за правильной работой всех сис-

тем и элементов двигателя следит EDS (Ecotorq Diagnostic System). Она отслеживает буквально все – от усилия на педали газа до температуры на улице и в двигательном отсеке. Совместно с другой встроенной системой (ECU), уже не диагностирующей, а управляющей работой всех элементов, EDS способна вмешиваться в работу двигателя независимо от водителя. Они могут самостоятельно дозировать подачу топлива, давление впрыска и многое другое.

Результатом работы этих систем стало следующее: на графиках кривые мощностей у обоих двигателей постоянно растут с увеличением числа оборотов, а максимальный крутящий момент приходится на зону около



1500 об/мин. Такая связь мощности и крутящего момента при сравнительно небольшой частоте вращения коленвала обеспечивает большой выигрыш в экономичности и стабильности работы. Достаточно сказать, что экономия топлива у двигателей ECOTORQ составляет почти 30%(!). Во всяком



**ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ**
 ТЯГАЧИ • ПРИЦЕПЫ • АВТОБУСЫ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
 Ул. Студенческая 14 оф. 4,5,6
 (812) 380-17-01, 295-43-42
 8-905-207-65-22
 www.adis-spb.ru
 adis-truck@yandex.ru





случае, так утверждают разработчики. Это, конечно, впечатляет! Но как будет при эксплуатации – покажет время. Оба двигателя по токсичности выхлопа соответствуют Euro-3.

Двигатели могут агрегатироваться с коробками передач известной фирмы ZF (Zahnrad Fabrik), их четыре модели. Покупателю предложен из трех коробок с ручным и одной с электронным управлением. Две из них имеют по 9 передач вперед и одной назад. Для автомобилей, работающих в сложных условиях, имеется коробка с 16 передачами вперед и двумя заднего хода. Так что есть из чего выбрать. Передаточные отношения подобраны так, что при переключении рывков не происходит (почти «автомат»).

И конечно, несколько слов о дизайне. Когда начались так называемые поисковые работы (стадия эскизного проекта), а они проводились силами турков на родном предприятии, стало понятно, что справиться с таким заданием им, к сожалению, не под силу. Пришлось обратиться к итальянцам как к законодателям моды. Некоторые кузовные «ателье» отказались, а некоторые согласились. Выбор пал на Ghia Design Studio (бывшую Ghia S.p.A.). В течение двух лет шли поисковые работы, было показано 15 различных моделей, из которых выбрали одну, и затем началась работа с прототипами (их было 72 штуки!).

Так что же в результате получилось? Конечно, прежде всего речь идет о кабине водителя. Дизайнерам Ghia удалось создать самостоятельный образ, совсем непохожий на уже существующие кабины грузовиков или концепты. Оригинально решена облицовка радиатора, непривычно – друг над другом, расположены головные фары, причем на больших кабинах их по три, а на маленькой – по две на сторону.

Кабин предполагается три: одна короткая без спальных мест, две другие – со спальными местами, но у одной высокая крыша. По большому счету, у этой кабины есть что-то неулови-

мое, роднящее ее с семейством южноамериканских VW Constellation. Также две высоты кабины, вертикальное расположение фар и многое другое, даже просто основные поверхности. Ее общая скульптура решена очень красивыми плавными кривыми линиями, которые и создают эффект автомобильной культуры. То есть уже становится понятно, что созданием этого автомобиля занимались не дилетанты, а Профессионалы с большой буквы.

В таком же ключе решен интерьер. Красивая панель приборов отделена от сервисной зоны, все обито легкомоющимися материалами и пластиком. Кресла с высокими спинками имеют массу регулировок. Тщательно подобраны и цвета.

Вот такой новый турецкий автомобиль может скоро появиться и на дорогах Европы, ведь изготавливался он с учетом всех без исключения таможенных норм, да и на наших дорогах тоже. На недавнем 9-м автосалоне в Алжире новый Cargo получил несколько наград. Конечно, «автосалон местечковый», но там присутствовали и именитые фирмы.

Пока завод еще не вышел на проектную мощность, но вскоре турецкие Cargo станут все чаще встречаться на дорогах. Сначала турецких. Но это только сначала...



Ремонт импортной грузовой и прицепной техники
Запчасти оптом и в розницу

СЕРВИС DAF, MAN

Компьютерная диагностика
Регулировка схождения

ROR, SAF, BPW

Тел.: (095) 980-9128

995-1734

E-mail: adampolis.m@mtu-net.ru

ADAMPOLIS+M
Joint stock company
Truck @ Trailer Service





Алексей Виноградов,
Андрей Карасев,
Сергей Кухарский.
Фото авторов

ВИСовские страдания

К весне этого года наш редакционный ВИС-2345 успел набегать первые полсотни тысяч километров. Пришла пора познакомить вас с опытом его эксплуатации.

На беду нашего ВИС-2345, до зиме редакцию постиг «транспортный кризис» – по разным причинам возник дефицит транспортных средств. Для одной машины неожиданно затянулась продажа-покупка, другая – тоже вопреки ожиданиям – зависла в ремонте, третья... Впрочем, это не важно, важно что для нашего ВИСа это имело обратную сторону. На нем ездило попеременно четыре-пять водителей. Нужно ли говорить, что довольно быстро автомобиль против такого обращения взбунтовался.

К весне «транспортный кризис» рассосался, машина обрела постоянного водителя. Но было очевидно, что, несмотря на систематические посещения автосервиса, с ней не все ладно. Тогда-то и появилась идея

прогнать ее через линию диагностики. Ведь если на такой линии работает не «мастер машинного доения» (как нередко бывает при инструментальном контроле), а профессиональный диагност, она предоставляет весьма ценную информацию. И редакционный ВИС с пробегом 50 тыс. км отправился в НАМИ. «Да-а, – протянул диагност, проведя серию тестов, – изрядно заезженный ослик!» Но не будем забегать вперед.

Первый стенд, который лежал на пути проверяемого автомобиля, – тестер бокового увода. ВИС должен был проехать левым передним колесом по мерной площадке. Площадка свободно перемещается в поперечном направлении, и это перемещение фиксируется компьютером. Сотруд-

ник института довольно долго пытался поймать «нулевую точку» – положение колес «строго прямо». После проезда площадки стенда на мониторе компьютера высветилось значение «+3», примерно соответствующее расхождению колес на угол 3°. Нехорошо, конечно. Сход-развал делать придется. Но вот Андрей (так зовут инженера НАМИ) включает передачу заднего хода. Автомобиль проезжает тестовую площадку, обратную сторону. Беспристрастный компьютер снова фиксирует «+3». Что-то здесь не так: при перемене направления движения значение увода должно меняться на противоположное. Такое ощущение, будто колеса просто болтаются.

Следующий стенд линии предназначен для тестирования демпфирую-

щих свойств подвески. Главным образом это касается состояния амортизаторов. На результаты теста также оказывают влияние: давление воздуха в шинах, сами шины, состояние шарниров и сайлент-блоков подвески, ее конструктивные особенности, а также вес автомобиля, приходящийся на тестируемое колесо. Тест разработан Европейским союзом производителей амортизаторов.

Автомобиль колесами одной оси устанавливается на мерные площадки стенда. Тест производится для каждого из колес отдельно. Тензометрические датчики стенда фиксируют нагрузку на площадку. Площадка может совершать колебательные движения в вертикальной плоскости с амплитудой 6 мм. Электродвигатель стенда разгоняет площадку с находящимся на ней колесом до частоты 27 герц. После этого мотор отключается, частота колебаний уменьшается. Нагрузка на площадку зависит от частоты колебаний. Изменения нагрузки обусловлены резонансными явлениями в подвеске колеса, вызывающими отрыв колеса от опорной поверхности. Чем меньше изменения, тем лучше демпфирующие свойства подвески. Чем хуже демпфирующие свойства подвески, тем меньшая нагрузка будет зафиксирована стендом и меньшее значение коэффициента демпфирования в процентах будет выведено на монитор. Если амортизатор неисправен, то значение коэффициента будет стремиться к нулю.

Строго говоря, кривая, характеризующая демпфирующие свойства подвески, должна иметь два пика. Пик при частоте колебаний 1–3 герца определяется резонансной частотой поддрессоренных масс кузова автомобиля. Второй пик зависит от резонансной частоты неподдрессоренных масс. Автомобиль с мягкой подвеской будет иметь резонансную частоту 16–18 герц, спортивный 7–8 герц. Обычно резонансная частота, фиксируемая стендом, находится в преде-

лах 13 – 15 герц и зависит от массы автомобиля, приходящейся на колеса тестируемой оси.

Проверка демпфирующих свойств передней оси нашего ВИСа выявила удовлетворительное состояние амортизаторов. Худшее значение относилось к левому колесу автомобиля. Абсолютной величины коэффициента, точно характеризующего состояние амортизаторов, не существует. Исправность амортизаторов можно оценить относительно, по значению коэффициента демпфирования для подвесок автомобилей одной модели.

Следующая проверка, которую предстояло пройти пикапу, знакома тем, кто проходил инструментальный контроль на своем автомобиле при государственном техническом осмотре. Она заключается в проверке технического состояния тормозной системы автомобиля на роликовом стенде. Процедура для ВИСа совсем не страшная, так как он является грузопассажирским автомобилем и требования ГОСТ Р 51709-2001, определяющего техническое состояние автомобиля, для него весьма низкие. Правда, дополнения, которые должны были вступить в силу с 1 марта, уменьшали коэффициент удельной тормозной силы с 0,51 до совсем неприличных 0,46. Но из-за того, что в поправках черным по белому прописали действующие уже много лет требования к световым приборам, дополнения так и не вступили в силу. Театр абсурда.

Проверка тормозных качеств автомобиля, проводившаяся на стенде в НАМИ, выполнялась по более обширной программе, чем предусматривает вышеупомянутый ГОСТ. Это позволило выявить проблемы при торможении левого колеса. Неисправность заключалась в неравномерности действия тормозных сил при качении колеса по роликам, условно называемая «эллипсностью». Кроме этого, на стенде можно оценить эллипсность самих колес. Если покрышки не в «форме», то автомобиль будет качать при включении роликов.



Проверим тормоза

За передней проверке подверглась задняя ось автомобиля. Как и следовало ожидать, тестер бокового увода зафиксировал нулевое значение. В противном случае увод колес означал бы перекося заднего моста. При проверке задних амортизаторов на мониторе высветились очень хорошие показатели демпфирования. Андрей разъяснил, что это связано с влиянием рессор, имеющих высокое трение между листами.

Задняя ось при проверке эффективности тормозных сил, судя по появившимся на мониторе значениям, в требования ГТО уложилась. Но если сравнить графики нарастания тормозных сил по осям автомобиля, то можно констатировать более быстрый рост тормозных сил на задней оси. Это противоречит требованиям, предъявляемым к автомобилям при сертификации. Они запрещают блокирование колес задней оси раньше передних при любых условиях – автомобиль в торможении может перейти в неконтролируемое вращение. В нашем случае регулятор тормозных сил не проявил себя должным образом.

Следующим и последним стендом, который предстояло пройти сегодня редакционному пикапу, был так называемый люфт-детектор, или тестер зазоров. Стенд предназначен для выявления люфтов в шарнирных сочленениях подвески и рулевого управления. Из проведенных ранее проверок можно было бы предположить, что левое колесо живет своей жизнью. Тем не менее, все шарниры оказались в норме. Причиной своеобразного поведения переднего левого





Ведомый диск сцепления после 50 тыс. км



Заменяли подшипники передних ступиц



Это же надо: сколько ржавчины всего за год



Карбюратор заменили

колеса стал люфт в подшипниках ступицы. Вероятно, люфт возник из-за биения тяжелых «грузовых» колес.

Во всеоружии данных автомобиль отправился в сервис. Тем более что кроме ходовой части, подвергшейся диагностике, начала капризничать трансмиссия. Но то, что сцепление нуждается в ремонте, было видно и невооруженным глазом. То есть не натурально «глазом», а скорее, ногой и ушами. Так что заменили подшипники передних ступиц с обеих сторон и ведомый диск сцепления. Для последнего, учитывая полуторную массу автомобиля и варварскую его эксплуатацию, 50 тыс. км – весьма приличный результат. Попутно заменили одно из наружных зеркал – один из шарниров утратил подвижность, а само зеркало треснуло. Состояние immobilized шарнира здорово озадачило: дойти до такого всего-то за год?! «Колдуна» пока

оставили в покое. Но резину, естественно, сменили на летнюю.

Что еще? Поменяли рассеиватели фар, поколотые камушками из песко-разбрасывающих машин. Кроме того, на протяжении 30 тыс. км, что отделяют нынешнюю публикацию от предыдущей, заменили карбюратор. Ну, здесь проблема была, скорее не собственно в карбюраторе, а в том, что не удалось найти не то что хорошего, а хотя бы просто толкового карбюраторщика. Несколько раз регулировали зазор в прерывателе распределителя, меняли контакты. Также меняли свечи. Впрочем, и свечи, и контакты прерывателя жили больше предписанного изготовителем.

Трескучих морозов ВИС-2345 просто не заметил. И когда столбик термометра осыпался ниже -30°C , он безропотно заводился. А если и отказывался, то не из-за мороза, а по неисправности, о которой честно предупредил водителя еще с вечера. К сожалению, порой получалось, что предупредил одного, а утром уехать пытался другой. Но в таких накладках виновата, конечно же, не машина.

Остается добавить, что смена масла, фильтров и тормозных колодок проводилась согласно регламента. Масло использовали только качественное – Texaco Extra 10W-40. Очевидно, этим во многом объясняется уверенный холодный пуск даже в морозы. Расход топлива после ремонта заметно уменьшился и составил в среднем при работе преимущественно в черте Москвы 11,07 л/100 км. С учетом всех особенностей машины результат также довольно приличный.

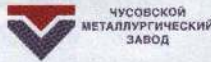
Замена карбюратора (заводской брак)	25 тыс.
Замена тормозных накладок по кругу	47 тыс.
Замена передних ступичных подшипников	50 тыс.
Замена диска сцепления	50 тыс.
Замена помпы	52 тыс.
Замена подшипника полуоси	52 тыс.
Замена рулевых тяг, регулировка рулевого механизма	55 тыс.
Замена бензонасоса	57 тыс.
Замена левого ступичного подшипника (возможно брак)	60 тыс.
Замена стекл фар	60 тыс.
Замена диска сцепления (ослабленный диск)	67 тыс.
Замена заднего левого тормозного барабана	70 тыс.
Регулировка зажигания каждые 10 тыс. км.	
Замена масла каждые 15 тыс. км.	

ЧУСОВСКАЯ РЕССОРА - НАДЕЖНАЯ ОПОРА ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ



Телефоны региональных складов ОАО "ЧМЗ":

г. Екатеринбург, (34369) 31-5-31, (343)378-65-53, delta-e@sky.ru
 г. Ижевск, (3412) 75-10-97, 76-00-85, dal_office@udmnet.ru
 г. Иркутск, (3952) 30-49-13, dal38@irtel.ru
 г. Кемерово (3842) 57-15-94, 57-06-16, lorry@tck.ru
 г. Москва, (495) 223-70-02, ф. 225-44-01, divavin@mail.ru
 г. Набережные Челны, (8552) 39-76-13, 39-76-15, dal-chelny@mail.ru
 г. Н. Новгород, (8312) 759-767, npn@nnp.nnov.ru
 г. Новосибирск (383) 347-56-92, 213-06-26, sutpk-nsk@mail.ru
 г. Ростов-на-Дону, (863) 224-09-10, 224-58-33, 223-05-06, avto_souz@mail.ru
 г. Омск, (3812) 57-78-75, 57-78-70, promavtohim@nm.ru
 г. Пермь, (3422) 69-59-92, delta-p@permonline.ru
 г. Самара, (846) 265-51-04, 225-05-97, info@avankap.ru
 г. С-Петербург, (812) 448-07-74, progres@rol.ru
 г. Тюмень, (3452) 21-35-80, sytpk@tyumen.ru
 г. Хабаровск, (4212) 31-21-94, bendox@mail.ru
 г. Ульяновск, Саратов (8422) 69-11-19, 69-29-39, 65-25-40, info@avankap.ru
 г. Уфа, (3472) 64-88-51, deltaufa@yandex.ru
 г. Челябинск, (3512) 55-91-47, 25-91-90, cat7@mail.ru
 г. Чусовой, (34256) 3-02-79, 3-04-07, ressora@permonline.ru; 5-11-05, 5-11-06, sutpk@permonline.ru



www.chmz.ru

39

РАДИОСТАНЦИИ НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ АВТОМОБИЛЬНЫЕ, НОСИМЫЕ

тел: (495) 722-22-71
МКАД 31 км, Т/Ц АВТО 31





Алексей Виноградов

Mercedes в Апрелевке

Подмосковная Апрелевка – место знаменитое. Даво ли на каждой виниловой пластинке красовалась надпись: «Апрелевский завод грамзаписи». Впрочем, из былой славы костюм не сошьешь, и о ней меньше всего думали руководители ООО «М-Промсервис Апрелевка», начиная строительство технического центра Mercedes-Benz. Сегодня центр уже начал работу.

Говорят, цену на недвижимость определяют три фактора. Первый – место, второй – место и, наконец, третий – еще раз место. Для сервисного центра все сказанное вырастает в огромной степени. И Апрелевка – место более чем удачное. Прежде всего, центр расположился на 45-м км Киевского шоссе, которое, как известно, входит в число важнейших международных транспортных коридоров страны. А значит, идущие на «мерседесах» по коридору дальнобойщики получили теперь надежную техническую поддержку. Да и от Москвы можно добраться сравнительно легко – новая магистраль, пробок практически не бывает.

Но Mercedes-Benz – это не только грузовики. Это еще и очень знаменитые легковые автомобили, про которые говорят, что они представляют не транспорт, а образ жизни. Надо сказать фешенебельного образа жизни. И юго-западное направление Подмоскovie зарастает коттеджными поселками. И это обстоятельство наложило свой отпечаток на технический центр. Это, наверное, первое в стране фирменное сервисное предприятие, которое обслуживает как легковые, так и грузовые автомобили. В нем же располагается автосалон, специализирующийся на продажах развозных фургонов.

Центр предлагает полный спектр ремонтных работ для легковых и почти полный – для грузовых машин. В частности, окрасочные и сушильные камеры принять в себя весь грузовик не могут, только снятую с него кабину. Жестяничий участок, он, кстати, отделен от зоны техобслуживания и текущего ремонта, вполне способен принять грузовик. Правда, серьезно деформированную раму здесь выправить не смогут, но все остальные работы – пожалуйста.

Площадь зоны ТО и текущего ремонта превышает тысячу квадратных метров. Она общая для легковых и грузовых автомобилей, хотя и разделена

на «грузовую» и «легковую» половины. Для грузовиков и автобусов имеются три канавы, одна из которых диагностическая. Оснащена, кстати, посолоннее линии инструментального контроля для гостехосмотра, да и оборудование на ней новейшее. Еще одно место для полноразмерного автопоезда имеет ровный пол. Правда, имеются два передвижных подъемника – четырех- и шестистоечный. Всего зона ТО и ТР может принять четыре полноразмерных (прицепных) автопоезда или десяток одиночных грузовиков. Вроде бы немного. Но не будем забывать, что легкие развозные фургоны (3,5-тонные Sprinter и меньшие) удобнее обслуживать на легковых подъемниках.

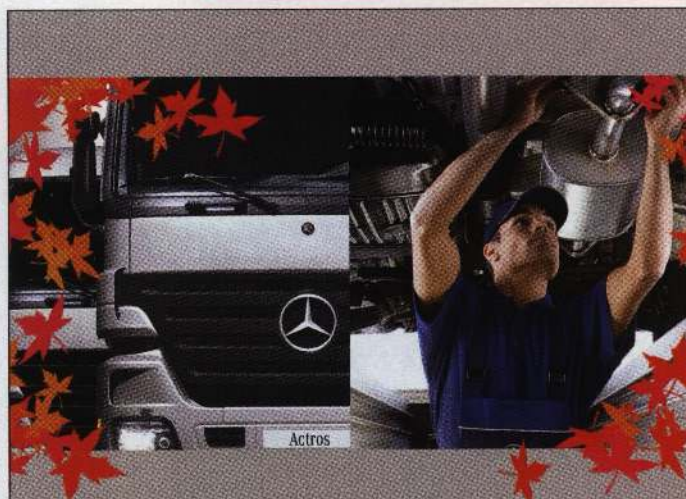
Сильное впечатление производит мойка. Она изначально построена так, что позволяет полностью и со всех сторон вымыть 40-тонную «фуру» высотой 4 м. Есть специализированный грузовой шиномонтаж. Он также находится в отдельном помещении, в отличие от легкового, располагающегося в зале ТО и ТР. Есть агрегатный цех для переборки коробок передач, редукторов ведущих мостов, двигателей. В нем же выполняется расточка тормозных барабанов. Склад рассчитан на 3 тыс. наименований. В целом площадь производственных помещений превышает три тыс. квадратных метров.

Директор техцентра Михаил Исаакович Кошер знакомит нас с идеологией работы автосервиса. «Mercedes – это не просто марка, – говорит он. – Это образ жизни и образ мыслей. Это солидность и высочайшее качество. Это имидж, которому нужно соответствовать и который самим нужно всячески повышать. А сделать это можно только качественной работой высококвалифицированного персонала, использующего качественные запчасти. Наши ремонтники прошли соответствующее обучение на фирме, а кроме того, уже имеют опыт работы с Mercedes. И мы используем технологии ремонта и запчасти, предписанные Mercedes. А портить себе репутацию способами ремонта, не одобренными производителем, мы не будем».

Иллюстрацию его слов я получил чуть раньше, во время осмотра производственных помещений. Мое замечание о том, что по трассе идет немало очень старых машин и мало ли что в них наворотили за долгие годы жизни, вызвало откровенное недоумение. НОРМАЛЬНЫЙ ремонтник знает, что и как должно быть на каждой машине марки. Соответственно сразу видит, что и как «наворотили» до него, и выдает свои рекомендации, исходя из интересов клиента. Это точка зрения сотрудников ремонтной зоны. Ни больше и ни меньше!

Для полноты картины, чтобы вы могли составить представление об уровне цен, остается сказать, что нормо-час для легковых машин здесь стоит 48 евро, а для грузовиков – 35. И еще одно правило: расчеты только по курсу Центробанка, безо всяких «внутренних курсов».

Удачи тебе, Mercedes в Апрелевке!



Теплые предложения к холодному сезону

с 15 октября по 15 ноября

► За окнами Вашего автомобиля уже осень. До зимы осталось совсем немного! Надо успеть подготовить своего любимца к холодному сезону. Мы прекрасно Вас понимаем! И именно для Вас подготовили Специальное предложение.

► Всего за 30 € мы проведем работы по:

- диагностике Вашего автомобиля
- проверим подвески на вибростенде
- проверим тормозную систему
- дадим рекомендации по ремонту

► И это еще не Все! При необходимости высококвалифицированный персонал нашего Сервисного центра по результатам диагностики проведет все необходимые работы для устранения любых неполадок Вашего автомобиля.

► Мы не остановились и на этом! На все работы по результатам диагностики в период действия акции распространяется скидка 10%.

► Спешите! Любовь к зиме может стать взаимной!

Для Вас мы работаем
ежедневно с 9.00 до 21.30
без предварительной записи



Mercedes-Benz

М-ПРОМСЕРВИС
официальный дилер Mercedes-Benz

143362 Московская обл., Наро-Фоминский р., 45 км Киевского ш.,
тел. (495) 229-32-32, факс (495) 229-32-39 www.m-promservice.ru



ГРУЗОВИЧОК



В МОСКВЕ

РАЗБОРКА ГРУЗОВИКОВ

г. Москва, ул. Илимская, д. 5

Тел.: (495) 642-37-88, 107-04-86



СЕРВИС Тел.: (495) 772-06-06
e-mail: mail@spauto.ru

ГРУЗОВАЯ, ПРИЦЕПНАЯ И СПЕЦТЕХНИКА

**Продажи в Голландии,
Бельгии и России**

приглашаем представителей компаний
для заключения контрактов на
поставку техники

ЛИЗИНГ визовая
поддержка

AUTO-HOLLAND
TRUCKS & TRAILERS

МО, Калужское шоссе,
пос. Мосрентген, п/п
"Автострой"
тел. 540-5632 многоканальный
тел./факс 424-5900

www.auto-holland.ru



РЕМОНТ ДИЗЕЛЬНОЙ ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ

BOSCH
Service

DELPHI

Lucas

DENSO

**ДИДЖИТАЛ ДИЗЕЛЬ
DIGITAL DIESEL**

Специализированный
авторизованный дизельный центр

125373 Москва, Тушино
Ул. Василия Петушкова, 3
Тел.: (495) 787-92-52, 490-48-82
E-mail: tv@delphiauto.ru
Internet: www.delphiauto.ru



www.volkswagen.ru



Коммерческий и специализированный транспорт

- Многоместные микроавтобусы.
- Автомобили скорой медицинской помощи.
- Бронеавтомобили.
- Рефрижераторы.
- Другая специализированная техника на базе коммерческих моделей Volkswagen.
- Лизинг от 0% в год.



Германика
Официальный дилер

Береговой проезд, дом 4/6, стр. 3 (ст. м. "Фили")
Продажа, сервис-центр Тел.: (495) 101-2333 (многоканальный)
Запчасти, аксессуары Тел.: (495) 145-3345
www.germanika.ru

Товар сертифицирован Реклама


 ITT Industries

KONI

BUS TRUCK & TRAILER

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



Надежность Экономичность Комфорт


 GT
GLOBAL TRUCK
SERVICE

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

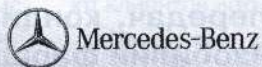


Отдел продаж: тел: (495) 739-62-02

43

ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС ПРОДАЖА ЗАПЧАСТЕЙ

- Оригинальные запчасти

VOLVO


- Оригинальные запчасти к осевым агрегатам
BPW, SAF, ROR


SAF ROR


- Оригинальные запчасти **LOHR ROLFO**

- Амортизаторы **KONI**
BUS TRUCK & TRAILER



- Тормозные накладки **BERAL**



- Седельные и тяговые сцепные устройства
+GF+, V.ORLANDI



- Пневморессоры WABCO

WABCO
SAFETY DRIVES US


- Электрические кабели и розетки

MENBER'S


- Пневморессоры к подвескам GOODYEAR

GOODYEAR


Отдел продаж запчастей: (495) 739-62-01, 739-62-02

Оптовые и розничные продажи

124460 Москва, Зеленоград, 3-й Западный пр-д, д. 8, стр. 1

www.gt-service.ru


 GT
GLOBAL TRUCK
SERVICE


Китайский «пазик»



Алексей Мошков
Фото автора

Тяга к простым и дешевым машинам в крови у российских водителей. Хотя грузовые перевозки – не мой бизнес, я не исключение. Мне задаром не нужны бортовые компьютеры, роботизированные коробки передач, кондиционеры, меню работы дворников и прочая дребедень, которой в изобилии фаршируют свои машины европейские производители. Поэтому, обратившись в фирму «Ирито» с просьбой познакомить меня с китайскими грузовиками, я выступал не только как журналист, но и как возможный покупатель. «Не вопрос! Грузовики мы тебе, конечно, покажем, но, может, сначала познакомишься с автобусом Dong Feng 2635?» – спросили меня продавцы. Конечно, я согласился. Пока мне объясняют, что автобус, с которым мне предстоит познакомиться, позиционируется как замена нашего «ПАЗ – 3205», успеваю посмотреть на остальные машины. Да, цены здесь просто смешные. Самая дешевая легковушка стоит меньше \$6 тыс., а цены на двухтонные грузовики начинаются от \$11 тыс. с небольшим.

Вот и наш автобус. Действительно, похож на «пазик», хотя и выглядит несколько цивилизнее. Сходство усиливается, когда я захожу в салон и обнаруживаю, что двигатель здесь стоит спереди, как и в советском автобусе. С одной стороны моторного кожуха сидит водитель, а с другой располо-

жились 2 пассажирских кресла. Не очень удобно, но этот недостаток присущ всем автобусам такой компоновки. Под крышкой моторного отсека открывается знакомая картина. Крышки механизма газораспределения 4-цилиндрового дизеля с турбонаддувом очень напоминают «Ка-

маЗ», но, присмотревшись, замечаю, что головка все-таки цельная. Доступ к двигателю несколько ограничен. Если масляной щуп удалось найти без труда, то поиски топливного насоса высокого давления (кстати, он здесь обычный рядный), а самое главное, рукоятки ручной подкачки топлива за-

кончились безрезультатно, несмотря на то что к ним были привлечены специалисты салона.

А может, это и хорошо? Ведь если подкачивать топливо ни разу не пришлось водителям, забирающим автобусы после нескольких недель нахождения их на железнодорожных платформах, то с герметичностью топливной системы здесь все в порядке. Кстати, в ходе первого знакомства с автобусом мне не удалось обнаружить и фильтр тонкой очистки топлива. Хотя, конечно, это не означает, что его там вообще нет, но надо сразу обращать внимание на такие вещи. Ведь «накормить» автобус водно-соляровым коктейлем можно и сразу после покупки, – это кому как повезет.

А как насчет доступа к коробке передач? С этим все в порядке: в районе ступенек снимается часть пола. Поскольку рычаг переключения передач находится далеко от коробки, привод к ней тросовый. Тормоза пневматические, двухконтурные, а «ручник» тормозит барабан сзади коробки передач. Это мне тоже нравится, ведь если нет энергоаккумуляторов, значит и остановок из-за утечки воздуха никогда не будет. На всякий случай еще раз интересуюсь насчет тормозов, имея в виду «ураловскую» пневмогидравлику (кстати, такая система применялась и на ПАЗ-3205). Еще раз получаю ответ, что здесь только воздух, два контура. Это хорошо, ничего прокачивать не надо.



Немного настораживает наличие АБС. Интересно, как проходит техосмотр, если сломается китайский микропроцессор, управляющий ею? Но тут ничего поделать нельзя, так сейчас принято. Еще одна мелочь: несмотря на дизельный двигатель, моторного тормоза здесь нет. Городскому автобусу он не нужен, да и в пригороде на равнине используется не так часто. Все равно заслонку на выхлопной трубе все вырезают. Здесь надо отдать должное продавцам, они честно предупреждают клиентов, что автобус не для гор.

Перед тем как идти осматривать салон, обращаю внимание на странную рукоятку за водительским креслом. «Это что – самоуничтожение, что-

бы враги не узнали китайские технологии?» «Нет, это выключатель массы», – разочаровывают меня. Жаль, сфотографировать его не удалось, поскольку он находится между стенкой и привинченным к полу железным ящиком с крестом (аптечкой), но рычаг впечатляющий, а главное, удобный.

Теперь в салон. Поскольку машина, с которой мне выпала честь познакомиться, предназначена для пригорода, сиденья здесь мягкие, хотя у чисто городских версий есть и антивандальное исполнение, примерно как в «бэушных» городских машинах из Европы. Необычно и расположение правого ряда сидений – вдоль борта. Китайцам, наверное, так привычной.





Никаких кондиционеров в автобусе не предусмотрено, есть только форточки, люки в крыше, и вентилятор над головой водителя, наподобие тех, какие раньше стояли в магазинах.

Отопление испытать не удалось ввиду теплой погоды, но тут загадывать ничего нельзя. Хотя жидкостная система, получающая тепло от дизеля – не самый лучший вариант (все мы знаем, что дизели нагреваются плохо), определенную надежду внушают небольшие размеры кузова. Здесь все зависит от качества сборки и выявится только в процессе эксплуатации.

Напоследок осматриваю ходовую часть, насколько это возможно. Как же приятно узнать, что не только на моей машине еще стоят столь любимые народом футорки на заднем мосту! Кстати, подглядев в колесную арку, я заметил часть «грузовой» рамы и рессорную подвеску, все в лучших традициях советского автопрома!

«А почему ты не спрашиваешь про сервис?» – интересуется руководитель автобусных проектов «Ирито» Владимир Ковалев. «Ведь всех профессионалов интересует этот вопрос». А я хожу вокруг автобуса, и не понимаю, куда этот самый сервис можно пристроить. С ходовой частью

сильно напоминающей наши «ЗИЛы», и «газоны», справится любой алкоголик, с дизелем тоже, а жестянщик, который имеется на любой автобазе, исправит повреждения прямоугольных панелей кузова даже в приступе белой горячки. Выкинуть бы отсюда еще турбонаддув и ABS, и за машину можно не беспокоиться.

Стоит подобный агрегат \$35 тыс. Да, дороговато, учитывая низкие цены грузовика, на шасси которого и построено это сооружение. Но здесь надо

учитывать, что цены на импортную технику зависят не столько только от автозавода и салона, сколько от властей, которые, устанавливая таможенные пошлины, защищают своих производителей. Да и в сравнении с другими «одноклассниками» цены на Dong Feng 2635 не выглядят пугающими. Например, прямого конкурента «Аврору» меньше, чем за миллион рублей не найти, «Богдан» же обходится покупателю в сумму около \$40 тыс. Автобус, вообще штука дорогая. Так что с ценой здесь все в порядке, не в порядке, очевидно, наш любимый доллар.

Главный минус машины – отсутствие у автотранспортников опыта ее эксплуатации и ремонта. Кто знает, как собран, обработан и прикручен к шасси кузов автобуса, как покажет себя машина в сильные морозы? Ответ на эти вопросы может дать только эксплуатация. А если бы мне был нужен не грузовик, а автобус, я бы взял его, ведь для меня в любой технике главное – чтобы она ехала. А ехать автобус будет. В неубиваемости грузового шасси я уверен, простенький двигатель, не обремененный электроникой, тоже внушает оптимизм. Единственное, чего в этом автобусе не хватает, – это книжки с электросхемой. Как бы не пришлось учить китайский.





www.viles.ru

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

Восстановление, реконструкция
прицепной техники после аварий

Увеличение объема, удлинение
рамы и кузова

Автополога, изделия из брезента
и ПВХ

Изготовление и размещение
рекламы на корпоративном
автотранспорте



**РЕМОНТ БАЛКИ
ОСИ ПОЛУПРИЦЕПА**

+7 (495) 746 3944
+7 (495) 784 3944

СпецАвтоСервис

Ремонт и обслуживание
VOLVO, MAN, Mercedes,
SAF ROR BPW

- Запчасти в наличии и на заказ
- Продажа смазочных материалов **Mobil**
- Кузовные и малярные работы
- Ремонт и продажа пластиковых деталей
- Сервис

+7-495-739-54-54
доб. 106

■ Запчасти
+7-495-772-06-06



Эвакуатор 24 часа
+7-495-504-63-86

САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МОСКВЕ РАЗБОР ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ

- ПРОДАЖА ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ ИЗ АНГЛИИ
- ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВАРИЙНЫХ МАШИН
- РЕМОНТ КПП ZF, EATON, MB, VOLVO
- RENAULT С ГАРАНТИЕЙ
- РЕМОНТ РЕДУКТОРОВ ЗАДНЕГО МОСТА



ПОКУПАЕМ ГРУЗОВИКИ НА ЗАПЧАСТИ

Москва, ул. Енисейская, 39
Продажа запчастей: (495) 772-5951
ТО и сервис: (495) 109-2819
Продажа грузовиков: (495) 749-81-49
WWW.EURO-STOCK.RU

47

Запчасти на Американские грузовики

«АВТО-31»



МКАД 31 км



**ТЫ НЕ ЗАБЫЛ
ПРО ЗАПЧАСТИ?
ТОЛЬКО У НАС!**

722-22-71



Еще один Cityliner

А. Краснов, фото NEOMAN и из архива автора



В преддверии IAA германский концерн MAN представил новое поколение автобусов Neoplan Cityliner. Эта же машина стала главной премьерой Neoman в Ганновере. Если вспомнить, что в этом году модели исполняется 35 лет, то премьера подоспела вовремя. Правда, у нее имелась некоторая предыстория.

В ноябре прошлого года на заводе Neoplan в городе Пильстинг прошла очередная выставка NAA (Neoplan

Autobus Ausstellung). Ее посетители были разочарованы: несколько новых модификаций старых моделей, и все. Присутствовал и Cityliner в версии HC-2006. Автобус выглядел архаично, а кое-кому он даже показался насмешкой. О чем они в своих отзывах и писали. Решение руководства было однозначным. Михаэлю Штрайхеру (иногда его называют Майкл, что неверно), сегодняшнему главному дизайнеру NEOPLAN, было приказано практически с завтрашнего же дня со своей командой приступить к проектированию. Опытные образцы энтузиасты «засекли» в Европе уже в апреле.

И они сразу вызвали мощные ассоциации с топ-моделью германского концерна. А в ней, то есть в последней версии Starliner (Coach of the Year 2006), впервые показанной в

Ганновере 2004. А в конце июня в Австрии на озере Вольфгангзее (Pre IAA) прошел первый показ специалистам автобуса Neoplan Cityliner HD'06. Представление началось уже в сумерки, паром был покрыт серебристой фольгой и освещался цветными прожекторами на берегу, действие сопровождалось фейерверками. Все было очень красиво и эффектно. Правда, из всего семейства показали только двухосный HD.

Теперь об этой новинке известно почти все. Она предстала перед широкой публикой во всей красе на ганноверской выставке IAA, а окончательная широкомасштабная презентация планируется в ноябре 2006 г.

Самая маленькая версия – двухосная модификация Cityliner HD (HochDecker) длиной 12 240 мм. Трехосный Cityliner HDC длиной

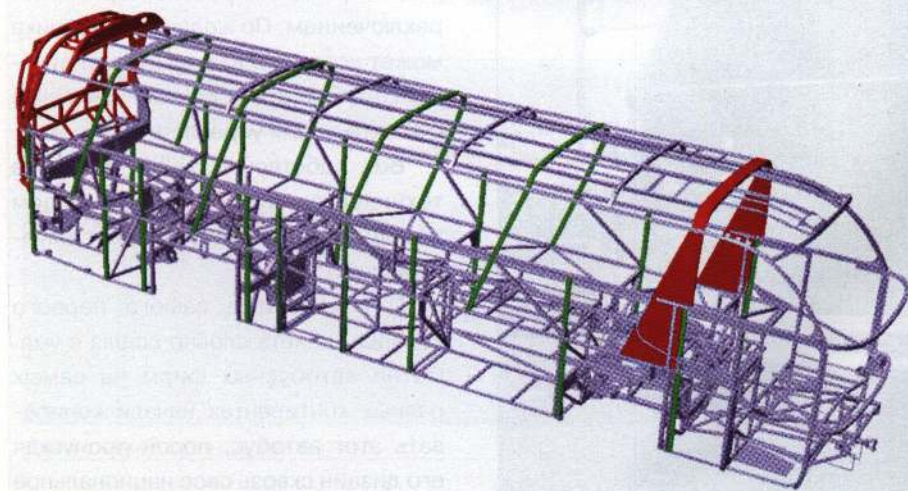




12 990 мм, как видите, несколько крупнее. И наконец, самый большой вариант – 13,99-метровый Cityliner HDL. У всех автобусов одинаковые высота (3700 мм) и ширина. Стиль нового автобуса выдержан в уже известном направлении. Он продолжает основную идею, заложенную в Starliner, – передок и задняя панель очень похожи. Такое же расположение фар и задних блоков фонарей, такая же их форма. Многие запоминающиеся стилевые элементы попросту перенесены с одного автобуса на другой.

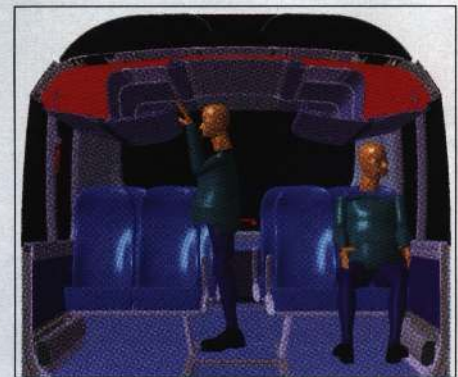
При этом в оформлении боковых поверхностей дизайнеры явно потрудились сохранить стилистику самого первого Cityliner, дебютировавшего в Монако в 1971 г. Вдоль всего автобуса продолжают окна пассажирского салона, а в передней части боковины под ними имеется отдельное окно рабочего места водителя. Именно это и есть главное отличие Cityliner всех лет. Так что преемственность поколений налицо.

Тот же подход и к интерьеру. Панель приборов очень похожа на панель предшественника. А потолочные багажные отделения высотой 215 мм



очень напоминают «старлайнеровские». Под полом находятся багажники объемом от 9,4 до 11,4 м³ (HD – HDL).

Пассажировместимость у одной и той же модели может иметь варианты. Например, Cityliner HD может иметь 46 пассажирских кресел (четырёхзвездочная версия) или 51 (три «звездочки»), Cityliner HDC вмещает





уже от 50 до 55 чел., а Cityliner HDL – от 54 до 59 туристов. Все автобусы независимо от классности оснащены химическим туалетом. Кроме того, новый автобус имеет встроенную двухсекционную климатическую установку – 30 кВт на подачу холодного воздуха и 36 кВт расходуются на обогрев. Вторая секция штатно устанавливается только на две 3-осных модели (HDC и HDL). Климатическая установка устанавливается на крыше в задней части автобуса.

Силовая схема пространственного каркаса Cityliner та же, что и у Starliner. Даже несущие элементы расположены примерно в тех же местах. При исследовании кузова HD на кручение (эти испытания для автобуса имеют первостепенное значение) приборы показали результаты удивительно настолько хорошие, что их можно использовать как резерв при работе над облегчением кузова.

Автобус HD серийно оснащается 10,5-литровым рядным 6-цилиндровым турбодизелем MAN D 2066 LOH 03/04 с системой Common Rail, отвечающим нормам Euro-4. Двигатель развивает 400 л.с., но за дополнительную плату можно установить 440-сильный мотор. 440-сильные и особенно 480-сильный MAN D 2676 LOH 02 CR объемом 12,4 л понравятся водителям трехосных модификаций. Все моторы агрегируются с шестиступенчатыми коробками передач TipMatic с преселекторным переключением. По желанию заказчика может устанавливаться 12-ступенчатая коробка. Все тормоза – дисковые с электронным управлением.

Вот, собственно, и вся основная техническая информация. Людям знающим многое скажут наши иллюстрации.

С появлением самого первого Cityliner планета словно сошла с ума. Сотни автобусных фирм на самых разных континентах начали копировать этот автобус, порой пропуская его дизайн сквозь свое национальное

видение, а то и без этого. И так уже 35 лет. Причем во многих азиатских и малазийских странах и сегодня массово изготавливают варианты Cityliner 20-летней давности с минимальнейшими поправками, обусловленными современными требованиями...

И неудивительно. Ведь в свое время Готтлоб Аувертер и Боб Ли смогли разглядеть в мировой массе автобусов свободную нишу, которую и заполнил Cityliner. Примечательно, что многие европейские автобусные энтузиасты уверены: основную компоновку со многими, совершенно оригинальными элементами нового фирменного стиля предложил инкогнито именно Боб Ли. Не может он покинуть до боли родную фирму, которую поднял до небывалых высот! Ведь мозг дизайнера такого масштаба не оставивается ни на минуту. Он работает и ищет всю жизнь без сна и отдыха до самого конца... Естественно, его



почерк заметен и в новейшей модели Cityliner. Не будем оспаривать или подтверждать это мнение. Приводим его как точку зрения многих европейских знатоков автобусов.

В настоящее время проходят дорожные испытания трех автобусов ев-

ропейских производителей на звание Coach of The Year 2007. Но нам почему-то кажется, что этот титул вновь (и заслуженно!), получит Neoplan Cityliner'06. Безо всяких испытаний и несмотря на некоторые недостатки. Без шуток, есть за что...

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ СЕМЕЙСТВА:

Модель	Cityliner N 1216 HD	Cityliner N 1217 HDC	Cityliner N 1218 HDL
Длина, мм	12 240	12 990	13 990
Свесы, мм	2920/3260	2920/2400	2920/3050
Диаметр разворота, м	21,154	21,494	22,354
Мест для сидения	46/51	50/55	54/59
Высота пола от дороги, мм	1346	1346	1346
Высота салона, мм	2066	2066	2066
Объем багажника, м ³	9,4	10,4	11,4
Объем бака, л	480	480, 680	480, 680
Двигатель	MAN, рядный 6-цилиндровый с системами Common Rail и MAN PM-KAT@		
Модель/рабочий объем, л	MAN D 2066 LOH, 10,516	MAN D 2066 LOH, 10,516 или MAN D2676 LOH, 12,412	MAN D 2066 LOH, 10,516 или MAN D2676 LOH, 12,412
Мощность, кВт(л.с)/ Крутящий момент, Нм	294 (400)/1900 или 324 (440)/2100	324 (440)/2100 или 363 (480)/2300	324 (440)/2100 или 363 kW (480)/2300
Коробка передач	ZF 6 S 1900/ GO 210 с ручным переключением; Tipmatic D2676 C 12-ступенчатая		
Оси	Передняя: MAN VOS-08-B-01 Ведущая: MAN HY-1336-B. Ведомая: MAN NOLS-08-B-01, по желанию – электрогидравлическая с электронным управлением (CDS)		
Тормоза	Дисковые, с электронным управлением		
Допустимая полная масса, кг	18 000	25 800	25 800



Алексей Виноградов
Фото автора

Кто-то теряет, кто-то находит

В Москве прошел крупнейший в СНГ автомобильный форум, теперь под маркой ММАС-2006

Вот и закончились битвы и сражения, и начался главный российский смотр автомобильной техники. Теперь на новом месте. А нам остается только в полной мере оценить те изменения, которые при этом произошли. Некоторые положительные моменты были полностью оценены экспонентами. И прежде всего, нормальная вентиляция в павильонах и нормальное обеспечение бизнес-связи с фирмами. Правда, не обошлось дело и без серьезных «проколов».

Смена места сама по себе создала множество трудностей для постоянных посетителей всех столичных автосалонов, будь они российскими или MIMS. Привыкнув к планировке Красной Пресни, где автомобильные экспозиции завоевывали павильоны год за годом, эти постоянные посетители с большим трудом ориентировались на новом месте. Не способствовало лучшему пониманию происходящего и множество одновременно проводимых на одной территории выставок, различающихся по длительности. В итоге информация по экспонентам и

мероприятиям оказалась разбита на куски, размещенные в разных местах, и попасть в нужное время на нужный стенд стало заметно сложнее.

Удобство расположения Крокус Экспо во время Московского автосалона никак не проявилось. Во всяком случае, попасть туда было ничуть не проще, чем на Красную Пресню. И наружная и внутренняя стороны МКАД перед Волоколамским шоссе хронически стояли, соответственно стояло и Волоколамское шоссе внутри Москвы. В результате хоть на автобусе от метро «Тушинская», хоть на

автомобиле по МКАД, хоть пешком откуда-нибудь – скорость продвижения получалась одинаковой.

Десятки тысяч машино-мест на парковках также не порадовали. Но тут, сдается, виной отсутствие не места, а разума у парковочной службы. Думаю, парковщики свою зарплату не заслужили. А вот многочисленные матюги в свой адрес – вполне, и они их получили. В морду парковщикам не били, но, по-моему, это они заслужили тоже. Все же цивилизованный у нас народ! Меры безопасности также не всегда выглядели продуман-

ными. Понятно, взрываться никому не хочется, но и многократное хождение через металлоискатели в течение дня не вызывает энтузиазма. В общем, все, что «вокруг салона», заслуживает гораздо большего внимания и гораздо лучшей организации.

Камни в огород организаторов, несомненно, бросить нужно. Но выставка – это не площадка, не организаторы. Выставка – это участники, или, выражаясь выставочным языком, «экспоненты». А потому давайте присмотримся к тому, кто же и что именно демонстрировал на ММАС-2006 (вот ведь аббревиатурка, и не выговоришь!). Сначала оглядим, разумеется с нашей, грузо-пассажирской точки зрения, «лес», а уж потом перейдем к «деревьям».

Солидные европейцы столичный автосалон дружно проигнорировали. Американских производителей грузовиков на нем отродясь не выдвали. А потому вся грузовая экспозиция оказалась отданной на откуп отечественным, точнее «эсэнговым», производителям, а также Индии и китайским дилерам. «Наши», конечно, же старались изо всех сил, но...

Об индусах разговор особый, а вот китайцам, похоже, малость не повезло. Во всяком случае, солиднейшие



Новое лицо «Газелей» и «Соболей»

отечественные торговые фирмы, представляя продукцию сильнейших китайских заводов, особо не напрягались. Типа «гони бабки и хватай тачилу (в натуре!)». Ну да, ну да... где еще найдешь столько машины за такие деньги? А если не хочешь хватать, то гуляй себе. Ах, ты «пишуший»? Ну, мы не знаем... Ну, пойдти туда... Ну, не знаю куда! При этом в «легковой» сфере и на стыке «легковушек» и «грузовиков» все вкалывали без дураков: с девушками в серебристых комбине-

зонах, пресс-папками, проспектами и музыкой. Обидно, да?

Рынок комплектующих. Такое впечатление, что за него дерутся все. То есть в Индии, Китае и Турции с руками все в порядке. И только наших раз-два и обчелся. То ли дело китайцы. В английском не силен, но, случайно забредя на стенд производителя печатных плат, главным образом, для коммуникационных устройств (шины CAN и CAM), даже я уразумел, что означают five- и six-level (пяти- и шестислойные), а также surface mounting, то есть планарный (поверхностный) монтаж. М-н-да... У наших при таком монтаже проблемы начинаются после третьего слоя. Силиконовая долина если еще и не отдыхает, то скоро будет. В области автоэлектроники – без сомнения.

Обратив взгляд от «леса» в целом к отдельным «деревьям», первыми мы увидим российских нынешних «грандов»: ГАЗ, КамАЗ и АМО ЗИЛ.

Большую часть экспозиции ОАО «ГАЗ» составляла спецтехника на шасси «Газелей» и «Валдаев». Главной же реальной новинкой нижегородцев стал очередной рестайлинг «Соболей» и «Газелей». Машины получили обновленный интерьер и несколько измененную в соответствии с новейшими веяниями внешность. «Волги» также полу-



Новая кабина нижегородских малотоннажников



GAZ-CityVan в пикет Ford

чат новый интерьер, но к салону его сделать не успели, хотя подготовка производства уже запущена на полную мощность. Жаль, что все это несколько потерялось на фоне множества спецавтомобилей на газовских шасси. Еще один ход нижегородцев стал бы сильным, если бы... Если бы его серийное производство просматривалось хотя бы на горизонте. Речь идет о CityVan, горьковском варианте Ford Connect, разумеется, на волговских агрегатах. Ну что тут скажешь? Connect или Caddy, которые в салонах уже есть, намного лучше, чем GAZ-CityVan, которого нет пока не только в салонах, но и в производстве. Что еще? Порадовал длинный «Соболь». Эта машина, судя по всему, тоже реальная.

Остальные члены «Группы ГАЗ» столь ярких новинок не показали. Уральцы намерены всерьез осваивать рынок дорожной техники уже известными моделями. Автобустроители выставили полный диапазон пассажирских машин, среди них ПАЗ-3204 и курганскую машину среднего класса. Судя по экспозиции, «Группа ГАЗ» вовсе не намерена отдавать ни одного сегмента автобусного рынка без боя. Что же до ярославцев, то их экспонаты только подтвердили объявленные ранее новости.

ОАО «КамАЗ» также основную ставку в подготовке экспозиции сделало на спецтехнику. Привлекло внимание, что очень многое смонтировано на среднетоннажном шасси КамАЗ-4308. Похоже, татарские автостроители всерьез намерены ускорить похороны «Бычка» и столичного ЗИЛа. Правда, несколько удивил размер установленной на среднетоннажнике резины: 19,5 дюйма. Мы, конечно, не конструкторы, а транспортники. Наверно, потому и недоумеваем: отчего же у машины та-

кая маленькая грузоподъемность? По резине автомобилю положено иметь 12–15 т полной массы!

Полноразмерный седельный тягач «Стайер» был призван стать «гвоздем» экспозиции. С характеристиками у него все в порядке: 400 сил, нормальная бескамерная низкопрофильная резина, высота седла 1150 мм. Так же, как и расход топлива в 36 л/100 км. Все на уровне европейских «пакетников», а кое-что даже чуть лучше. Сомнения начинаются с цены: 1 417 180 руб. – это больше \$50 тыс. При этом по отечественным нормативам за такие деньги мы имеем право рассчитывать на ресурс в 600 тыс. км. «Пакетники» реально выхаживают миллион и более. А покупателю «КамАЗа» миллионный ресурс обеспечат только две машины. Не правда ли, есть над чем задуматься?

Порадовали своими автобусами нефтекемцы. Особенно междугородным. Удобный спальник для водителя, запирающиеся полки над головами пассажиров. Здорово! И все это на агрегатах DAF.

АМО ЗИЛ, старейший автозавод страны постарался продемонстрировать новизну на фоне легенды. В качестве последней выступал ЗИЛ-431410, видимо, потому, что как две





Истинный «Люкс» из Нефтекамска

капли воды похож на легендарный ЗИЛ-130. Новизну олицетворяли две бескапотные машины (ЗИЛ-4362 и ЗИЛ-4329), в кабинах которых шоферская братия углядела серию L2000 немецкого концерна MAN. Сказать о них чего-либо худого невозможно: даже панель приборов выглядит непривычно цивильной для отечественных грузовиков. Но... Ожидать в будущем году таких кабин не приходится. А проживет ли АМО ЗИЛ дольше – известно только Богу. Что же до остального, то на всех выставленных автомобилях «бычьего» размера порадовала только одна вещь: резина с по-



Хороша кабина! Жаль, шасси старое...

садочным диаметром 17,5 дюйма. А значит, если отечественная резина окажется таким же ..., как 16-дюймовая, то можно хотя бы «буржуйскую» попользовать. И то хлеб! Что же до остального, то... «каким ты был, таким ты и остался» – казак, может, и лихой, да вот работник... гм-м, известный – во всех отношениях.

Рестайлинговый среднетоннажник внешне понравился. Но... С лица, как известно, воды не пить. И внешность может стать решающим фактором

для дамочки, выбирающей себе легковую машину, но никак не для транспортника, зарабатывающего на ней деньги. То есть приятнее, конечно, работать на красивой машине, но за именем гербовой пишем, как известно, на простой. А вот с начинкой не так хорошо, как со внешностью. Минский шестицилиндровый дизель? Может, и неплох. На салоне уже было, только где он на трассе? Так что все упирается в извечный вопрос, озвученный, к слову, не вашим покорным слугой журналистом, а прохожим шоферюгой. «Завтра на дороге увидим? Нет? Ну, ребята...»

Минчане показали машины последнего «евро». Как по экологии, так и по цене. Круто, конечно. Только для кого они? Для Европы и наших международников? Дай то Бог, дай то Бог! Нашим-то, тем, кто испокон века ориентировался на марку «МАЗ», Euro-4 без надобности. Тем более что стоит такой МАЗ практически столько же, сколько Scania, Volvo или Mercedes, лишь немногим дешевле, чем Griffin или AcSOR. Когда же братья-славяне порадуют нас настоящим недорогим «трудягой»?

Кременчуг показал две машины. Полноприводный трехосник с иностранным двигателем и автоматичес-



Еще один «габаритный лаптежник»..., но хочется большего





Продукт «АвтоТора» - китаец с дальнего запада



то без особого энтузиазма продвигали на наш рынок свои коммерческие модели. Тот же Citroen еще этой весной продавал Berlingo и только собирался попробовать продавать Jumper... А тут нате вам: все три семейства: Berlingo, чуть больший Jumpy и, наконец, новейший Jumper!

В заключение замечу: хотя и не обошлось без некоторых организационных просчетов, первый Московский международный автосалон (ММАС-2006) прошел успешно. Будем надеяться, что высказанные здесь замечания позволят избавиться новой площадке от «детских болезней».

кой коробкой трудно назвать полной новинкой – он уже засветился раньше. Отмечу, как и прошлогодний экспонат столичного автосалона, он полностью соответствует дорожным нормативам по габаритам. Радует, что это становится доброй традицией. Вторым автомобилем был самосвал с несколько измененной вместимостью кузова. Право, на фоне сравнительно недавнего положения завода и это немало, но мне, как транспортнику, нужно больше. Прежде всего по качеству исполнения.

Сумел удивить «Волжанин», выставив первый отечественный городской автобус с полностью алюминиевым кузовом. Благодаря этому машина стала легче почти на тонну.

Калининградский «АвтоТор» выставил гамму собираемых на заводе автомобилей грузоподъемностью от одной до пяти тонн. Смотрелись они неплохо. А учитывая, что завод имеет собственную конструкторскую службу, не удивлюсь, если их «копия» кое в чем окажется даже лучше оригинала. Впрочем, что-то подсказывает, что про эти машины мы еще не раз напишем.

Из иностранных компаний очень мощно выступила индийская TATA. И выставляли они уже не лицензионные «мерседесы» поза- и запозапрошлого

поколения, а вполне современные машины. Да и о себе крупнейшая в Индии частная промышленная группа, не так давно прикупившая грузовое отделение южнокорейской Daewoo, потрудились рассказать. Похоже, индийцы вовсе не собираются отдавать огромный нашенский рынок в китайские руки. Что ж, посмотрим, какими будут следующие шаги.

Приятный сюрприз преподнес транспортникам Citroen. До последнего времени «легковые гранды» как-



Новинки Citroen: Jumper и Jumpy

YUEJIN



АВТОТОР

г. Москва, ул. Солянка, д. 3, стр. 3
Тел.: (495) 627 39 63
Т/ф.: (495) 623 44 00
e-mail: truck@avtotor.ru

NJ1080



NJ1080 - 5 т



NJ1020 - 1 т



NJ1041 - 2 т



Официальные дилеры:

АСТРАХАНЬ «ИП Лотис», тел.: (8512) 395-380; БОРОВСК «Технополис», тел.: (48438) 6-61-81, 6-61-82; тел/факс: (48438) 4-24-60 ЕКАТЕРИНБУРГ «ГК Восточный Ветер», тел.: (343) 354-36-73, 233-58-85 «Уралкомтранс», тел.: (343) 345-02-13, 349-07-60 ИВАНОВО «Радар-Авто», тел.: (4932) 41-31-08, 47-31-06 КАЗАНЬ «Нур-Авто», тел.: (8432) 777-929, 777-080 КРАСНОДАР «Южно-Российское транспортное объединение», тел.: (861) 225-93-80, 225-93-81 МОСКВА «Интеркомавто», тел.: (495) 741-48-00, 546-63-73 «Инком-Лада», тел.: (495) 363-00-10, 363-00-00 «Московский Торговый Дом «ОКА», тел.: (495) 775-28-89, 502-53-37 «Центр-Юг-Авто», тел.: (495) 323-69-00, 323-79-74 «ДжейКей-Моторс», тел.: (495) 488-77-39, 580-83-60 МУРМАНСК «Париж», тел.: (8152) 25-79-69, 25-79-67 НИЖНИЙ НОВГОРОД «Пальмира», тел.: (8312) 44-15-00, НИЖНИЙ НОВГОРОД, «ГК Омхас», тел.: (8312) 70-94-09, (495) 775-04-26 РОСТОВ-НА-ДОНУ «XXI век», тел.: (863) 279-23-14 САМАРА «Сфера-Моторс», тел.: (846) 931-85-77, 265-23-54 «Автосалон Арго», тел.: (846) 263-53-53, 263-55-55 СТАВРОПОЛЬ «Тибет», тел.: (8652) 38-55-33 СЫКТЫВКАР «Авторесурс Плюс», тел.: (8212) 20-34-73, 20-08-50 ТОЛЬЯТТИ «СамараТрансАвто», тел.: (846) 931-85-77, 265-23-54 ТОМСК «Велес-40», тел.: (3822) 76-33-08 ЧЕЛЯБИНСК «ТПК Эридан», тел.: (351) 263-34-99, 264-54-92

www.avtotor-cv.ru

Дмитрий Жигульский
Фото автора и фирм-производителей



Ганновер 2006: здесь русский дух, здесь мочевиной пахнет

На крупнейшей в Европе выставке коммерческого транспорта, проходящей раз в два года в немецком городе Ганновер, демонстрируются не только технические новинки, но пути и тенденции развития рынка грузоперевозок автотранспортом. В основе экспонатов этой выставки – экология со стандартами выхлопа Euro-4, -5, экономичность и безопасность.

Русский след

Наши соотечественники выбрали разные пути проникновения на европейский рынок. Камазовцы прямолинейно и методично пытаются понравиться избалованному потребителю. Вторая попытка КамАЗа полюбить европейцев оказалась более подготовленной, чем первая, когда два года назад татарские машины были выставлены на улице среди мелких фирм. Поняв, что только на бывших «гэдээровцах» и наших бывших соотечественниках, ностальгирующих по Советскому Союзу, в Европу не въедешь, россияне специ-

ально для Запада подготовили несколько машин, которые уже в тепле и под крышей соседствовали со стендом известного немецкого производителя грузовиков.

Разглядывая продукцию отечественного автопрома, которая вряд ли появится не только у нас, но и в Европе, для которой она и была сделана, я пытался уловить логику менеджеров, отвечающих за экспорт машин. Если они считают, что европейцы испытывают сильный дефицит в грузовиках с баками для мочевины, то должен огорчить – перетяжеленные грузовики с устаревшей кабиной, пусть даже

с американскими двигателями Cummins и системой SCR (впрыск мочевины в глушитель), на переполненном рынке спросом пользоваться не будут. Для этого необходимы несколько составляющих: узнаваемость бренда, качество, цена, соответствие современным требованиям и сервис. Из пяти составляющих только узнаваемость благодаря победам команды в гонках Париж – Дакар имеет место быть. Цена, что называется в лоб, тоже может привлечь, но по более правильному экономическому критерию «цена–качество», и она не выдерживает никакой критики.

Зачем на пятитонный автомобиль установили двигатель Cummins мощностью 300 л.с., я не понял совсем. Немецкие автобаны, конечно, позволяют ехать быстро, но для грузовиков все равно существует ограничение «80 км/ч», и для 12 т полной массы столько «лошадей» – явный перебор. На этом фоне многочисленные линзы оптических прицелов вместо полноценных фар ближнего и дальнего света уже не кажутся странными.

Понятно, что рынок развитых европейских стран для наших грузовиков закрыт из-за их несоответствия современным требованиям. Слабая надежда, что страны бывшего соцлагеря будут покупать нашу технику, может, и греет души маркетологов, но ставку на них я бы не делал. Чистой воды «пипар»! С таким выводом я покинул камазовский стенд и отправился искать русскую компанию GAZ International.

Эти ребята, в отличие от татар, решили взять хитростью и зашли с другой стороны. Сначала купили в Англии заводик по выпуску микроавтобусов под названием Maxus, затем объявили, что в 2008 г. эти машины будут собираться в России, и решили показать себя в Ганновере. Для этой цели создали компанию GAZ International со штаб-квартирой в Лондоне, наняли иностранных ру-



ководителей и менеджеров с ну очень высокими зарплатами и объявили, что через несколько лет русская фирма из Лондона займет ведущие позиции в производстве легких и средних коммерческих автомобилей. Ладно, если бы в России, но и в Европе тоже. А это уже не шутка! После покупки футбольных клубов от русских можно ожидать что угодно. Правда, «максусы» я так и не нашел, но знающие люди рассказали, что где-то на улице видели два русско-английских микроавтобуса. Значит – правда.

Volkswagen позвал «бразильцев»

Немцам надоело быть «маленькими», в смысле – производителями маленьких коммерческих автомобилей. Появление полноценного грузовика из Бразилии на стенде Volkswagen приятно удивило. На самом деле: машина красивая и впечатляет. Обидно – Бразилия может, а мы нет. Появившийся на свет в этом году Constellation Titan был спроектирован при помощи европейского подразделения Volkswagen. В частности, дизайн кабины рисовали в Европе, электронику разрабатывали с помощью немецких специалистов. Поэтому «бразилец» выдает на дисплей приборного щитка такие параметры, как средний и мгновенный расход топлива, время в пути, дневной пробег. Как опции: электрозеркала, электрозамки дверей, блокирующиеся при скорости свыше 15 км/ч, бло-





Концепт-кар Atacama. Основа - VW Crafter. Турбодизель 163 л. с., полный привод

кировка кондиционера при перегреве двигателя. Внутри кабина магистрального тягача впечатляет: высота от пола до потолка 195 см, длина спальной полки 2 м, ширина 80 см.

Что касается двигателей, то бразильцы предлагают два варианта: 250 л.с. для грузовиков полной массой 17–24 т и 320 л.с. для 40-тонных автопоездов. Не густо. Зато двигатели Cummins: современные, экологически чистые и надежные. Производители трансмиссии тоже впечатляют: сцепление Sachs, «коробка» ZF, ведущий мост Meritor, тормозная система Wabco. Сами тормоза, правда, барабанные. В стандарте везде идет рессорная подвеска, как опция – пневмобаллоны заднего моста.

Самое интересное: зачем немцы выставили бразильский грузовик? Представители на стенде божатся, что в Европе такие машины прода-

ваться не будут. Тогда зачем современные дизайн, электроника и двигатель? Зачем немцам надо было «пипарить» Constellation Titan все лето, выпуская его на кольцевые гонки грузовиков в качестве официального расецар? Лукавят господа. Скорее всего, такие машины будут предлагаться странам «третьего мира». Да простят меня граждане бывшего соцлагеря и бывшего СССР за «третьесортность», но именно на эти рынки тоже рассчитаны бразильские грузовики.

MAN привез «индусов»

Еще перед выставкой MAN разослал информацию, что Scania наконец-то определилась с выбором и, если не сердце, то руку отдала немецкому концерну. Шведов пытались купить в свое время шведы из Volvo, но Евросоюз отбил видную «невесту». Бравые немецкие ребята соблазнились таким приданным, распродали часть активов, а с вырученными от продажи деньгами пошли свататься к шведам. Похоже, все складывалось удачно, и в Ганновере на выставке готовилось подписание сделки. Что произошло в самый последний момент – пока не знает никто. Брак не состоялся. Понятно, что такие сделки и на таком уровне не могут зависеть от каприза какой-нибудь домработницы. Значит, это или многоходовая экономическая комбинация, или политическое решение на самом высоком уровне. Свободные активы у MAN остались, и куда-то они должны быть вложены. Ждем-с!

Мы уже писали в предыдущем номере об индийских грузовиках MAN CargoLine. На выставке их можно было, что называется, пощупать. Вблизи они не так впечатляют, как в пресс-релизах. Особенно не дотягивает интерьер кабин. Я понимаю, что индийские водители в большинстве своем



100%

Trucknology



реклама
товар сертифицирован

Встреча на высшем уровне. MAN Trucknology Generation: TGM, TGA, TGL.

Высочайшее качество в любом классе автомобилей - три конструктивных ряда MAN TGM, TGA и TGL. Грузовые автомобили MAN Trucknology Generation блистают высокими оценками за результаты в таких дисциплинах как полезная нагрузка, комфортабельность и надежность. Благодаря этому MAN вновь задает основные направления в своей отрасли. Это и понимают на MAN как "100 % Trucknology".

Генеральный импортер в России ООО "МАН Автомобили Россия"

125476, Москва, ул. Василия Петушкова, 3 Телефон: +7 (495) 258 39 45/46 Факс: +7 (495) 258 39 77 www.man-mn.ru

Дилерская сеть MAN в России

ООО "МАН Автомобили Россия"	Санкт-Петербург	(812) 449 52 52	Филиал
ООО "Ростехно"	Москва	(495) 659 24 27	
ЗАО "Кубаньгрузсервис"	Краснодар	(861) 231 59 30	
ООО "Лига"	Казань	(843) 267 61 61	
ООО "СТО Молния"	Челябинск	(351) 262 70 82	
ООО "Автопилот"	Самара	(846) 226 63 44	
ООО "ВЕРРА-МОТОРС Трак"	Пермь	(342) 268 98 88	
ООО "Уралтраксервис"	Екатеринбург	(343) 216 77 82	





Кабина Space-Max



неприхотливые к быту и щуплые, но нижнюю спальную полку шириной 60 см, и то в самом широком месте, предлагать европейским упитанным мужчинам я бы не рискнул. Поэтому говорить о полноценных магистральных тягачах CargoLine я бы не стал только из-за отсутствия «нормального» – в европейском понимании – места для отдыха. Как поведут себя узлы и агрегаты с известным «лэйблом», но индийской сборки, можно узнать только в эксплуатации, хотя «мановцы» дают на них свою гарантию.

Volvo отказалась от девочек

На этот раз шведы провели скромную презентацию своих новых автомобилей Volvo FL и Volvo FE. А я помню, как любили, а главное, умели шведы удивить журналистов и посетителей выставки великолепным шоу на своем стенде, когда сотни людей снова и снова собирались у машин Volvo, чтобы насладиться зрелищем. В этот раз все очень скромно. Неужели из-за критической статьи новых машин в нашем предыдущем выпуске? Но тем не менее именно стенд Volvo оказался самым насыщенным новинками на этом автосалоне: помимо разных модификаций FL и FE красовался и самый мощный серийный грузовик FH с 16-литровым двигателем мощностью 660 л.с.

Mercedes добавил объема

Mercedes не был бы Mercedes, не пытайся даже в грузовиках подкупить роскошью. Правда, зачем козе баян, а водителю-дальнобойщику тиковые полы в кабине? Но тем не менее: дальнейшая эволюция концепта Cruiser, показанного в прошлом году в Амстердаме, и его годом более раннего предшественника Black Edition нашла свое продолжение в концепт-траке Space-Max. Наверное, через несколько лет телевизор и DVD-про-

игрыватель станут обычным явлением в кабине дальнобойщика, но ковшеобразное кресло пассажира из салона Дольче Габано – явный перебор. «Понты», – сказал бы российский дальнобойщик, глядя на все это великолепие. Но женщинам нравится!

Приземленным и совсем не оторванным от реальности был другой экспонат немецкого производителя – новый Unimog U20. Инженеры не стали мудрить и в основу новой машины заложили конструкцию и технологии предыдущего U300-500. Базу укоротили до 2700 мм, что позволило уменьшить радиус поворота и улучшить маневренность машины, высоту так же уменьшили до 2700 мм. Полная масса «проходимца» – 8,5 т. Что при собственном весе шасси 5,1 т позволяет грузовику нести до 3,4 т различного полезного оборудования. При этом достигается оптимальная развесовка: 50/50.





Четырехцилиндровый двигатель мощностью 156 л.с. и восьмиступенчатая коробка передач, работающая в паре с раздаточной коробкой, позволяют поддерживать скорости в диапазоне от 1,5 до 90 км/ч.

Kogel скинул вес

Не успели мы в прошлом номере проанонсировать создание карбонового монокока для полуприцепа одной австрийской фирмой, как Kogel построил на его базе полноразмерный полуприцеп. Назвали его «Феникс» и перед десятками журналистов сдержнули покрывало. Впечатляет, особенно вес. Полноразмерный тентовый полуприцеп объемом 104 м³ и вместимостью 36 палет весит всего 3,7 т. Цену пока скромно умалчивают, но для начала он будет дороже стальных «собратьев», как минимум, в 2–3 раза. Так же непонятно относительно качества и надежности изделия. Как я понимаю, полноценной длительной эксплуатации пока не было, поэтому с



ремонтом карбонового монокока тоже неясности. Кстати, птица Феникс по легенде сгорела, насколько я помню. Но это так, к слову.

Французы осветили Magnum

Складывается впечатление, что после двухлетнего ажиотажа и ломания копий вокруг Euro-4, -5 фирмы-производители взяли тайм-аут (не все) и решили не напрягаться относительно технических новинок, а посвятить себя искусству. Вот и Renault, так же как и вышеупомянутый Mercedes, поймав вдохновение,

предложили дальнбойщикам свое видение комфорта. Так на французском стенде появился тягач Magnum Vega. Главная особенность этой 500-сильной машины в том, что помимо классного дизайна внутри кабины, наличия всяких там телевизоров, холодильников и другой кухонно-бытовой утвари у грузовика своеобразные наружный свет и внутреннее освещение. В качестве источника света конструктора применили светодиоды, дающие однородный свет и более устойчивые к вибрации, чем обычные лампы накаливания. Кроме задних габаритных, боковых и фонарей на крыше такие же источники установили и внутри кабины. Теперь уставший дальнбойщик может не только читать и просто отдыхать в кабине, а и медитировать, пытаясь найти свой то ли «инь», то ли «янь».



Воздушный ресивер полуприцепа тоже из карбона





DAF позеленел

Борясь с загрязнением окружающей среды, голландские инженеры предложили гибридный источник энергии на легком развозном грузовике, 7,5-тонном LF. Идея не нова – наряду с обычным дизелем между сцеплением и коробкой разместить электродвигатель. При разгоне и движении используется энергия как ДВС, так и аккумуляторов. При торможении электродвигатель превращается в генератор, вырабатывает энергию, которая и накапливается в ионно-литиевых батареях. Такой режим позволяет экономить до 30% топлива. Понятно, что зона работы таких машин – исторические центры городов.

На голландском стенде присутствовал и очень интересный двигатель Рассар объемом 9,2 л и мощностью от 250 до 360 л.с. Особен-



ность его в том, что, оптимизировав систему впрыска топлива, подняв давление впрыска, конструкторы добились значительно лучших показателей выхлопа по CO, HC и саже, чем заложено в нормативах Euro-4, -5. Система SCR при этом необходима, но голландские инженеры отказались от сажевого фильтра, присутствующего на автомобилях других производителей. Можно установить и его, тогда выхлоп будет еще чище. Напоминаю, что с окислами азота борются, применяя систему SCR или

EGR. С сажей – с помощью фильтров или оптимизацией процесса сгорания и впрыска топлива.

Если честно, то ганноверская выставка в этом году прошла как-то тихо и спокойно. Такое впечатление, что производители решили взять таймаут и отдохнуть после нескольких лет бурных дебатов относительно путей достижения Euro-4, -5. Решили: моче-вине быть. Примите это как должное.

Редакция журнала благодарит компанию «Вольво Восток» за организацию поездки в Ганновер.





**ДВИЖЕНИЕ
В БУДУЩЕЕ!**

AdBlue

**Легкий путь
уменьшить NO_x**

SCR-технология

**На все европейские
грузовики**

Немецкое качество

**Фасовка
5 л, 15 л, 200 л, 1000 л**

(495) 796 83 84

ООО «Юнайтед Трак Сервисиз»

FREIGHTLINER
CATERPILLAR
Cummins
INTERNATIONAL

UNITED TRUCK SERVICE



141500, МО, г.Лосино-Петровский,
ул.Кирова, д.7
Тел.: (495) 221-1612/13, 517-3117, 514-5851
info@utstruck.ru; www.utstruck.ru

ПРОДАЖА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ
ГРУЗОВИКИ США

Размещение рекламы в журнале «АВТОТРАК»
(495) 414-89-83
(495) 749-45-50
8-916-396-71-74

ПТК
MOTORS

Официальный дилер корпораций
Freightliner и Detroit Diesel

FREIGHTLINER **DETROIT DIESEL**

www.americantruck.ru

Продажа
Сервис
Запчасти



ПТК Моторс имеет сеть представительств в регионах:
Красноярск, Барнаул, Сахалин, Иерюрги, Чита, Иркутск,

Приглашаем к сотрудничеству представителей в городах:
Омск, Кемерово, Новосибирск, Петропавловск-Камчатский, Новокузнецк

692770, Приморский край,
г. Артем, п. Угловое,
Заводской переулоч, 13-г.
Тел./факс: (4232) 38-13-77.
E-mail: ptk@americantruck.ru
www.americantruck.ru

ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС
ОФИЦИАЛЬНАЯ СЕРВИСНАЯ СТАНЦИЯ
VOLVO

GT
GLOBAL TRUCK SERVICE



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

Москва, Зеленоград, 3-й Западный проезд, д.8, стр.1
тел: **(495) 739-62-01 (Сервис)**
(495) 739-62-02 (Запчасти)

24 часа

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

ВСЕ ДВИЖЕТСЯ КАК НАДО
BPW BERGISCHE ACHSEN

BPW



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

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

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

Официальный дистрибьютор BPW в России:

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

GT
GLOBAL TRUCK SERVICE

Отдел продаж:
тел: **(495) 739-62-02**

**ДИЗЕЛЬМОТОР**

DIESELMOTOR JSC

Официальный дистрибьютор **DETROIT DIESEL****Оригинальные запасные части**Компания «Дизельмотор», г. Москва, пр. Вернадского, 29
Тел. (495) 133-0491

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

Сервисный центр:**Капитальный ремонт двигателей**
Саратовская обл., г. Балаково, ул. 30 лет Победы, 76
Тел. (8453) 62-67-60**Официальные дилеры**«Гудвил Холдинг»
г. Санкт-Петербург,
г. Пушкин, 1-й проезд, 4
Тел. (812) 322-6500«Приморская Транспортная Компания»
г. Владивосток, г. Артем,
Заводской пер., 13
Тел. (4232) 38-13-77«Техсервис» Иркутская обл.,
г. Усолье-Сибирское,
ул. Молотовая, 80
Тел. (39543) 4-92-23ООО «ТН-Форвардинг»
г. Санкт-Петербург,
ул. Тракторная, 7
Тел.: (812) 942-14-40**Региональные партнеры**ЧП Кабанов, Башкортостан
Уфимский р-н,
д. Нижегородка, ул. Чапаева, 26
Тел.: (3472) 74-89-13«Юнайтед Трак Сервисез»
МО, г. Лосино-Петровский,
ул. Кирова, 7
Тел. (495) 221-1613«Альтернатива»
Московская
Область,
Ленинский р-он
Старокаширское ш. 29 км,
Тел.: (495) 508-22-76**TRUCK-МАСТЕР****KENWORTH**

Официальный импортер в России

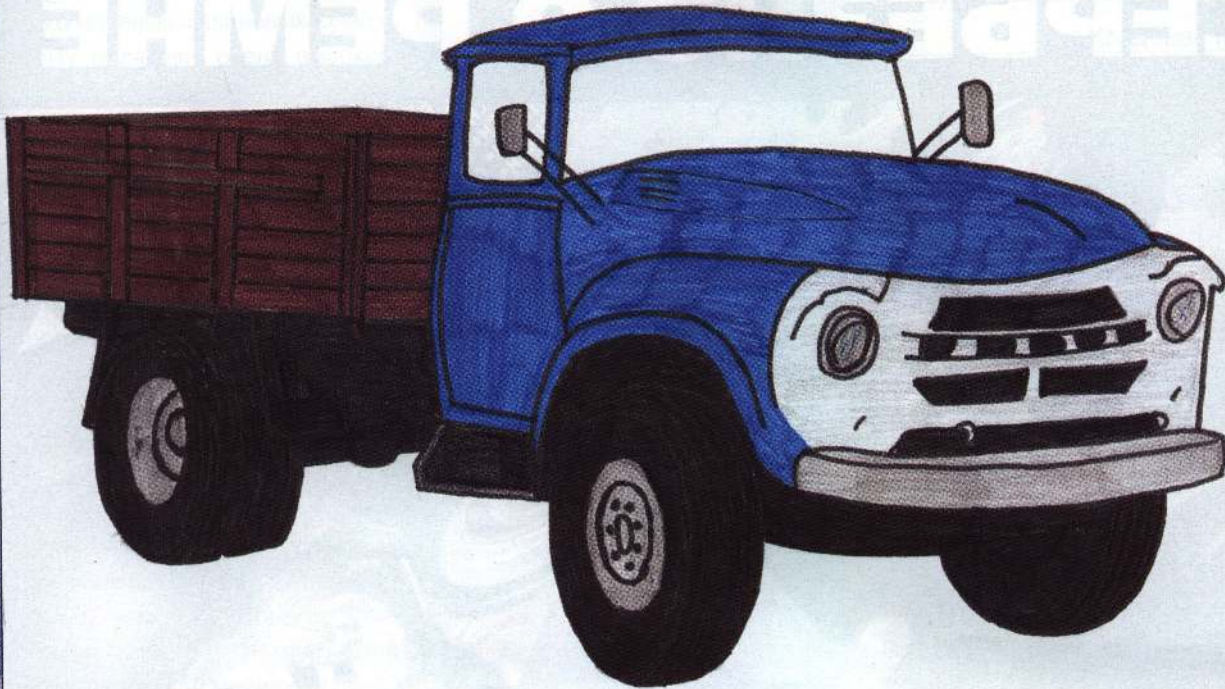
Алтайский крайг. Алейск, ул. Сердюка, 156
Тел./Факс: (385-53) 2-67-02
(385-53) 2-60-54**Омск**ул. Семиреченская, 130
Тел.: (3812) 55-15-17
Факс: (3812) 55-15-56**Москва**Балтийская, 1, оф. 203
Тел.: (495) 788-76-44**Краснодар**353380, Краснодарский край, Крымский район,
Хутор Новоукраинский, ул. Комарова, 61
Тел.: (861-31) 7-61-95**KENWORTH**
Номер 1 в США

WWW.KENWORTH-RUSSIA.RU

**Размещение рекламы в журнале «АВТОТРАК»
(495) 414-89-83, 749-45-50, 8-916-396-71-74**



3ил



Игрисов Илья - г. АНАПА

**ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК
ОПТОМ И В РОЗНИЦУ**



www.autoliga-truck.ru

МКАД 86 км

(495) 955-79-47

(495) 780-28-58

(495) 507-79-69

(495) 955-79-99 доб 2542

(495) 955-79-59 доб 2579

86km@bk.ru

МКАД 6 км

(495) 589-05-97

(495) 370-30-61

truckparts@bk.ru

г. Москва

Кетчерская ул. 2а

(495) 542-04-67

(495) 375-25-00

truck@lord.dol.ru

г. Зеленоград,

Ленинградское ш. 37,3 км

ТЦ «Новые Ржавки»

(495) 642-32-36

(495) 543-97-75

(495) 543-97-76

доб. 117

sergey@autoliga-truck.ru

www.autotruck-press.ru



СЕРЬЕЗНО О РЕМНЕ



Михаил Ожерельев
Фото ContiTech

Истории известно, что приводной ремень появился вместе с машинным производством и широко распространился вместе с паровыми машинами и локомотивами. Большой частью это были плоские ремни. Желание передавать большую силу привело к интенсивному усовершенствованию приводного ремня. И сегодня плоский ремень – редкость, пользуемся мы большей частью клиновыми, поликлиновыми и зубчатыми ремнями.

Когда перед конструкторами двигателей внутреннего сгорания встал вопрос о способах передачи вращения различным навесным агрегатам, выбор остановился на ременной передаче. Замечательно, что по мере развития техники ремень получает все большее распространение, вытесняя цепи, шестерни и даже иногда валы. Сочетание бесшумности и плавности работы с простотой и незначительными потерями на трение получило достойную оценку моторостроителей. В приводе навесного оборудования двигателя ременной передаче, точнее, ременным передачам, нет альтернативы.

Конструкция приводного ремня постоянно развивается, и на сегодняшний день он представляет собой

высокотехнологичный продукт, соответствующий условиям работы современных агрегатов. Присмотримся к ремням внимательнее на примере продукции ContiTech Power Transmission Group – признанного лидера в производстве ремней, приводных систем и комплектующих для автомобилей и промышленности.

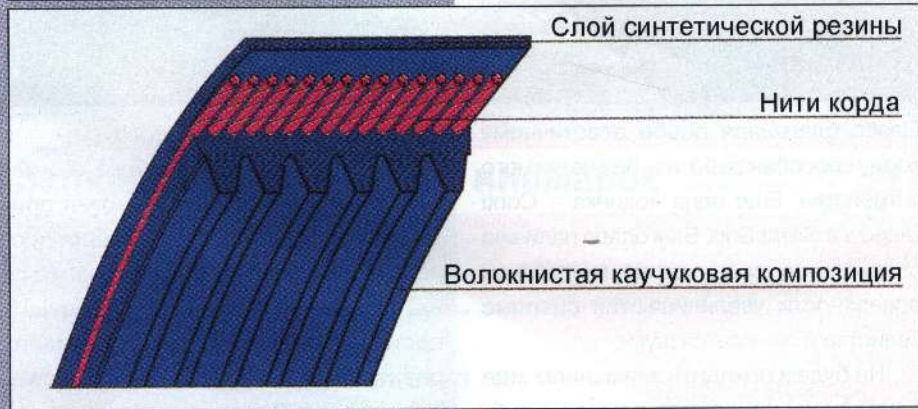
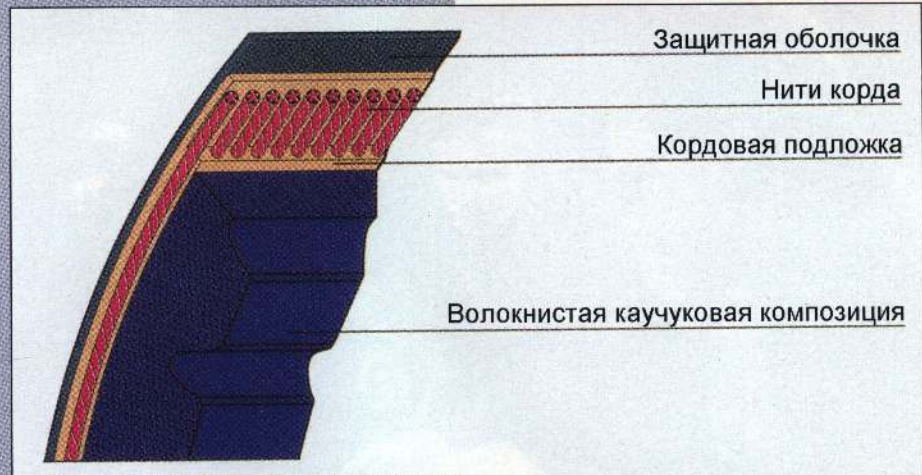
Рассказ начнем с фрикционной передачи, то есть с ремней, действующих за счет силы трения. Согласно законам механики ее величина пропорциональна усилию в контактной зоне. Следовательно, для такой передачи первостепенное значение имеет предварительный натяг ремня. Чтобы еще больше увеличить силу, ремень заставляют заклиниваться между конус-

ными щеками шкива, соответственно сам ремень называют «клиновым».

Отношение ширины верхней поверхности такого ремня к его высоте составляет 1,2/1. По форме поперечного сечения клиновые ремни бывают со сплошным поперечным сечением и зубчатые. Зубчатые ремни, кроме сомнительного выигрыша в материалоемкости, обеспечивают меньшее проскальзывание относительно шкивов малого диаметра. В поперечном сечении современный клиновой ремень состоит из тканевой оболочки, нитей корда, воспринимающих основную нагрузку, и базовой каучуковой композиции. В обозначении таких ремней, как правило, присутствуют тип профиля, ширина и длина ремня.

Поликлиновые ремни – это еще одна разновидность фрикционной передачи. Такие ремни объединяют в себе несколько маленьких клиновых, благодаря чему обладают очень высокой гибкостью, а обратная ветвь ремня может также использоваться для передачи мощности. Рабочие характеристики позволяют использовать один ремень для одновременного привода нескольких устройств автомобиля (генератор, вентилятор, водяной насос, компрессор кондиционера, насос гидросилителя руля и т.д.), если угол охвата ремнем каждого из шкивов достаточно велик. Ремень с поперечным сечением типа РК получил наибольшее распространение на автомобилях в последние годы. Это позволяет использовать шкивы меньшего диаметра ($d_{min}=45$ мм), чем те, которые необходимы узким клиновым ремням. Для передачи одинаковой мощности предварительное натяжение поликлиновых ремней должно быть примерно на 20% больше натяжения узких клиновых ремней. Стандартное обозначение поликлиновых ремней, как правило, включает в себя количество ребер, тип профиля и общую длину ремня. В составе ремня синтетическая резиновая подложка, нити прочного нейлонового корда, а также базовая композиция из синтетического каучука, контактирующая непосредственно с ручейками шкивов.

Изготовление «бутерброда» начинается с намотки заранее изготовленных слоев на болванку, представляющую собой металлический цилиндр с длиной окружности, равной длине ремня. По высоте цилиндра располагаются канавки, копирующие форму рабочей поверхности конкретной модели ремня. Первая стадия «пеленания» – намотка наружного слоя, затем следуют нити корда и следующий слой. По окончании «сборки» на верхнем слое появляется фирменная наклейка с обозначениями ремня. Стандартная операция в изготовлении многослойных резиновых изделий – горячая вулканизация.



Обмотанный слоями цилиндр помещают в вулканизационную камеру.

Перед окончательной технологической операцией – нарезкой, заготовка напоминает короткий кусок резинового шланга, имеющего диаметр, соответствующий длине ремня. Остается только аккуратно нарезать «шланг» на колечки, упаковать и отправить заказчику. Для каждого типа ремня изготавливается индивидуальная оснастка – шаблон. Понятно, что сведения по оснастке, так же как и состав сырья, обладают у производи-

теля повышенным уровнем секретности. Некоторое количество снимков, сделанных автором непосредственно на производстве, было любезно предложено удалить из фотоаппарата. Зато осталась масса интересной информации о новых продуктах ContiTech Power Transmission Group.

Новинки – это серия ремней Conti Unipower. Заявленный производителем срок службы достигает 240 000 км. Продукт, способный поглощать вибрации, называется Conti Unipower Vibration Tuning. Рядом с ним Conti Unipower





Elastic благодаря особо эластичному корду способен работать без натяжного устройства. Еще одна новинка – Conti Unipower Silent Grip. Благодаря наличию специальных ворсинок на внутренней поверхности увеличиваются сцепные свойства и снижается шум.

Не будем обходить вниманием еще одну группу приводных ремней – зубчатые. Они применяются в двигателях легковушек, а иногда и малотоннажных грузовиков для привода распределительного вала, ТНВД, насоса охлаждающей жидкости или распределителя зажигания. Зубчатые (синхронные) приводные ремни, снабженные трапецеидальными или скругленными зубьями, совмещают в себе достоинства ременной передачи (любое требуемое расстояние между осями шкивов, бесшумная работа, удобство обслуживания) и зубчатой передачи (синхронность действия и минимальная нагрузка на подшипники).

Зубчатые ремни требуют направляющих для предотвращения соскакивания со шкива. Это достигается применением или одного зубчатого шкива с двумя фланцами, или двух зубчатых шкивов с одним фланцем на противоположных сторонах.

Технология изготовления зубчатых ремней не отличается от технологии производства клиновых или поликлиновых ремней. Разница заключается в составе слоев и форме вулканизатора.

Срок службы зубчатого ремня в двигателе – объект особого внимания. Его внезапный обрыв может привести к весьма дорогостоящим последствиям. Здесь лучше полагаться на рекомендации и опыт ведущих производителей. В ряду последних разработок Conti Tech Power Transmission Group представляет новую группу зубчатых ремней. Это Conti Cold Runner, способный сохранять свои свойства до температуры -45°C ; Conti Diesel Runner, приспособленный к экстремальным нагрузкам в приводе дизельной топливной аппаратуры (насос-форсунки). С расчетной нагрузкой в 4500 Н срок службы последнего превышает 200 000 км.

Еще одна новая «фишка» – зубчатый ремень Conti Oil Runner, специально разработанный для замены цепного привода в механизмах, имеющих непосредственный контакт с маслом. Среди них приводы масляного насоса, балансирных и распределительных валов. Стойкость к маслу и другим нефтепродуктам достигается за счет применения специального эластомерного материала. Усилия разработчиков направлены на постепенное вытеснение цепного привода из двигателя.

Высококачественные детали – еще не гарантия успеха. Большое значение для срока службы ремня имеет его аккуратная установка и регулировка натяжения. Крайне важно, чтобы

ролики и ремень были правильно смонтированы, в частности, ремень был натянут как положено. Сделать это «на глазок» не всегда удается даже опытным мастерам-ремонтникам. В случаях с клиновыми и поликлиновыми ремнями результаты «ручной» регулировки хорошо известны. Либо ремень свистит, быстро изнашивая себя и шкивы, либо он перетянут, и тогда разрушаются и шумят подшипники.

А ведь проверить натяжение ремня – секундное дело. Для этого разрабатываются специальные измерительные приборы. Принцип работы большинства из них – приложил к ремню в определенном месте, нажал и прочитал показания. Современные электронные приборы способны определять значение натяжения ремня даже бесконтактным способом. Это устройства серии Conti VCM.

Напоследок еще одна важная заметка для потребителей. В последнее время на рынке все более актуальным становится вопрос контрафактной или альтернативной продукции, появляющейся на рынке по более привлекательным ценам.

Качество может гарантировать только конвейерный поставщик с солидной репутацией, и, на наш взгляд, приобретать оригинальный продукт в конечном итоге гораздо выгоднее. При выборе ремня для покупки стоит уделить этому внимание.

ЗАПЧАСТИ ДИЗЕЛЬ-СЕРВИС ОБОРУДОВАНИЕ

Для автосервисов



Стенды для ремонта
ТНВД Bosch

СЕРВИС: (495) 585-05-41
ОБОРУДОВАНИЕ И ЗАПЧАСТИ:
(495) 585-05-42
www.polutorka.ru

«РИНГ ВЭЙ» ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

Continental
CONTITECH
В РОССИИ

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ и АКСЕССУАРЫ
ОПТОМ и в РОЗНИЦУ для грузовиков и автобусов

Continental
CONTITECH

MB, MAN, DAF, VOLVO, IVECO, SCANIA,
прицепов и полуприцепов,
осей ROR, SAF, BPW.

ГИБКАЯ СИСТЕМА
скидок

АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ
3-4 дня

23 км. МКАД
«Мир грузовиков»
тел.: (495) 399-3881
тел./факс.: 399-9257
399-3435 e-mail: ring_way@hotmail.com

23 км. МКАД
ТК «Шины мира»
тел.: (495) 355-9020
355-90-31
e-mail: ring_way@hotmail.com

31 км. МКАД
ТЦ «Авто 31»
тел.: (495) 781-8389
747-6155
107-9325
e-mail: ring_way@mtu-net.ru

www.ringway.ru

«ТРАК ШОП» Запчасти для грузовых иномарок

E-mail: truck.shop@mail.ru



Москва 31 км МКАД
внешняя сторона
Т/Ц «АВТО-31», Б 1-4
тел. (495) 792-49-72
107-74-37
8-903-614-31-66

Firestone

Москва
31 км МКАД
внутренняя сторона
тел. (495) 107-74-37

г. Новороссийск
ул. Мира, д-2
тел. (8617) 67-61-63
(+7918) 484-19-59

«ЕВРОФУРА»
96 км Киевского ш.
Балабаново

E-MAIL: EUROFURA@VK.RU
тел. (48438) 61929
8-961-005-54-45

ОБЪЕДИНЕНИЕ
РОДИНА

РАЗРАБОТКА и ПРОИЗВОДСТВО
АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПОНЕНТОВ
для ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА,
АВТОБУСОВ, КОММУНАЛЬНОЙ и
АВТОТРАКТОРНОЙ ТЕХНИКИ.

Электромагнитных
пневматических клапанов
серии КЭМ.ХХ.

Электромагнитных
топливных клапанов
серии КЭТ.ХХ.

Электромагнитов для
автотранспортных средств
серии ЭМ.ХХ.

Систем ограничения
скорости и регистрации для
автотранспортных средств.

Систем «Круз-контроль»
для грузового транспорта
и автобусов.

Продукция имеет патенты,
сертификаты и лицензии.

ИСОТУ 16949:2002
(№ СДС СМК ОС
004.0001 от 18.07.06 г.)

ИСО 9001:2001
(№ РОСС RU.ИСО46.
K0004 от 30.05.06 г.)

ООО «ОБЪЕДИНЕНИЕ РОДИНА»

424007, Республика Марий Эл,
г. Йошкар-Ола, ул. Крылова, 46
Тел./факс (8362) 73-23-82, 73-02-10, 73-41-42
rodina_com@mail.ru, www.rodina-tech.ru

Официальный дистрибьютер в г. Набережные Челны ООО «Торговый
Центр «НУРКАМ» тел. (8552) 44-31-73, тел./факс: 44-34-07, 44-35-75



ЗАПЧАСТИ

к грузовым иномаркам



MAN, MERCEDES, DAF, IVECO, RENAULT, VOLVO, SCANIA
BPW, SAF, ROR, FRUEHAUF, SMB, TRAILOR, KASSBOHRER

МКАД 31 Тел.: (495) 781-8394
МКАД 23 Тел.: (495) 740-6014
МКАД 80 Тел.: (495) 749-8780

Балашиха
Тел.: (495) 740-6015
Тел.: (495) 724-0238

ОПТОВЫЕ ПРОДАЖИ
Тел.: 726-3664 ICQ: 221 728 250

Навесные элементы кабин,
части выхлопной системы
и аксессуары на грузовые иномарки



Москва 23 км МКАД 3-этаж
Тел.: (495) 355-90-35, 781-96-22
e-mail: hobiex@mail.ru





Binotto: разгрузим на три стороны

В прошлом выпуске мы рассказывали про фронтальные телескопические цилиндры Binotto. Сейчас хотелось бы подробнее остановиться на другом типе гидроцилиндров – тех, которые устанавливаются под кузовом.

Производство гидроцилиндров, предназначенных для установки под самосвальным кузовом, Binotto начала на своем первом заводе рядом с г. Виченца в Италии в 1950 г. Сейчас проектируется и выпускается большое количество таких цилиндров с широким спектром грузоподъемности: от 3,5 т для сельскохозяйственной техники до 70 т для промышленных самосвалов. Рабочее давление в этих цилиндрах достигает 250 бар.

Каковы же технические особенности цилиндров Binotto, устанавливаемых под кузовом? Они такие же, как и у фронтальных цилиндров:

- контактная поверхность упора изготовлена заодно со ступенью и представляет одну цельную деталь;
- финишная обкатка роликами внешней и внутренней рабочих поверхностей всех ступеней позволяет

увеличивать ресурс цилиндра (увеличивается срок службы уплотнений);

- при механической обработке посадочных мест конструктивно и технологически обеспечиваются минимальные зазоры в опорно-направляющих кольцах, что повышает устойчивость телескопического гидроцилиндра в целом.

Основной отличительной особенностью данного вида гидроцилиндров является возможность осуществлять разгрузку на три стороны. Для ее реализации к гидроцилиндру прилагается комплект шаровых опор и клапанов-ограничителей хода.

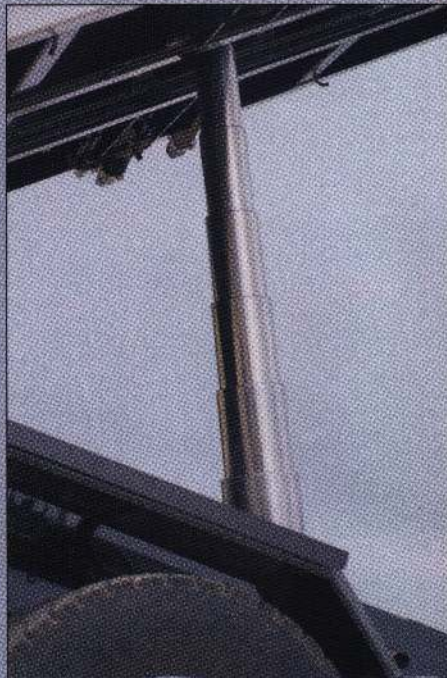
Важно помнить, что гидроцилиндр, устанавливаемый под кузовом, испытывает двойную нагрузку по сравнению с фронтальным гидроцилиндром при одинаковой грузоподъемности самосвала. Поэтому цапфы и шаро-

вые опоры подвергаются термической и индукционной обработке. Отсюда вытекает главное отличие таких цилиндров от фронтальных: несколько больший диаметр и меньший ход, обусловленный компоновочными особенностями самосвальной установки.

Самосвалы сегодня получили самое широкое распространение, и Binotto предлагает весь спектр размеров гидроцилиндров для установки под кузовом, предназначенных для массовых типоразмеров самосвальных установок. Однако в тех случаях, когда у клиента появляются специальные требования, специалисты компании с большим вниманием идут ему навстречу.

О компании

На сегодняшний день компания Binotto является лидером на рынке систем опрокидывания для самосва-



лов, прицепов и полуприцепов. Binotto проектирует и производит широкий спектр телескопических гидроцилиндров по грузоподъемности и техническим характеристикам.

Компания работает на мировом рынке уже более 50 лет; по всему ми-

ру в 60 странах расположены дочерние компании, уполномоченные дилеры и специализированные сервисные центры. Производство ведется на двух заводах с высокотехнологичным роботизированным оборудованием. В компании работают более 100 чело-

век. На территории общей площадью 20 000 квадратных метров производится более 100 000 телескопических гидроцилиндров в год. Binotto занимает лидирующее положение на европейском рынке благодаря своей политике, ориентированной на клиента, и отличному качеству продукции с высокими техническими показателями и долговечностью.

Сегодня Binotto продолжает расширять свой бизнес, оба завода подверглись полному техническому переоснащению.

ЗАО «Национальная Гидравлическая Компания» является официальным дистрибьютором Binotto на территории Российской Федерации. Специалисты компании всегда готовы проконсультировать по выбору гидроцилиндров и систем опрокидывания кузовов, а также предоставить все необходимые комплектующие для установки систем опрокидывания кузовов и сервисного обслуживания.



Binotto®

THE TIPPING POWER

СИСТЕМЫ ОПРОКИДЫВАНИЯ КУЗОВОВ
САМОСВАЛЬНЫХ МАШИН

РАЗВИТАЯ СЕТЬ
СЕРВИСНЫХ
ЦЕНТРОВ
ВО ВСЕХ
РЕГИОНАХ
РОССИИ

ПРИГЛАШАЕМ К
СОТРУДНИЧЕСТВУ
СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ



NHC ЗАО "Национальная Гидравлическая Компания"

Коммерческий департамент:
111123, Москва, шоссе Энтузиастов, д. 56, стр.32
Тел: +7(495) 788-50-39/40 Факс: +7(495) 788-50-07
<http://www.nhc.ru> E-mail: sales@nhc.ru



Владимир Чехута



САМОСВАЛ, КОТОРЫЙ НЕ ЖДЕТ ХОРОШЕЙ ПОГОДЫ

Фирма Frans Vervaeet BV из города Biervliet (Нидерланды), специализирующаяся на изготовлении самоходных свеклоуборочных комбайнов, а также разработке вездеходов, способных работать в труднопроходимых местах, решила попробовать свои силы в создании всепогодного гусеничного самосвала.

Давно известно, что наиболее выдающиеся открытия и достижения совершаются на стыке наук, то есть там, где знания и опыт одного направления пересекаются с другим. Что-то подобное и сотворили инженеры фирмы Vervaeet. Зная все существующие варианты автомобилей-самосвалов, они посмотрели на него с другой стороны, вернее, с нескольких. Внедрив в его конструкцию привод, узлы и детали от сельскохозяйственных машин, голландцы в итоге получили строительную машину с новыми, неизвестными доселе транспортными возможностями.

Внешне Track Trike напоминает гибрид между гусеничным транспор-

тером и машиной для разбрасывания навоза на полях с самосвальным кузовом. Такие трехколесные «навозовозы» малоизвестны в странах бывшего СССР, хотя опытную разработку такой «спецсельхозмашины» минский автозавод сделал более 20 лет назад. Что же она из себя представляет? Бункер с распределителем смонтирован на шасси, у которого на передней оси установлено одно, а на задней – два больших колеса, снабженных шинами низкого давления с развитыми грунтозацепами.

Если посмотреть на «навозовоз» как на базовую машину новой разработки, то можно увидеть, что вместо

задней оси у Track Trike находится тракторный гусеничный движитель, а вместо бункера – самосвальная платформа. Ну и конечно, имеется эргономичная кабина современного дизайнера. Новый голландский вездеход предназначен для перевозки сыпучих грузов на грунтах и почвах с низкой несущей способностью, то есть на сухой, заболоченной и сильно переувлажненной местности.

Track Trike оборудован 12,5-литровый дизелем DAF XE мощностью 380 л.с., работающим максимум при 1500 об/мин. Машина, двигающаяся на пониженных оборотах, не тратит много топлива, к тому же существен-



но улучшается комфорт работы оператора, так как уменьшается шум. Трансмиссия гусеничного самосвала – гидростатическая, она позволяет совершать транспортеру очень быстрые маневры как вперед, так и назад.

Переднее колесо с шиной низкого давления Michelin размерностью 1000-50x25 установлено на оси, которая выдерживает нагрузку 12 т. Сзади смонтированы два резиновых гусеничных движителя, выпущенные известным изготовителем сельхозмашин – немецкой фирмой Claas. Эти узлы используются в гусеничных тракторах Claas. Ширина гусеничной ленты 900 мм, ее высота 1140 мм, а длина 2100 мм. Площадь контакта с грунтом одной гусеницы равна 18 900 см². Нагрузка, которую выдерживает каждый из резиновых гусеничных узлов, соответствует 15 т.

Кабина, установленная на Track Trike, также применяемая в тракторах Claas, она укомплектована тонированными стеклами, кондиционе-

ром и обогревателем, радио, CD-плеером и сиденьем оператора на воздушной подвеске.

Самосвальная платформа имеет вместимость 14 или 15 м³ (с «шапкой»). Гидропривод платформы собран из компонентов Claas и Caterpillar. Разгрузка осуществляется весьма оперативно – всего за 15 с.

Максимальная рабочая скорость транспортера 30 км/ч. Снаряженная масса самосвала – 11 100 кг, а его грузоподъемность – 22 000 кг. Полная масса Track Trike составляет 33 000 кг. Габариты машины: длина – 8,5 м; ширина – 2,8 м; высота – 3,6 м.

Итак, главное качество гусеничного самосвала – это его вездеходность. Именно там, где колесные автомобили-самосвалы, самосвальные автопоезда и даже специализированные полноприводные машины (6x6 или 8x8) будут просто ожидать хорошей погоды, Track Trike может эффективно работать. Вдобавок он очень маневренный, ведь его ради-

ус поворота составляет всего 6 м. К тому же низкий центр тяжести обеспечивает хорошую устойчивость на поворотах.

Поскольку у машины всего три подвижные опоры и они расположены на разных осях, то каждая колея проезжается транспортером только один раз. Здесь уместно вспомнить об экологии почвы, так как после работы самосвала на грунте не остается глубоких канав – почти ровная поверхность.

Эргономичное управление для оператора уже стало почти стандартом и для машин, выпускаемых нашими заводами, поэтому об удобстве работы в кабине немецкого производства подробно останавливаться не буду.

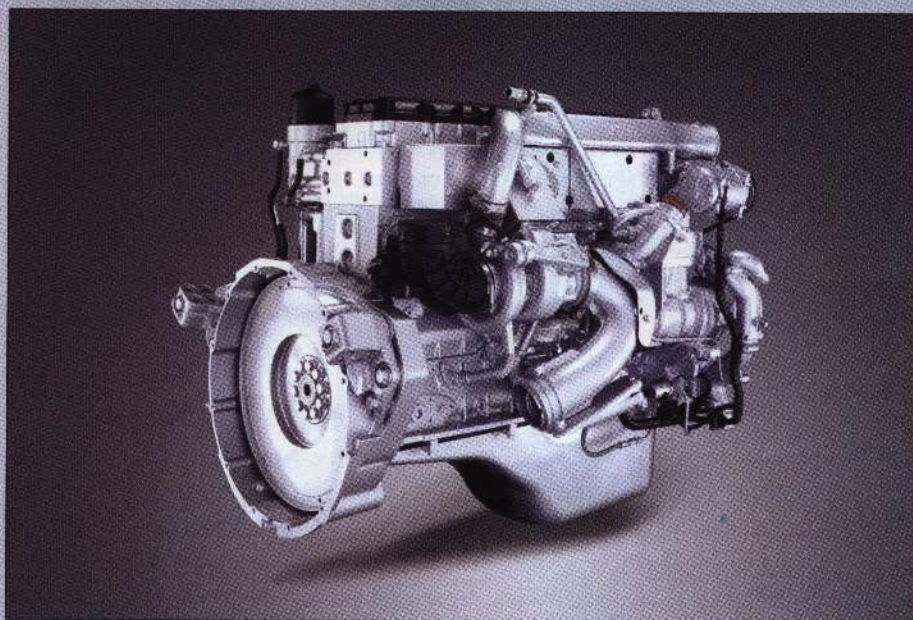
Завершая рассказ, хочу отметить, что проект гусеничного самосвала Track Trike фирма Frans Vervaeet BV начала два года назад. На сегодня уже изготовлено четыре таких вездехода, на следующий год принято пять заказов. Приблизительная цена одного транспортера составляет 255 000 евро.



Андрей Карасев

АЛЬТЕРНАТИВА МОЧЕВИНЕ

Инженеры компании Eaton разработали уникальную систему снижения токсичности выхлопа дизелей тяжелых грузовиков, которая, как ожидается, позволит выполнить требования ЕРА (Агентства по охране окружающей среды) 2010 г. В отличие от систем-конкурентов, использующих мочевины для генерирования аммиака в целях уменьшения в выхлопе NO_x , система Eaton обходится без мочевины.



сажевый фильтр DPF (diesel particulate filter), и селективный каталитический катализатор SCR (selective catalytic reduction) для уменьшения содержания NO_x и частиц сажи.

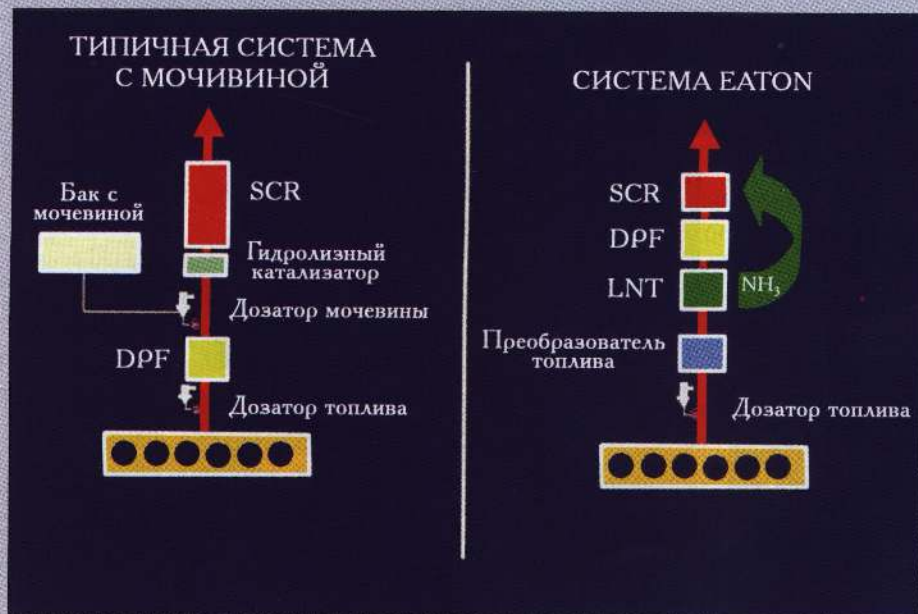
Решение компании Eaton нацелено на сектор тяжелых дизельных автомобилей, но ожидается, что система будет пригодна для легких дизелей. В типичной системе SCR, которая зависит от мочевины, имеется блок дозирования и бак с мочевиной, а также гидролизный катализатор. Такая система требует дополнительных затрат для инфраструктуры распределения мочевины и перевозку бака с мочевиной на автомобиле. Специалисты Eaton объединили две технологии уменьшения NO_x – катализаторы LNT и SCR.

Система Eaton использует преобразователь топлива для генерации оптимальной смеси газов, что, в свою очередь, улучшает регенерацию NO_x . По существу, сокращение выбросов окислов азота имеет две стадии. В начале, в условиях концентрированных выхлопных газов, NO_x накапливается в LNT-катализаторе и преобразовывается в азот для получения аммиака. Аммиак накапливается селективным каталитическим катализатором и используется, чтобы преобразовать остатки NO_x , которые прошли через LNT-катализатор.

«Пока наши испытания дали многообещающие результаты», – говорит Синг. Eaton обещает представить больше информации об особенностях системы на конгрессе и выставке инженеров коммерческого транспорта SAE в Чикаго, которые пройдут с 31 октября по 1 ноября.

«Наша система преднамеренно устраняет потребность в мочевины, следовательно, и зависимость от инфраструктуры производства и распределения мочевины», – говорит инженер Вишал Синг (Vishal Singh), менеджер по маркетингу и

развитию бизнеса компании Eaton. Более трех лет исследователи компании работали над новой системой, которая использует блок дозирования топлива, катализатор для преобразования топлива, катализатор для частиц NO_x LNT (lean NO_x trap),



Гидравлика PZB

Сегодня практически каждый грузовой автомобиль можно приспособить для выполнения тех или иных, например, погрузочных, работ. Стоит только оснастить его гидравликой и каким-нибудь исполнительным механизмом. Это может быть простая гидравлическая лебедка, или краново-манипуляторная установка.

ЗАО «Стил-Моторс» специализируется на решении именно таких задач: будь то монтаж на шасси гидравлики для самосвального кузова, установка крана-манипулятора, или просто ремонт гидравлики на автомобиле.

Мы монтируем краново-манипуляторные установки таких известных компаний, как Амко Веба, Сорма2000, РМ. Эти компании давно и широко представлены на российском рынке и хорошо себя зарекомендовали. Гидравлические лебедки представлены моделями итальянской компании ТМА.

Компания имеет налаженные связи с крупнейшими европейскими производителями гидрооборудования. Такими, как итальянская PZB, входящая в число мировых лидеров в производстве гидравлических компонентов для грузовых автомобилей. Ее основной профиль – специальный гидравлический комплект для оборудования грузового шасси или прицепа под установку самосвального кузова.

Каждый компонент комплекта был специально спроектирован и адаптирован под конкретные модели автомобилей с тем, чтобы монтаж и эксплуатация не вызывала никаких нареканий со стороны клиента. Это:

- коробка отбора мощности;
- насосы шестеренные и поршневые;
- масляные баки;
- гидрораспределители;
- клапаны пневмоуправления;
- аксессуары.

Квалифицированные специалисты ЗАО «Стил-Моторс» помогут правильно подобрать гидроманипулятор, КОМ, насос, дополнительное оборудование, а в техцентре установят все оборудование в короткие сроки и с высоким качеством. На все оборудование и работы дается гарантия 1 год.

На складе ЗАО «Стил-Моторс» всегда в наличии комплекты под самосвальные установки на все модели грузовых автомобилей, в том числе на КАМАЗ, МАЗ, УралАЗ.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ



1. Коробки отбора мощности

2. Шестеренчатые масляные насосы

3. Поршневые масляные насосы

4. Управляющие клапана

5. Управляющие органы

6. Гидростанции



Заявки можете присылать по эл. почте
am@ivecorussia.com
 или по тел. +7 (495) 787-90-28.

«СТИЛ-МОТОРС»
 ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

AMCO VEBA

VIME
 NEUTRAL

PZB

IVECO

РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ IVECO

УСТАНОВКА И РЕМОНТ
 ГИДРОМАНИПУЛЯТОРОВ AMCO VEBA

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ЛЕБЕДКИ VIME

КОРОБКИ ОТБОРА МОЩНОСТИ

И ГИДРОНАСОСЫ PZB

117535, Москва, ул. Дорожная, д. 60

(495) 389-2445, 787-0763, 799-9138

e-mail: am@ivecorussia.com



Владимир Чехута



ДОРОЖНЫЙ «БОГАТЫРЬ»

Самый большой в мире балластный тягач Tractomas TR 10x10 D100 был изготовлен в конце 2005 г. французской фирмой Nicolas Industrie, которая занимается изготовлением специальных прицепов и полуприцепов, а также могучих грузовых автомобилей.

26 лет назад на предприятии Nicolas в городе Champs-sur-Yonne началось производство сверхтяжелых машин диапазона Tractomas. За эти годы было построено более 60 тяжеловозов этой марки, многие из которых до сих пор находятся в активной эксплуатации.

Когда-то в мире были хорошо известны несколько изготовителей тяжелых транспортеров. Это английская Rotinoff, немецкие Faun и Kaelbe, а также канадская Pacific. Теперь же в этой категории из знаменитых марок осталась только французская Nicolas. Хочу отметить, что грамотность и тщательность, с которыми технические специалисты фирмы Nicolas способны подходить к изготовлению таких машин сегодня, пожалуй, уникальны для мирового автопрома в целом. Конечно, построив несколько десятков автомобилей за пять пятилеток, предприятие едва ли выжило бы, поэтому основной продукцией французов на протяжении многих лет остаются тяжелые и сверх-

тяжелые прицепы и полуприцепы различного назначения.

Автомобили под маркой Nicolas производятся штучно, а потому нет ничего удивительного в том, что последний раз серия Tractomas обновлялась аж в 1994 г. Последний же автозаказ ушедшего века был выполнен для покупателя из Китая в 1999 г. Это был четырехосный полноприводной балластный тягач Tractomas 8x8. Именно он стал первым автомобилем Nicolas с новой кабиной из грузовой серии Kerax компании Renault.

После паузы в несколько лет в октябре 2005 г. Nicolas вновь вернулся к производству тяжеловозов. На этот раз в производство пошел пятиосный Tractomas TR 10x10 D100, который стал самым большим грузовым автомобилем из всех, когда-либо выпускавшихся французской фирмой. С изготовлением нового тягача Tractomas TR 10x10 D100 все прошлые достижения по мощности двига-

теля и массе перевозимого груза оказались побиты.

Трудно было даже представить, чтобы каким-нибудь перевозчиком понадобился автомобиль, еще больший по размерам и мощнее по всем техническим параметрам, чем гигантский Tractomas 8x8. Но в 1999 г. компания Rotran Heavy Transport Co из ЮАР обратилась к французским специалистам с заказом на супертранспортер. Фирме Rotran, являющейся транспортным подразделением южноафриканского энергетического монополиста корпорации Eskom, необходимо перевозить чрезвычайно тяжелые грузы – массой до 500 т на расстояния от 300 до 4000 км для тепловых и атомных электростанций страны.

В свое время Rotran приобрела и эксплуатировала несколько «локомотивов шоссейных дорог», то есть канадских тяжеловозов Pacific, неофициально именуемых «бегемотами».

Но последний из них был изготовлен в 1984 г., поэтому южноафриканским транспортникам требовалось побыстрее обновить подвижной состав. Поскольку канадцы к этому времени уже вышли из игры, то африканцам пришлось искать другого поставщика сверхтяжеловозов.

Проведя детальное исследование предлагаемых вариантов различных автопроизводителей, специалисты Rotran пришли к идее заказать новые машины у Nicolas. Возможно, решающую роль в принятии решения в пользу этой фирмы сыграло то, что французские инженеры предложили спроектировать пятиосный тяжеловоз Tractomas с колесной формулой 10x10. Это позволяло тягачу вписаться в дорожные правила Южной Африки, а также сократить нагрузку на 20% на каждую ведущую ось автомобиля.

В октябре 2004 г. Rotran заключила соглашение на изготовление четырех новых балластных тягачей Tractomas TR 10x10 D100. Цена каждого автомобиля составила 800 000 евро.

В течение всего времени производства серии тягачей Tractomas фирма Nicolas Industrie уделяла большое внимание абсолютной надежности применяемых агрегатов и узлов, а также простоте своих конструкций, несмотря на огромные размеры выпускаемых ею транспортных средств.



На новейшем тяжеловозе установлен 12-цилиндровый турбодизель Caterpillar 3412 E рабочим объемом 27 л, развивающий мощность 671 кВт (912 л.с.) при 2100 об/мин и выдающий крутящий момент 3460 Нм при 1400 об/мин. Вместе с ним работает автоматическая трансмиссия PowerShift 16 821 американской фирмы Dana Spicer с восемью передачами вперед и четырьмя назад.

Передние управляемые мосты автомобиля от немецкой фирмы Kessler с грузоподъемностью 12,5 т каждый, задние, изготовленные тем же производителем, выдерживают нагрузку 25 т. Кабина, установленная на тягаче, взята из ряда Kerax фирмы Renault, обеспечит нормальный комфорт для водителя даже на дальних

маршрутах. За кабиной расположены два больших фильтра воздушной системы, а следом в корпусе установлены дополнительные кулеры системы охлаждения. Шины тяжеловоза – Good Year Unisteel серии 445/95R25 GP28. Габаритные размеры машины: длина 12 620 мм, ширина 3480 мм и высота 4515 мм.

Снаряженная масса автомобиля составляет 40 т, а его полная масса, включая балласт (контейнер с щебнем), 71 т. Тягач Tractomas TR 10x10 D100 способен работать в составе автопоезда полной массой 600 т. Специально для этих машин Nicolas спроектировала и изготовила новый 11-осный прицеп.

Первого ноября четыре тягача Tractomas TR 10x10 на трейлерах были доставлены в морской порт Le Havre Гавр, (Франция), а спустя месяц они прибыли в ЮАР. Здесь их доукомплектовали вагончиками с кухней, местами отдыха и душем, всем тем, что очень понадобится людям при транспортировке тяжелых грузов по дорогам жаркой Южной Африки.

Работа для супертягачей уже расписана на ближайшие месяцы. Автопоезда, состоящие из четырех тяжеловозов и двух 11-осных прицепов, будут перевозить трансформаторы массой по 270 т каждый на строящиеся электростанции в городах Kendal, Mayuba, Matimba, Tutuka. Длина такой автосцепки составит 124 м, а ее полная масса достигнет 700 т!





ТД «Евротрейд»: 5 лет на рынке

82

В июле 2006 г. исполнилось пять лет со дня основания компании «Торговый Дом Евротрейд» – крупнейшего в Москве продавца подержанной европейской грузовой автомобильной техники. В преддверии пятилетия руководство компании решило порадовать своих партнеров: на протяжении всего августа ни один из них не уходил без подарка. Каждому клиенту, приобретавшему сцепку, вручалась путевка на два лица в лучший «пятизвездный» отель Таиланда. В ближайшем будущем 32 человека с легкой руки «Евротрейда» отправятся в эту экзотическую страну. Хороший пример празднования юбилея.

Основу ассортимента компании последние пару лет составляют тягачи 1999–2003 гг. выпуска марок европейской «большой семерки». Это позволило сделать неконкурентоспособными частных продавцов техники, которые торгуют более старыми и дешевыми, но менее качественными и надежными автомобилями. И как показывает статистика, покупатель все чаще и чаще отдает предпочтение более качественной технике, пусть даже по более высо-

кой стоимости. В свою очередь, это положительно сказывается на имидже компании-перевозчика в целом.

За время своего существования компания «Евротрейд» добилась на рынке многого. В этом году открылась большая стоянка в подмосковных Люберцах. Сегодня постоянно в наличии имеется около 140 единиц техники: тягачей, прицепов, полуприцепов и спецтехники. Еще 20 единиц, как правило, в пути, и 50 находятся в Европе в ожидании отправки в Россию.

У компании есть возможность держать на своей стоянке несколько автомобилей в течение 2–3 дней после их продажи. Это делается для удобства иногородних клиентов, которым не всегда удобно возвращаться в родной город сразу после получения автомобиля – например, в случае поиска загрузки, дабы не ходить «порожняком». Десятки клиентов компании уже оценили это преимущество.

На довольно обширной территории компании расположена своя ремонтная зона на шесть постов, где привезенная на продажу техника проходит предпродажную подготовку и

мелкий ремонт. По заказу клиента также возможна установка дополнительного оборудования, например спойлеров, фар, дополнительных баков.

Весной, благодаря возросшему в разы спросу компания стала активно заниматься строительной и прицепной техникой: самосвалами, самосвальными полуприцепами и контейнеровозами всех типов. Бетоносмесители особой популярностью не пользуются, но если будут заказы – будет и техника. Например, в сентябре по заказу одной из строительных компаний в Москву был привезен бетононасос. Это указывает на гибкую работу компании и на ее готовность к заводу в Россию любого вида коммерческой грузовой техники из любой страны Европы.

В течение 2006 г. постепенно наладились продажи прицепной техники крупного московского производителя – ООО «ИНТЕРПАЙП ВАН» (IPV). Сегодня ТД «Евротрейд» является торговым представительством этой компании и ежемесячно продает около 15 единиц техники марки IPV. В основном продажи приходятся на рефрижераторные и тентовые полуприце-

пы. Кроме того, на площадях Торгового Дома «Евротрейд» находят своих покупателей и самосвальные полуприцепы IPV, и с каждым месяцем их число увеличивается.

Определившись с транспортным средством, клиент начинает рассматривать условия его приобретения. Разумеется, компания «Евротрейд» готова поставить вам любой автомобиль на условиях финансового лизинга и кредитования. Клиент может обратиться в банк или лизинговую компанию для заключения договора. Лизинговая компания может быть как сторонней, так и одной из компаний – партнеров ТД «Евротрейд», с которыми он сотрудничает на долгосрочной основе. Чтобы упростить процесс, в ближайшее время в ТД «Евротрейд» появится специалист по лизингу, который будет заниматься сбором и оформлением пакета документов непосредственно в офисе компании, что упростит приобретение автомобиля и сократит количество поездок клиента в офис лизинговой компании до одного, максимум двух раз – для получения документов.

Сегодня одной из важнейших стратегических задач компании является расширение дилерских сетей на территории России, что будет способствовать дальнейшему развитию российского рынка европейских грузовиков. До конца года возможно открытие двух дилерских центров ТД «Евротрейд» в Челябинске и Екатеринбурге. Сейчас идут переговоры.



На следующий год руководство компании строит грандиозные планы по дальнейшему расширению сети.

Вполне вероятно, что в ТД «Евротрейд» будет продаваться абсолютно новая автотехника любого из производителей «большой семерки». Однако в этом направлении компания начнет активно работать при наличии достаточно высокого спроса на такую технику. И хотя пока «Евротрейд» специализируется на поддержанной технике из Европы, под заказ вам могут поставить новый тягач или автопоезд по предоплате.

Кроме того, планируется увеличить площади ремзоны, чтобы можно было осуществлять не только предпродажное, но и послепродажное обслуживание тягачей и полуприцепов, купленных в «Евротрейде».

Обслуживание клиентов еще больше улучшится. Кроме появления в офисе «Евротрейда» специалиста по лизингу улучшится информационное обеспечение клиентов. Сотрудники компании будут точно знать о на-

личии автотехники на складе в Европе и на стоянке в Москве, время автомобиля в пути, ориентировочную дату прибытия в Москву. Это позволит давать быстрые ответы на возникающие у клиентов вопросы и избежать накладок при покупке, оформлении и переезде автомобильной техники.

Подводя итог пятилетней работы, можно смело сказать, что сегодня она является одним из лидеров российского рынка поддержанных грузовиков из Европы, и ее позиции на рынке постоянно укрепляются. Коллектив Торгового Дома на высоком уровне обслуживает своих клиентов и готов дать консультацию по любым вопросам заказчика. Вся техника, продаваемая компанией, юридически чистая и проходит таможенную очистку в Москве. Надежность поставляемой техники находится на высоком уровне, что подтверждается наличием у компании постоянной клиентской базы и сплоченной пятилетней работой коллектива ТД «Евротрейд».

**VOLVO MAN RENAULT
DAF IVECO SCANIA**



**IPV SCHMITZ KRONE
CHEREAU LAMBERET KOGEL**

ЕВРОТРЕЙД
БЕЗУПРЕЧНОСТЬ ВО ВСЕМ!

ВСЬ СПЕКТР ЕВРОПЕЙСКОЙ ТЕХНИКИ

- ▶ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ
- ▶ НОВЫЕ И ПОДЕРЖАННЫЕ
- ▶ С ПРОБЕГОМ И БЕЗ
- ▶ ОБМЕН И ПОКУПКА
- ▶ КРЕДИТ И ЛИЗИНГ



(495) 775-33-22

**WWW.TD-EUROTRADE.RU
POST@TD-EUROTRADE.RU**





Карго-форум – 2006

Немного лет тому назад идея проведения небольшого «грузового междусобойчика» выглядела, по меньшей мере, привлекательно. Судите сами: рынок коммерческого транспорта всегда и везде отличался изрядной консервативностью, а в России эта черта усугублялась еще и финансовыми проблемами у транспортников. Да к тому же на огромных экспозициях продукция тех, кто работает для автотранспортников, как-то растворялась в большом легковом шоу. Так что основания для проведения самого первого «Карго-форума» совершенно очевидны. Прошли годы. Изменения огромны, но... «Большая семерка» ведущих европейских производителей грузовиков дружно проигнорировала Московский автосалон, но не менее дружно выставилась на «Карго-форуме» этого года, проходившего, к слову, почти в то же время.

Слова «выставка-конференция» или «выставка-демонстрация» – волшебные для всех, кто занимается производством тех товаров, которые не попадают в категорию «народного потребления». Оно и понятно: знающего человека красивой упаковкой и броским рекламным слоганом не проймешь. Ему подавай не только ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ (это вам не «потребительс-

кие») качества, но и понимание производителем его нужд. А как же иначе, если ЭТИ ДЕНЬГИ лежат не в сфере домашних трат, а в сфере ЗАРАБОТКА? Так что успех самого первого «Карго-форума» был предопределен. Труднее понять привлекательность этого мероприятия сегодня: вроде выставок всех уровней хватает? Но жизнь показывает: привлекательность есть.

В этом году участники и гости «Карго-форума» ехали на него с тайной боязнью: а не станет ли он последним? И ведь есть чего бояться: за прошедший год у новгородского филиала группы Sommer, как, впрочем, и у всей группы, сменился владелец. Герхард и Герберт Зоммеры продали свой бизнес компании Arques Industries AG. Если



вспомнить, что «Sommer Новтрак» делал, да и делает на рынке отвечающей требованиям международных перевозок прицепной техники лучшее предложение, то интерес к вопросу со стороны «знающих людей» никак нельзя назвать праздным. Добавьте к тому, что продажа произошла вовсе не вчера, а значит – можно оценить перемены, и вы поймете, насколько большим оказался этот вопрос.

Первым и самым главным индикатором является каталог фирмы. В нем кое-что из категории «разработок» перешло в разряд «серийной продукции». Пример – бортовой бестентовый полуприцеп с краном-манипулятором, предназначенный для перевозки металла. Кроме того, углубилась специализация полуприцепов. Если в прошлогоднем прайс-листе уже стояли самосвалы SK-24 с установками Meiler, то теперь новгородцы предлагают и полуприцепы-цистер-

ны, изготовленные совместно с ОАО «Старт» из Долматова Курганской области. Кроме того, предлагается и «нетамовженное» исполнение тентового полуприцепа SP240-140-CU-1.0. Так что смена владельца если и сказалась на рыночных амбициях Sommer, то в сторону их увеличения.

К слову, новый владелец группы Sommer, компания Arques Industries AG, специализируется на выведении из кризиса перспективных фирм, столкнувшихся с финансовыми трудностями. И согласно публикации в корпоративной «Sommer Новтрак Times», репрофилирование группе не грозит. Более того, назначенный новым владельцем управляющий директор Ганс М. Энгельсман продолжает реформы, начатые прежними владельцами, и очень благодарен братьям Зоммер за консультации. Реформы, к слову, уже обошлись новому собственнику в несколько миллионов евро.

В остальном VI Международный карго-форум остался верен себе. На нем присутствовали, кроме автостроителей (проводивших, кстати, тест-драйв), такие производители комплектующих и систем, как BPW, Wabco и Knorr-Bremse, а также Jost. Присутствовали также поставщики оборудования для контроля исправности транспортного средства перед выездом на маршрут. Не обошли вниманием «Карго-форум» и лизинговые компании. Что же до транспортников, то Ассоциация международных автоперевозчиков провела здесь всероссийский конкурс профессионального мастерства водителей «АС-МАП Профи-2006».

Предусматривалась и культурная программа – как-никак а все происходило в «господине Великом Новгороде»! Но... Это уже не имеет отношения к заработку. Закончу пожеланием: успехов тебе, «Новтрак»!

SOMMER® НОВТРАК

Во всей Европе доверливые клиенты пользуются надежной прицепной техникой SOMMER. Присоединяйтесь к ним и Вы!

Конструкция полностью адаптирована для тяжелых дорожных условий эксплуатации.

Тентовые, изотермические, самосвальные, цельнометаллические полуприцепы и кузова

Контейнеровозы

Автопоезда повышенного объема

Рефрижераторы

Лизинг

Сервисный центр и продажа запчастей
Россия: 007 (8162) 944018, 944033

Россия, 173008 Великий Новгород, Магистральная 15,
тел. 007 (8162) 944011 факс, 007 (8162) 944009, www.sommer.ru
Россия, 119313 Москва, Ленинский просп. 95А,
тел. (495) 936 22 18, факс, (495) 936 22 24, моб. тел. (916) 5773 180
Россия, 192007 Санкт-Петербург, Улиткина 3,
тел./факс (812) 766 13 61, моб. тел. (960) 2000 110



Собственная АЗС

Алексей Мошков
Фото автора

После нескольких незабываемых эпопей с получением и доставкой на родное предприятие наливного бензина и дизтоплива я твердо решил не связываться с «наливом» ни при каких обстоятельствах и отдавал предпочтение талонам. Да и на других знакомых фирмах предпочитают не иметь дела с «живым» бензином, а работают с теми же талонами, картами или выдают водителям наличные деньги. Это и понятно: собственная АЗС создает массу проблем. Из-за трудностей учета остатков топлива завгару и бухгалтерии никак не удается свести концы с концами; доставить топливо – тоже искусство, да и придираются к заправкам все, кому не лень. Однако на московском предприятии «Автокомбинат 28» до сих пор функционирует собственная АЗС.

Отказываться от корпоративной заправки никто не спешит, более того, руководство комбината ее работой довольно. Во-первых, большинство машин работает на московских стройках, без отрыва от базы, поэтому платить комиссионные розничным торговцам нет смысла. Во-вторых, что такое «остановка автомобиля вследствие загустения дизтоплива» на предприятии знают только теоретически. Ведь прежде, чем попасть в бак автомобиля, топливо отстаивается и проходит дополнительную очистку.

Но обо всем по порядку. АЗС, существующая на территории автокомбината, построена еще в советские времена и состоит из четырех подземных емкостей по 30 кубометров каждая. Как выяснилось, предшественники поступили правильно, закопав резервуары. Ведь после нескольких возгораний контейнерных заправок пожарные лютуют, увидев любую емкость с топливом, выступающую над поверхностью земли. Одна из емкостей на заправке считается «грязной». В нее сливают только что поступившее с нефтебазы горючее. После отстоя оно

поступает в резервуары, из которых и производится заправка транспорта. Но топливо из емкости в емкость не просто перекачивают, а пропускают через установку ДИТО. Она представляет собой несколько соединенных последовательно фильтров, задерживающих мельчайшие вкрапления и воду. Как результат, кристаллизация «летней» солянки начинается при семнадцати градусах мороза, а до минус пятнадцати ездить можно без особой опасности. Побочным эффектом очистки стало и снижение содержания серы. Кстати, мощность установки позволя-



Плотномер



Контрольный литр



Центрифуга

ет за-правлять не только «свой», но и окрестный транспорт.

Конечно, автозаправочная станция создает и свои сложности, главные из которых – получение, доставка и учет топлива. Однако доставка выполняется централизованно, транспортом нефтебазы. А у руководства предприятия нет головной боли с содержанием бензовоза и обучением водителей. Расчет с нефтебазой ведется по объему (именно так, а не по весу учитываются нефтепродукты), который реально попадает в резервуары АЗС. Объем, как известно, имеет свойство меняться в зависимости от температуры. Не зря же в прежние времена ходила байка про таксиста, который ранним утром, по холодку, заливает в пустой бак 5 л и ездит на них весь день: ведь топливо от жары расширяется. Здесь фокус с объемом не пройдет, показания датчиков в резервуарах автоматически пересчитываются компьютером в зависимости от температуры.

Конечно, доставка и учет – это далеко не все проблемы, которые возникают при содержании АЗС. На предприятии обязательно нужно завести «королеву бензоколонки», чтобы было с кого спросить в случае аварии или недостачи. И еще она должна отвечать за пожарную безопасность своего хозяйства. Да и главному инженеру автокомбината забот прибавится. Ведь на все электрооборудование, трубопроводы,

резервуары и топливораздаточные колонки существует масса требований, невыполнение которых означает получение предписаний об их устранении, штрафы и даже закрытие заправки.

Даже рядовые работники автозаправочной станции обязаны иметь квалификацию «оператор АЗС». Ее нужно подтверждать каждые три года в учебной организации. Если у вас есть подготовленные работники и автозаправочная станция советского образца, которая прошла экологическую экспертизу, то получить лицензию на ее работу можно. Обладатели контейнерных АЗС и самодельных конструкций

из снятых с бензовозов емкостей могут не беспокоиться: им ничего не светит. Кстати, получать лицензию теперь надо не в транспортной инспекции, а в нефтяной, но это уже «мелочи» жизни. Кто ищет, тот найдет.

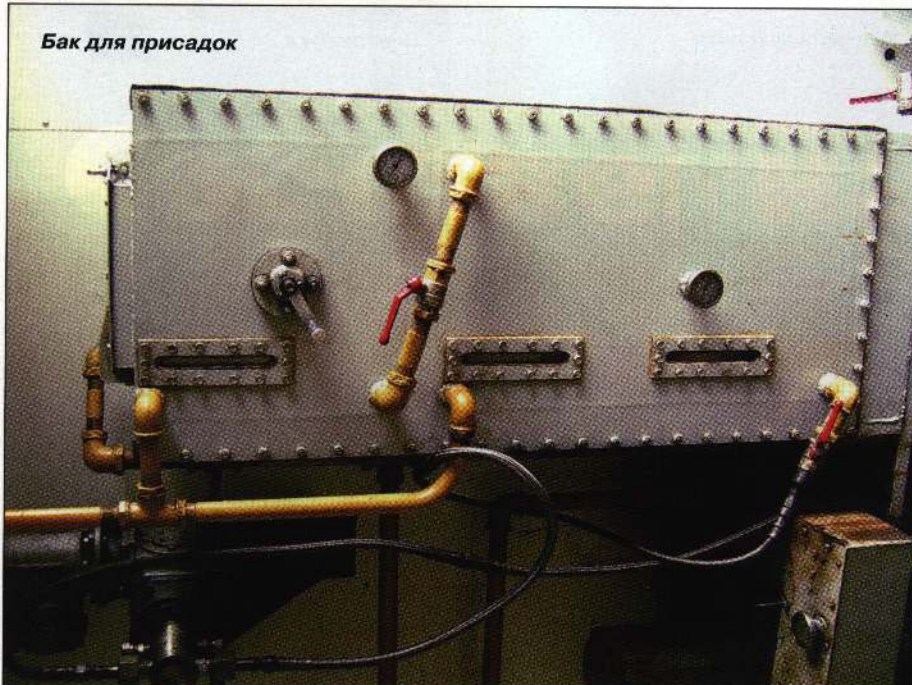
Как уже говорилось, собственная заправка выгодна комбинату с технической точки зрения, а что у нас с экономикой? Наверное, вся разница между розничной и оптовой ценой съедается зарплатой сотрудников, затратами на содержание и амортизацией АЗС? Да ничуть, добавка к оптовой цене дизтоплива составляет около 7 копеек за литр. При этом транспорт не рыщет по



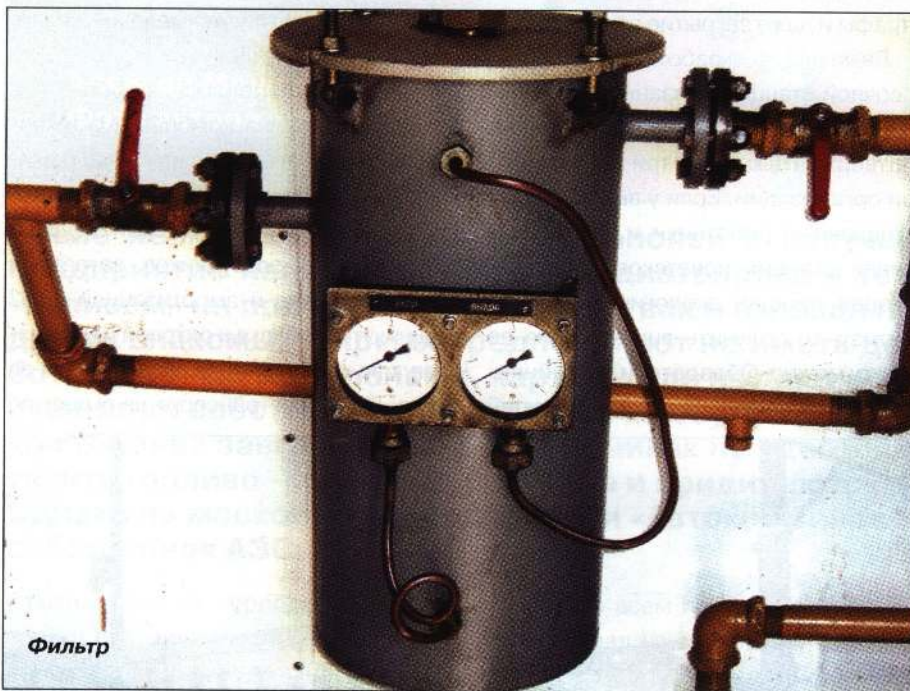
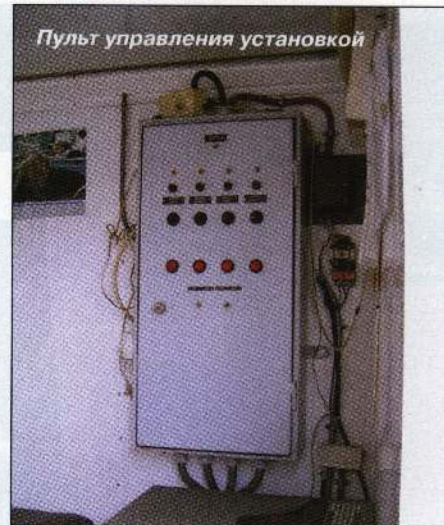
Заправка



Бак для присадок



Пульт управления установкой



Фильтр

городу в поисках дешевой солянки, реже простаивает в ремонте, а значит, больше занимается своим прямым делом – зарабатыванием денег. О том, что машина подается клиенту в любой мороз, вы уже знаете. Соответственно и штрафы никто не выставляет. В общем, выгода во всем. Единственное, что надо учитывать тому, кто решил перевести свой парк на «налив»: АЗС на «Авто 28» построена давно, амортизация на нее давно выплачена. Если же строить заправку «с нуля», то проектирование, согласования и строительство потребуют немало сил, времени и организаторских способностей. Не проще ли перейти на карты?

От редакции. Пока эта статья готовилась к печати, началась очередная подвижка цен на топливо, что сделало вопрос еще актуальнее. Сообщим, что наценка городских АЗС близка к 100%. То есть оптовая цена примерно вдвое меньше розничной. Есть над чем подумать, не правда ли?

РЕМОНТ И СЕРВИС

Ремонт и сервис грузовых автомобилей импортного производства

Ремонт импортных прицепов и полуприцепов

Тел.: (495) 755-03-42

Shell - оптимальное решение
для Вашего бизнеса



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

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

ОДОЛЕНЬ

Официальный дистрибьютор Shell

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



ТОНАР

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

НАДЕЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ



Грузовой полуприцеп
«ТОНАР-97461»
Участник международного
авторобота
"Лиссабон-Владивосток-2004"
Тентовый объем
от 86 до 107 м³

Полуприцеп-самосвал
«ТОНАР-9523»
Грузоподъемность 34-45 т
Объем от 26 до 38 м³



Трахосный полуприцеп
«ТОНАР-9746»
Изотерма
Рефрижератор
Тулесаз

Полуприцеп "шторник"
«ТОНАР»-97461С
со сдвижной
крышей и сдвижными
боковинами



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

СТРАХОВАНИЕ
ЛИЗИНГ
КРЕДИТ
ГАРАНТИЯ
СЕРВИС

ГАРАНТИЯ 2 ГОДА НЕЗАВИСИМО ОТ ПРОБЕГА, РЕСУРС 1000000 км
ВЫПОЛНЯЕМ РЕМОНТ ПОЛУПРИЦЕПОВ, ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ КУЗОВОВ ИЗ "ЭНДВИЧ"-ПАНЕЛЕЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА. ОСУЩЕСТВЛЯЕМ ПРОДАЖУ ОСЕЙ
СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА. ЗАМЕНЯЕМ ОСИ ДРУГИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Московская область, Орехово-Зуевский р-н, 83 км шоссе Москва-Нижний Новгород, МЗ «Тонар»

тел./факс: (4964 по России) (24 по Москве и МО) 16-32-49

Региональные Представители:

г. Самара: тел.: (846) 994-43-26, моб.: 8-902-290-07-06
e-mail: samara@tonar.info



Дышите глубже



90

Во времена «развитого социализма» для автосервисных предприятий существовали весьма жесткие нормы по вентиляции помещений ремонтных зон. Обязательным требованием было наличие эффективной вытяжной вентиляции, а на постах, связанных с работой двигателей, – локальных вытяжек для отработавших газов, или «местных отсосов».

Демократизация и распад Союза привели к тому, что ремонтом автомобилей стали заниматься все, кому не лень, в помещениях, куда только можно было запихнуть автомобиль. На загазованность попросту не обращали внимания. Подумаешь! Между тем тоталитарное государство человеколюбие только декларировало, а в действительности оно очень четко считало деньги. И на дополнительные затраты, связанные с установкой вентиляционного оборудования, шло исключительно из экономических соображений.

При работе в загазованном помещении время ремонта затягивалось, его качество резко падало, из-за чего мало того что простой автомобилей увеличивался, так еще и запчасти лишние расходовались. Добавьте к

этому оплату дополнительных больничных листов. Кстати, их одних хватило на то, чтобы государство ввело и жестко контролировало соответствующую норму. И когда говорят о повышении производительности труда благодаря вентиляции – это неправда. Вентиляция ничего не повышает – она позволяет избежать очень серьезных потерь. Но это намного больше, чем экономия.

Сегодня у людей другая мотивация. Лишь немногие сервисы работают «по белому» и оплачивают больничные листы. Но основой благополучия ремонтного центра являются постоянные клиенты, а их при некачественном ремонте не наработаешь. А попробуйте спросить с ремонтника качественную работу, если он от рези в глазах гаек не видит! Скажете, так не

бывает? Своими глазами сквозь слезы наблюдал в одном сервисе, расположившемся в бывшем бомбоубежище с очень мощной, но приточной системой вентиляции. Надо ли говорить, что ни я, ни кто-либо из побывавших там единожды клиентов, больше в тот сервис не вернутся?

При ремонте автомобилей есть много источников загрязнения воздуха. Это и работающий двигатель, особенно полноразмерного грузовика. Даже на холостом ходу он перерабатывает ни много ни мало, а 1,8 кубометра в минуту. Не улучшает атмосферы и сварка, тем более дуговая. Да и при банальной зарядке аккумуляторной батареи выделяются вещества, далеко не безобидные. А ведь используются еще и всевозможные моющие, чистящие и разъедающие ржавчину



Насадка с термошлангом

составы, лакокрасочные материалы и растворители... Нужно ли говорить, что каждый случай требует своего вентиляционного оборудования.

В былые времена монтажом вентиляционных систем занимались специализированные подразделения строителей. Как правило, они располагали небольшим цехом, где под конкретные размеры заказчика изготавливали короба, переходники и другие немудреные детали, позволяющие четко разместить систему вентиляции «по месту». Сегодня интеграция нашей страны в мировую экономику небывало расширила возможности по созданию вентиляционных систем и «местных отсосов».



Барabanная вытяжка



Местные вытяжные устройства

Так, солидные поставщики вентиляционного оборудования предлагают не только гамму вентиляторов, но также и специализированные установки, да и все необходимое для монтажа системы. Для отсоса отработавших газов используются термостойкие вытяжные шланги с газоприемными насадками. Для обслуживания нескольких постов используются консольно-поворотные вытяжные устройства и установки барабанного типа. Более того, даже при перегоне по помещению машина может вовсе не загрязнять его воздух. Это обеспечит так называемая «рельсовая» установка.

Законодатели США, Евросоюза, а теперь и нашей страны все большее внимание уделяют охране окружающей среды. А ведь кислота и продукты зарядки аккумуляторов, растворители, частицы лакокрасочных материалов и продуктов сварки, даже удаленные с рабочего места ремонтника, вовсе не исчезают в никуда. А значит, их необходимо выловить из вытягиваемого вентиляцией воздуха. Этой цели служат пылеуловители («циклоны»), механические или электрические фильтры. Последнее слово техники – кассетные самоочищающиеся фильтры. При этом степень очистки воздуха настолько высока, что он может как выбрасывать

ся в атмосферу, так и возвращаться обратно в помещение.

Разумеется, российские реалии зачастую не способствуют экологическому мышлению. Действительно, можно пренебречь фильтрами, а то и всей системой вентиляции. Но тогда не стоит удивляться низкому качеству работы и потерям денег и клиентов. А кроме того, однажды – не завтра, так послезавтра – можно остаться без бизнеса и работы, поскольку сервис окажется вне закона, выполнение которого государство вдруг возьмется блюсти особенно рьяно.

СовПлим
СИСТЕМЫ УДАЛЕНИЯ ВЫХОПНЫХ ГАЗОВ
ПРОЕКТ, ПОСТАВКА, МОНТАЖ

111020, МОСКВА, ул. Крюковская, 23
Тел./Факс: [495] 742-77-20
E-mail: msk@sovplym.com
www.sovplym.com



И. Никитенко

Концентрация в сфере производства грузовых автомобилей

Полная концентрация! В Европе пока еще существуют пять крупных независимых производителей грузовых автомобилей, в США – осталось только два.

Количество независимых компаний, занимающихся выпуском грузовиков, уже давно резко сократилось. Прежде всего, в Великобритании, некогда крупнейшем рынке грузовых автомобилей, больше не осталось ни одного самостоятельного изготовителя таких машин.

Без экспорта в большом объеме – шансов нет

Проблема англичан с давних пор заключалась в ограниченном объеме экспорта. Изготовителям не повезло как со слабым внутренним рынком, так и в Ирландии, Швейцарии и Австрии, куда поставлялось некоторое количество британских грузовиков.

Экспорт активно занимают компания DAF и шведские производители: уже в шестидесятые годы прошлого века они продавали свои грузовые автомобили по всему миру и организовали широкую сеть техобслуживания. По тому же пути пошли и оставшиеся немецкие изготовители. Мировой лидер в производстве грузовиков Daimler-Benz, кроме того, приобрел в США крупную компанию Freightliner. Renault «поучаствовала» в компании Mack, прежде чем Volvo вступил во владение грузовым отделением этой французской фирмы. Шведы уже имели здесь White/GMC.

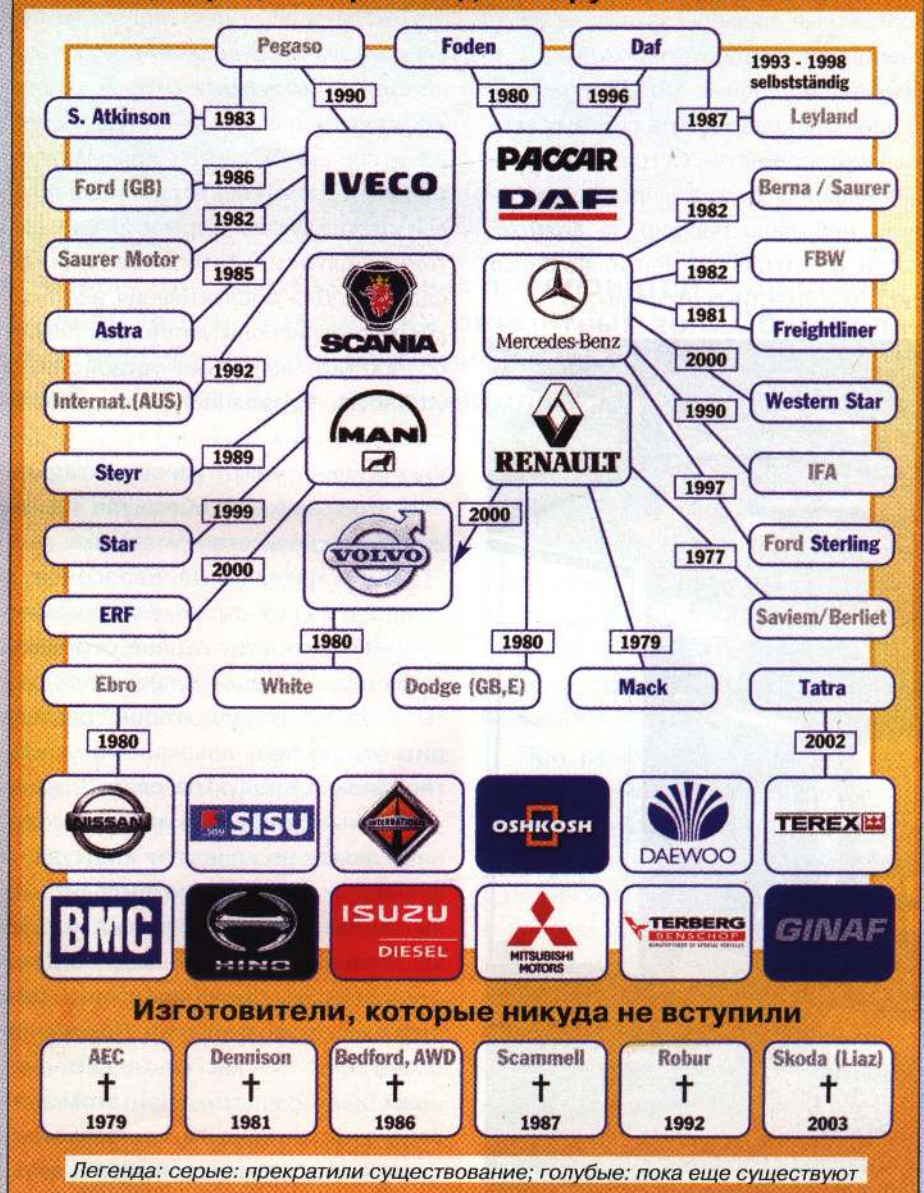
Зато группа Paccar участвует в Европе в компаниях DAF и Foden. Terex проглотила чешскую Tatra. Исключе-

ние составляют Scania, да International, которые остаются самостоятельными. Правда, компания International Australia примкнула к Iveco, и итальянцы стали там лидерами рынка.

Японцы частично относятся к GM (Isuzu), DaimlerChrysler (Mitsubishi) и

Renault (Nissan). На Hino наступает Toyota. Остается несколько «карликов» с узкой специализацией, верных своим внутренним рынкам. К ним относятся Ginaf, Terberg, Sisu, Perlini, турецкая BMC и Avia. Неудача для чехов: они должны бороться без Daewoo.

Концентрация в производстве грузовиков с 1979 г.



Новый Премиум Восток 3

Новый двигатель Dxi 11, 380 л.с. • Евро-3 • Коробка передач ZF16
Увеличенный бак 610 л. • Новый дизайн • Высокая кабина • 2 спальных места
Адаптированный для работы в России

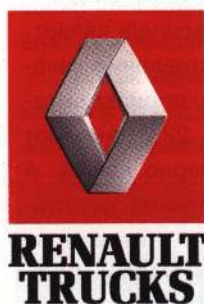


1 860. €
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПЛАТЕЖ

**НОВЫЙ ТЯГАЧ НА
ПРЕЖНИХ УСЛОВИЯХ
ФИНАНСИРОВАНИЯ:**

**Аванс 13 980 €
включая налоги
и страхование*
Лизинг 44 месяца**

*страховка КАСКО, 1 год ОСАГО



РЕНО ТРАКС ВОСТОК
Москва
www.renault-trucks.ru
Тел.: +7(495) 721-1280, 721-1284
Факс: +7(495) 721-1282, 721-1285

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РЕНО ТРАКС
Киев
www.renault-trucks.ua
Тел.: +38(044) 494-1359, 568-5104
Факс: +38(044) 495-2385



RENAULT TRUCKS
Finance

**ПРЕМИУМ ВОСТОК
- ЛУЧШИЙ
ЗАРУБЕЖНЫЙ ГРУЗОВИК
2006 ГОДА В РОССИИ**

Мы работаем на Ваш успех!

ПО ВОПРОСАМ ПРОДАЖ ОБРАЩАЙТЕСЬ К ДИЛераМ:

ЛЕОН-ТРАК (Москва) +7 (495) 225-77-92, 136-69-56; РВИ-СЕРВИС (Москва) +7 (495) 571-34-83, 796-80-67, +7 (903) 617-06-83; ТИРЕКС (Санкт-Петербург) +7 (812) 329-7-329; САНТРАК СЕРВИС (Екатеринбург) +7 (343) 376-27-24, +7 (912) 635-75-05; АСТОН (Пермь) +7 (3422) 52-38-17; АМИНА (Казань) +7 (843) 267-61-61; ИНВЕСТ-АВТО (Тольятти) +7 (8482) 334-331; ФРАНЦУЗСКИЕ ГРУЗОВИКИ (Нижний Новгород) +7 (8312) 53-79-20, +7 (920) 252-67-05; РСМТРАКС (Минск) +375 (17) 218-14-75, 76, 77; +375 (29) 627-45-35; БОВИД-ТРАК (Челябинск) +7 (351) 775-20-15, 775-22-52, 775-10-75; СИБМЕДДИЗАЙН (Новосибирск) +7 (383) 2-909-909, 200-10-70, 80, 90; АВТОТЕХНОЛОГИИ (Волгоград) +7 (8443) 53-13-13.

На правах рекламы

И. Никитенко

«Суперсингл» против двух скатов

Об экономическом потенциале новых шин Supersingle уже много написано. Редакция немецкого журнала *Trucker* провела испытания и выяснила, какую реальную экономию можно получить при использовании шин 495/45 R 22,5 вместо сдвоенных 315/70 R 22,5.



Шины Supersingle постепенно входят в эксплуатацию. После того как компания MAN вместе с Michelin начали предлагать их в качестве заказного оборудования, за ними последовал Mercedes-Benz с предложением устанавливать шины Supersingle на грузовики Actros с колесными формулами 4x2 и 6x2. Уже на презентации обновленных Actros в качестве новшества было объявлено, что в Штутгарте можно установить шины Supersingle. Весьма солидная способность этих шин сохранять эксплуатационные качества при повреждении является одним из их главных преимуществ.

Во время дорожных испытаний, проведенных компанией MAN в Испании, было отмечено, что разрыв шины Supersingle (или коротко – Susi) серьезных последствий не имел. Само собой, все грузовики MAN с шинами 495/45 R 22.5 на заднем мосту бы-

ли оборудованы системой ESP. Однако компании Mercedes-Benz этого было недостаточно.



Главным аргументом стало то, что у грузовика с шинами Supersingle отсутствует запасное колесо. Конечно, даже при не критическом повреждении возникает проблема с дорожным движением. Этот момент нельзя полностью игнорировать. Из-за своей

массы и размеров шины Supersingle оказываются очень неудобными. Механику требуется много пространства, и порой на узких дорогах ремонтные работы превращаются в серьезную проблему. Особенно если транспортное средство «легло» на поврежденную шину.

Mercedes-Benz нашел решение этой проблемы в использовании второй камеры в ободе, которая благодаря пониженному давлению компактно размещается в шине. В случае потери давления камера растягивается и стабилизирует шину.

Несмотря на эту дорогую систему (Mercedes-Benz не говорит о шинах Supersingle), шины все-таки оказываются примерно на 80 кг легче обычных сдвоенных. Отсюда следует, что при движении без «запаски» преимущество по массе составляет примерно 200 кг.

Шины 495/45 R 22.5 имеют стальные обода, поскольку в настоящее время алюминиевых колес нужной ширины еще нет.

Больше безопасности за счет ширины шины

Большим достоинством широкопрофильных шин Supersingle является их меньшее сопротивление качению. По заявлениям производителей, шины 495/45 R 22,5 снижают расход топлива примерно на 4%. А какова экономия в реальной эксплуатации? Для ответа на этот вопрос потребовался заезд на Actos 1840. После поездки по протяженному кольцевому испытательному маршруту с переменным профилем дороги направились в мастерскую, где широкопрофильные шины Bridgestone заменили на шины Michelin Energy

315/70 R 22.5. Также заменили шины Bridgestone на переднем мосту, так как обычно устанавливают на автомобиль шины одного производителя. У тягача Mercedes-Benz Actros 1840 результат, полученный в обоих поездках, абсолютно сопоставим.

С шинами Supersingle на заднем мосту поддрессирование явно хуже. В этом Actros едва ли отличается от легковых автомобилей, на которых используют широкопрофильные шины чаще всего с ободами увеличенного размера. Не удалось заметить и различий в тяговой силе. Водитель, который постоянно ездит на шинах Supersingle, знает, однако, о проблеме на мокрых дорогах, прежде всего зимой.

С шинами Bridgestone на переднем мосту – больше комфорта

Зато шины Bridgestone на переднем мосту оказались очень «комфортабельными». Они обеспечивают также хороший контакт с дорожным полотном.

С шинами Michelin, установленными на переднем мосту, поддрессирование получается значительно жестче. Дорожные неровности передаются на рулевое колесо как легкий удар. На основании предшествующего опыта можно сказать, что MAN менее чувствителен к шинам Supersingle. Испытательный пробег из Мадрида в Мюнхен с шинами Susi и сдвоенными, конечно, не позволил выявить какого-либо различия. Видимо, четыре пневмобаллона подвески мюнхенцев имеют явно лучшую демпфирующую способность.

Так как изменение динамических качеств всегда происходит в полностью некритичных зонах, то в пер-

вую очередь интересует снижение расхода топлива. Упомянутые 4% при этом являются неверными. На кольцевом маршруте шины Supersingle обеспечили сенсационное снижение расхода почти на 7%. А вот итоговый результат скромнее: более 2,5%.

В итоге: результат по расходу топлива, полученному на кольцевом испытательном маршруте, со всей определенностью свидетельствует в пользу шин Supersingle. Экономичность на всем кольцевом маршруте составила более 2,7%. Наибольшая экономичность получена при движении по кольцу и на этапах, где требовалось повышенное тяговое усилие.

Именно такой экономический потенциал подтвержден уже в практической эксплуатации транспортно-экспедиционной компании Plietker. В них MAN TGA с шинами Supersingle расходовал почти на 1 л топлива меньше, чем еще два участвующих в этих испытаниях тягача такой же конструкции со сдвоенными шинами. Mercedes-Benz требует за шины Supersingle почти 1800 евро, что примерно на 1000 евро больше, чем Michelin за шины Energy.

Безопасность

Mercedes-Benz применяет с шинами Supersingle так называемую концепцию Aircept. Она заключается в размещенной внутри шины камере безопасности, которая растягивается, как только потеря давления составит больше 1,5 бара. Это означает, что вместо обычного вентиля используется адаптер, который позволяет заполнять сдвоенные воздушные камеры от обычного соединения для накачивания.



Шинам Supersingle необходим специальный вентиль с двумя подводами для шины и внутреннего кольца, а также защитная крышка для дискового тормоза

Компании Mercedes-Benz и поставщик шин Bridgestone отмечают, что Aircept при поврежденной шине при скорости 60 км/ч позволяет проехать 25 км. Несмотря на установку этого оборудования безопасности, которым оснащаются грузовики Actros (только с колесными формулами 4x2 и 6x2 и V-образным двигателем) с широкопрофильными шинами, они также оснащаются системой контроля давления в шинах, которая постоянно его отслеживает и в случае необходимости предупреждает водителя.

Расход топлива в сравнительных испытаниях Actros 1840 с шинами Supersingle 495/45 R 22,5 и 315/70 R 22,5

Этап	Supersingle 495/45 R 22,5	315/70 R 22,5	Экономия %
	л/100 км	л/100 км	
Кольцевой (Мюнхен – Холледау)	26,15	27,87	6,6
Легкий автобан (Нюрнберг – Холледау)	30,06	30,45	1,3
Среднетяжелый автобан (Холледау – Регенсбург)	30,35	31,10	2,5
Тяжелый автобан (Регенсбург – Нюрнберг)	31,55	32,77	3,9
В среднем	30,00	30,82	2,7%



Открытие XX века? – Дизель!

Андрей Карасев



96

Сегодня, когда двигатели внутреннего сгорания с воспламенением топлива от сжатия, или дизеля, стали явлением уже и не массовым даже а скорее, обыденным, трудно вообразить, насколько труден и тернист был путь таких моторов на транспортные средства. И прокладывали его очень и очень многие талантливейшие инженеры. Приходится сожалеть, что представление об истории создания дизель-мотора до сих пор основываются на роли инженера Рудольфа Кристиана Карла Дизеля, а значительный вклад русских инженеров в создание пригодных для практического использования конструкций дизеля предан забвению.

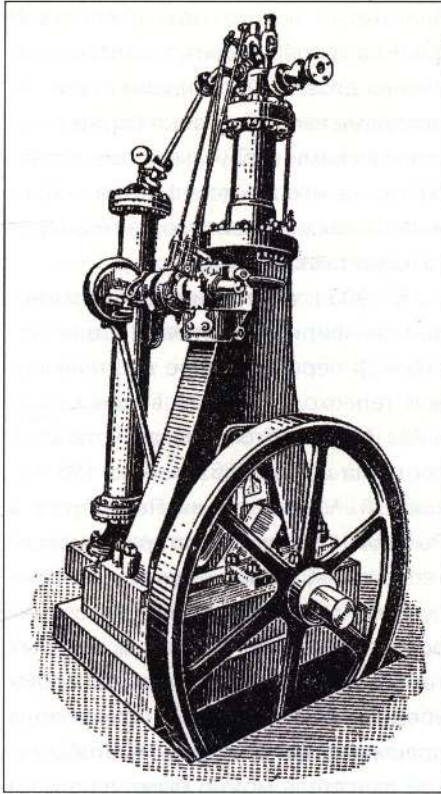
Немецкий механик Рудольф Дизель с 1885 г. занялся разработкой двигателя нового типа, названного им «рациональным тепловым мотором». Обслуживая рефрижераторные установки, он бы поражен тем, как много тепла вырабатывали их аммиачные компрессоры. Тогда-то ему и пришла в голову мысль использовать тепло сжатого воздуха в цилиндре двигателя.

28 февраля 1892 г. он получил патент № 67207 на «Рабочий процесс и

способ выполнения одноцилиндрового двигателя». Первый одноцилиндровый двигатель Дизеля был изготовлен в июле 1893 г. Для обеспечения адиабатного сжатия он не охлаждался. Расчетное давление сжатия составляло 90 атм., а температура конца сжатия достигала 800°C. Разумеется, при первой же попытке впрыснуть бензин произошел взрыв. Эксперимент не удался, тем не менее, возможность воспламенения топлива от соприкоснове-

ния со сжатым воздухом подтвердилась. Рудольф Дизель решает создать форсунку с управляемым впрыском.

Второй двигатель был построен в июне 1894 г. На нем началась серия испытаний, в результате которых удалось получить одну вспышку на бензине. Давление конца сжатия было уменьшено до 35–40 атм., а температура – до 500–600°C. После серии опытов двигатель удалось заставить работать самостоятельно – на холостом ходу, ко-



Экспериментальный двигатель Р. Дизеля

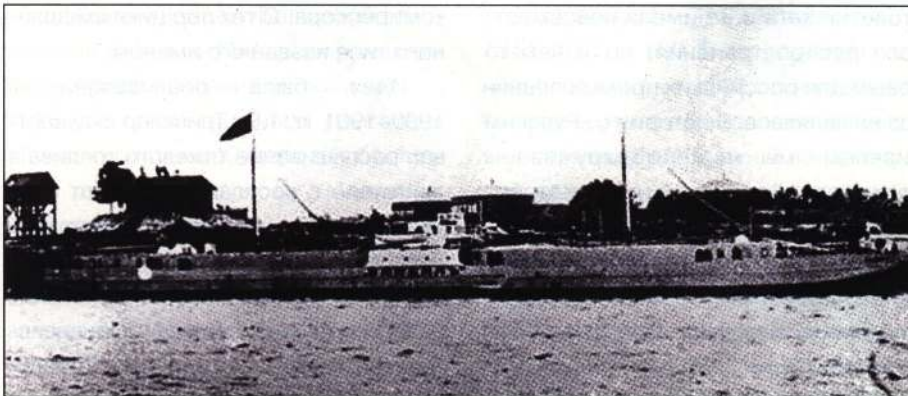
ленвал делал 80 об/мин. После первых двух неудач, перепробовав десятки конструкций, Дизель решился создать третью модель. «Первый двигатель не работает, второй работает несовершенно, третий будет хорош!» – говорил он своему коллеге Люсьену Фогелю.

Третий опытный мотор построили в начале 1895 г. Его уже снабдили рубашкой охлаждения. Кроме того, конструкционные затруднения заставили перейти от подачи топлива под большим давлением непосредственно в цилиндр к его распыливанию с помощью воздуха, сжатого предварительно специальным компрессором. Кулачковый

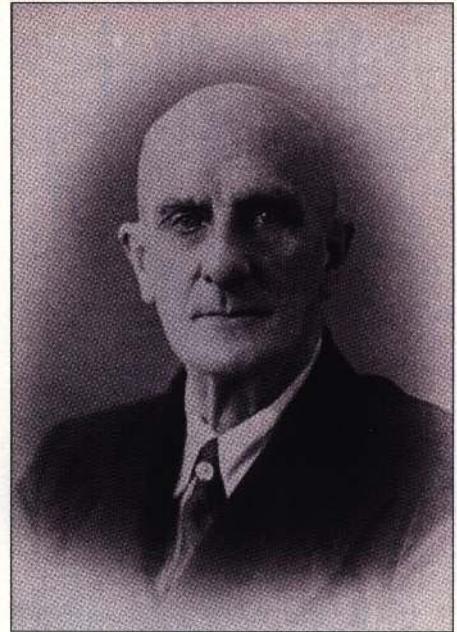
вал размещался над цилиндром. КПД двигателя достигал 36% – неслыханной по тем временам величины.

В ходе опытов над первой и второй моделями Р. Дизелю пришлось пересмотреть идеи, заложенные в патент № 67207. Величину компрессии он уменьшил с 250–300 атмосфер в 8–10 раз: лишь бы топливо воспламенялось. Вместо того чтобы поддерживать постоянную температуру, он решил поддерживать постоянным давление. Чтобы защищать цилиндр, применил водяное охлаждение, сильно снизившее экономичность, которую он сам считал важнейшим достоинством своего двигателя. Так появился второй патент № 82168, по сути дела отменивший все выгоды, заявленные в первом.

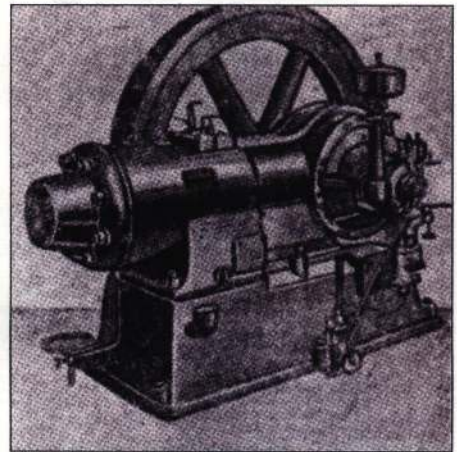
В силу широкого распространения в то время керосина (бензин продавался только в аптеках) двигатели внутреннего сгорания, использующие тяжелые сорта топлива, представляли большой интерес. В 1889 г. бывший морской офицер Е.А. Яковлев построил новый двигатель, который работал на керосине. Изобретатель разработал простую конструкцию, в которой рабочая смесь воспламенялась от калильной трубки. Основанный Яковлевым в 1891 г. первый русский завод керосиновых двигателей выпускал моторы мощностью до 20 л.с. После ряда усовершенствований появился вариант двигателя, пригодный в качестве автомобильного. В 1896 г. на Всероссийской промышленной и художественной выставке в Нижнем Новгороде был показан автомобиль Е.А. Яковлева, оснащенный двигателем его же конструкции.



Теплоход «Вандал»



Густав Васильевич Тринклер

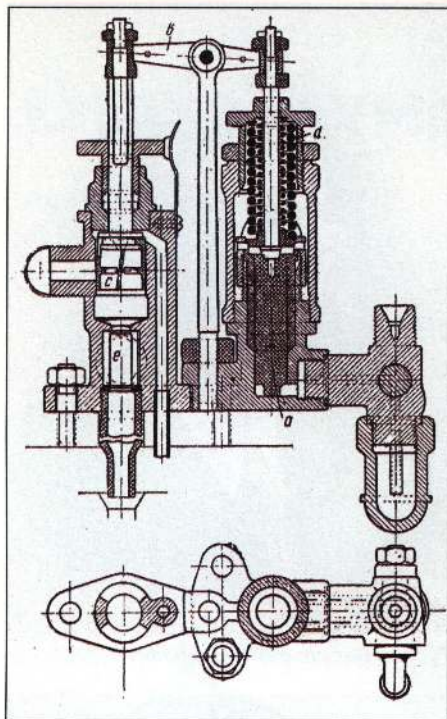


Двигатель «Русь»

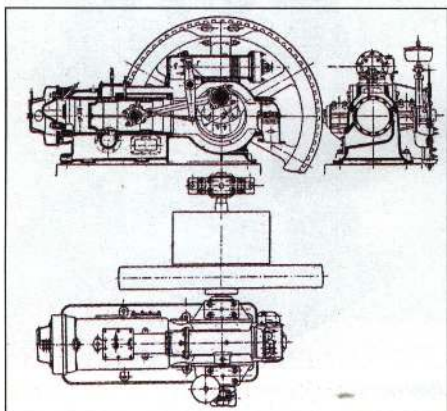
Обратите внимание: в Германии конструкторы работают с бензином, который нефтезаводчики не знают, куда девать. Именно потому он малодоступен обывателю: фрау Бенц во время своего исторического «автопробега к маме» закупала топливо в аптеке... А в России инженерная мысль ищет подходы к более практичному и доступному в повседневной жизни керосину. Но и здесь пока «керосиновый двигатель» пытаются заставить работать по циклу Отто.

Возвращаясь к двигателям с воспламенением только от сжатия, отметим, что первый в мире пригодный для практического использования двигатель, работавший на нефти, был построен в России в 1898 г. на петербур-

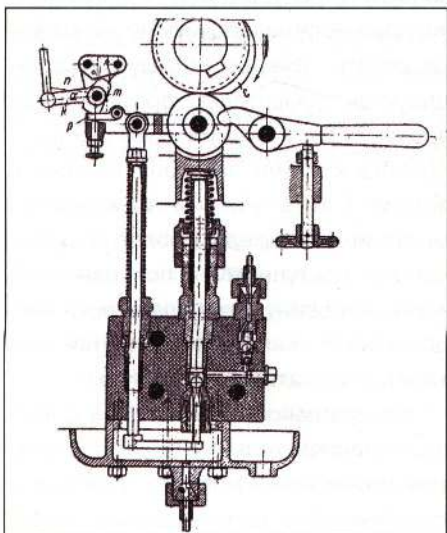




Регулятор воды «Русь»



Двигатель «Русь»



Регулятор воды «Русь»

жском заводе «Людвиг Нобель». В 1897 г. шведский предприниматель Людвиг Нобель приобрел патент на изготовление двигателей Дизеля. В 1899 г. на этом же предприятии проект Рудольфа Дизеля принципиально переработали и создали первый в мире мотор, работавший на сырой нефти вместо керосина и названный за границей «русским дизелем». Впоследствии наименование «Русский дизель» перешло и к заводу.

В процессе создания этого двигателя русскими инженерами была самостоятельно разработана оригинальная топливная система и ее агрегаты, появился способ получения сжатого воздуха, необходимого для распыления топлива, при помощи многоступенчатого компрессора. Ряд других усовершенствований и оригинальных конструктивных решений позволили заводу изготовить надежный в эксплуатации двигатель с низким удельным расходом сырой нефти – 221 г/л.с.-ч. Этот мотор сильно отличался от керосинового двигателя, построенного Рудольфом Дизелем годом раньше. После успешных испытаний первого образца началось серийное производство этих, пока еще стационарных двигателей.

Что бы ни рассказывали сегодня об «отсталости царской России», но исторические факты – вещь, и правда, упрямая. К примеру, полная взаимозаменяемость деталей, столь грамотно продемонстрированная американской фирмой Cadillac в первом десятилетии XX века, была нормой производства для мосинской винтовки «образца 1891 г.». И к началу очередного столетия хоть и не имела повсеместного распространения, но и чем-то новым для российских промышленников не являлась. В истории с «Русским дизелем» мы также обнаруживаем подход, свойственный несколько более позднему времени.

Была подготовлена исчерпывающая документация, позволившая строить дизель-моторы в Коломне, Риге, нижегородском Сормово, Николаеве. Благодаря широкому производству

двигателей нового типа российский флот начал переходить с паровых машин на дизели. Первенцами стали самоходные нефтеналивные баржи с металлическими корпусами (тоже разработана, на многие десятилетия опережавшая как европейскую, так и американскую техническую мысль).

В 1903 г. в России нефтепромышленная фирма братьев Нобель построила первый в мире нефтеналивной теплоход «Вандал» водоизмещением 1100 т. Его силовая установка состояла из трех дизелей по 120 л.с. каждый. Через год из Петербурга в Рыбинск отправился второй русский теплоход «Сармат». Вслед за этими судами на русских заводах было построено несколько речных и морских теплоходов, эксплуатация которых убедительно продемонстрировала преимущества дизелей. Но чтобы такой двигатель можно было использовать для сухопутных транспортных средств, требовалось упростить его конструкцию, устранить компрессор.

Идея создания мотора с бескомпрессорным распылением топлива, который работал бы по циклу смешанного типа сгорания, принадлежит Густаву Васильевичу Тринклеру, который в 1898 г., будучи студентом Петербургского технологического института (с 1894 г.), получил патент на спроектированный им двигатель и построил опытный образец стационарного дизеля на Путиловском заводе. Г.В. Тринклер предложил двигатель, в котором жидкое топливо впрыскивалось непосредственно в цилиндр через форсунку без вспомогательного компрессора. С тех пор цикл смешанного типа назван его именем.

Идея была реализована в 1900–1901 гг. Г.В. Тринклер осуществил распыливание тяжелого топлива в двигателе с воспламенением от сжатия без помощи компрессорного воздуха. Однако вследствие противодействия обосновавшихся в России иностранных промышленников и финансистов работа над двигателем на Путиловском заводе была прекращена, и

изобретатель получил патент только в 1904 г. после пятилетней проволочки. Не имея возможности изготавливать моторы в России, Г. В. Тринклер уехал в Германию, где в 1905 г. его двигатель был выпущен фирмой братьев Кертинг в Ганновере под названием «двигатель системы Тринклера». Вскоре такие моторы распространились по всему миру как самые экономичные. Кстати, все современные «дизеля» работают как раз по циклу Тринклера...

Другой русский инженер Я.В. Мамин построил в 1899 г. стационарный бескомпрессорный двигатель с воспламенением от сжатия. К 1908 г. он создал промышленный образец дизеля этого типа. В том же 1908 г. изобретатель Рудольф Дизель попытался установить свой двигатель на грузовой автомобиль. Испытания закончились неудачей, а изобретатель записал в своем дневнике: «Впрыск топлива без помощи сжатого воздуха невозможен».

Несколько позже Я.В. Мамин создал транспортный бескомпрессорный двигатель и в 1910 г. впервые в мире установил его на колесном тракторе, названным им «русским трактором». В 1908 г. дизелями впервые в России оснастили подводные лодки «Минога» и «Акула» (за четыре года до принятия программы по созданию таких судов), спустя год – канонерские лодки «Карс» и «Кардаган».

Выдающийся изобретатель и ученый Густав Васильевич Тринклер (1876–1957 гг.) с 1907 по 1928 г. работал на Сормовском заводе, возглавляя бюро тепловых двигателей. За двигатели «Лицеимайер Сормово» и «Бронс» завод был награжден «Большими золотыми медалями». Мировым уникамом было проектирование и постройка в 1915 г. горизонтального двигателя «Тандем» системы Юнкерс для буксирного речного теплохода «Москвич», сконструированного инженером Г.В. Тринклером. В рекордно короткий срок, за 22 месяца в 1925–1927 гг., на заводе изготовили первый в СССР мощный двухтактный двигатель дизеля типа MAN. Г.В. Тринклер был первым

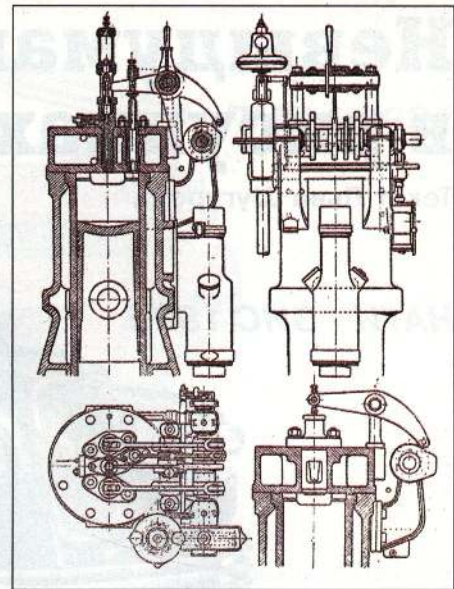
директором сормовского машиностроительного техникума, впоследствии преподавал в Нижегородском государственном университете.

В 1934 г. Густав Васильевич защитил диссертацию и получил степень доктора технических наук. Профессор Г.В. Тринклер подготовил более 10 кандидатов наук, которые создали костяк из ведущих преподавателей кафедры. С 1944 по 1949 г. профессор Г.В. Тринклер возглавлял кафедру двигателей внутреннего сгорания Горьковского института инженеров водного транспорта.

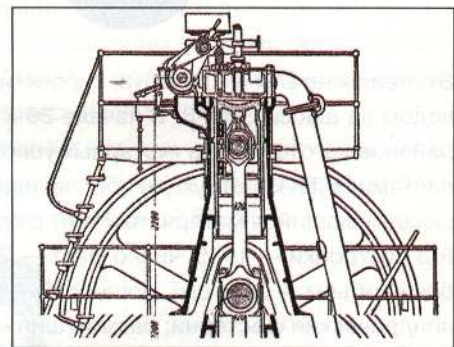
Русские ученые внесли большой вклад в разработку теории двигателей внутреннего сгорания и в усовершенствование их рабочего процесса. В 1906 г. профессор Московского высшего технического училища В.И. Гриневецкий разработал теорию рабочего процесса двигателей внутреннего сгорания, которую развили в дальнейшем профессор Н.Р. Брилинг и профессор Е.К. Мазинг. Двухтактный двигатель с прямоточной продувкой, в цилиндры которого свежий воздух поступает, не смешиваясь с отработавшими газами, был изобретен профессором Малеевым и запатентован им в 1907 г. Профессор Малеев ввел выпускные клапаны для улучшения работы двухтактного двигателя и увеличения его мощности.

Теория процесса выпуска и продувки двухтактных двигателей внутреннего сгорания впервые была выдвинута в 1910 г. в Петербургском технологическом институте. Ее детальная разработка была осуществлена А.С. Орлиным и Н.Р. Брилингом. В 1914–1915 гг. Н.Р. Брилинг создал основы теории быстроходных карбюраторных двигателей и определил условия перевода двигателей на работу с одного вида горючего на другой.

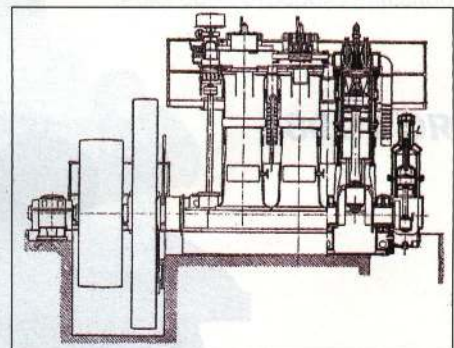
Существует такая наука – АРИЗ, то есть «алгоритм решения изобретательских задач». Согласно ей, все изобретения делятся на классы, высшие из которых именуются «открытия», и в одиночку не могут быть сде-



Головка цилиндра MAN



Двигатель MAN



Двигатель MAN

ланы. А двигатель внутреннего сгорания с воспламенением топлива от сжатия, несомненно, относится именно к «открытиям». Да, сегодня дизель носит имя того человека, который прошел самый первый и, признаем это, самый трудный этап в создании мотора нового типа. Но гоже ли нам забывать тех, кто довел новый тип моторов до практического применения и сделал многое для того, чтобы дизель стал тем, чем он является сегодня?



Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова

Текст Льва Шугурова

НАТИ - ЗИС 1935



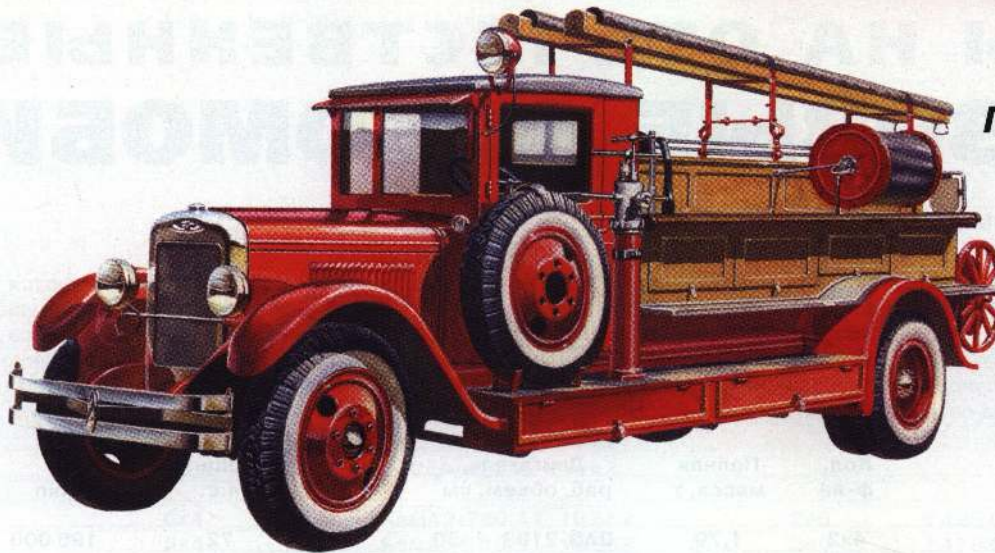
Экспериментальный автобус, спроектированный кузовным сектором НАТИ (ныне НАМИ) и построенный его опытным заводом на шасси ЗИС-8. В начале 30-х годов кузовные мастерские на Кавказе и в Крыму для обслуживания курортных районов изготавливали в кустарных условиях каждая на свой вкус открытые туристские автобусы. Предложенная специалистами НАТИ конструкция обеспечивала вход для каждого ряда сидений через отдельную дверь. Она предусматривала складывающийся матерчатый тент с пристегивающимися на кнопках боковинами, оригинальное оформление кузова. Год постройки — 1935; число мест — 28; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см³, мощность — 73 л.с. при 2400 об/мин; число передач — 4; главная передача — конические и цилиндрические шестерни; размер шин — 34x7 дюймов; длина — 6950 мм; ширина — 2300 мм; высота — 2220 мм; база — 4420 мм; колея колес: передних — 1525 мм, задних — 1675 мм; масса в снаряженном состоянии — около 3700 кг; наибольшая скорость — 60 км/ч.

ЯС 1 1935



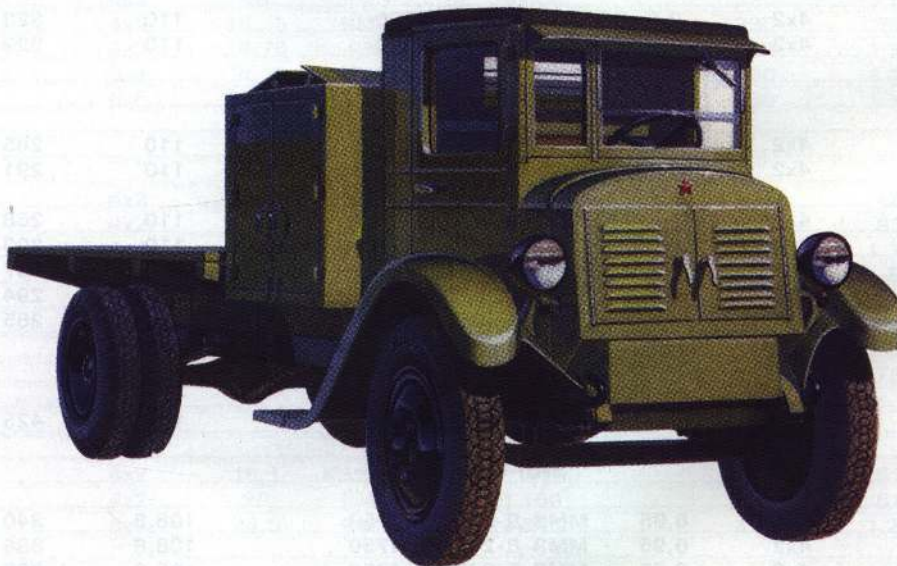
На базе грузового автомобиля ЯГ-4 специалисты ярославского автомобильного завода (ЯАЗ, ныне ЯМЗ) создали первый отечественный самосвал серийного производства. Деревянный кузов с металлической обшивкой опрокидывался назад на 50° к горизонтали посредством двухцилиндрового гидравлического подъемника. Особенности устройства: шестеренный насос гидроподъемника с приводом от двигателя автомобиля, механический привод тормозов с вакуумным усилителем, лонжероны рамы из швеллерного проката, деревянная кабина.

Годы выпуска — 1935–1936; число мест — 3; грузоподъемность — 4000 кг; двигатель: тип — четырехтактный карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см³, мощность — 73 л.с./54 кВт при 2400 об/мин; число передач — 4; главная передача с двойным редуктором; длина — 6240 мм; ширина — 2280 мм; высота — 2550 мм; база — 4200 мм; размер шин — 40x8 дюймов; масса в снаряженном состоянии — 5640 кг; скорость — 42 км/ч.

**ПМЗ 1 1934**

В конце 20-х годов Миусский авторемонтный завод специализировался на выпуске автомобилей для пожарной службы на шасси АМО-Ф15, потом АМО-4, ЗИС-11, ГАЗ-АА. Среди них была и пожарная линейка ПМЗ-1 на шасси ЗИС-11 с удлиненной (на 610 мм по сравнению с основной моделью ЗИС-5) базой. В оборудование машины входили три катушки со шлангами, лестница, центробежный насос производительностью 1400 л в минуту, бак для воды на 360 л. Некоторое количество таких же пожарных линеек завод построил в 1931–1933 гг. на шасси АМО-4, у которых был менее мощный (60 л.с.) по сравнению с ЗИС-11 двигатель и отличавшиеся по конструкции узлы трансмиссии.

Год постройки — 1934; колесная формула — 4х2; число мест: в кабине — 2, на боковых сиденьях — 12; двигатель: число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см³, мощность — 73 л.с. при 2300 об/мин; число передач — 4; размер шин — 34х7 дюймов; длина — 7250 мм; ширина — 2190 мм; высота — 2330 мм; база — 4420 мм; скорость — 60 км/ч.

**ЛЭТ 1935**

Опытный электромобиль-мусоровоз, построенный в единственном экземпляре лабораторией электрической тяги (ЛЭТ) Московского энергетического института, служил для вывозки отходов на мусоросжигательную станцию. Его основа — шасси грузовика ЗИС-5. На платформе без бортов размещались два контейнера. Под сиденьем водителя — электромотор, в деревянных ящиках позади кабины — 40 аккумуляторов суммарной емкостью 168 амперчасов и общей массой 1400 кг. Для регулирования скорости служил управляемый педалью контроллер.

Год постройки — 1935; грузоподъемность — 1800 кг; число мест — 2; двигатель: тип — электрический, постоянного тока, рабочее напряжение — 110 В, мощность — 13 кВт при 930 об/мин; запас хода — 40 км; главная передача — конические и цилиндрические шестерни; размер шин — 34х7 дюймов; длина — 5900 мм; ширина — 2200 мм; высота — 2360 мм; база — 3810 мм; колея колес: передних — 1525 мм, задних — 1675 мм; масса в снаряженном состоянии — около 4200 кг; наибольшая скорость — 24 км/ч.

*По материалам книги А. Захарова «Рисунки автомобилей», ЦДТС, 2003 г.
Приобрести книги издательства ЦДТС можно по тел.: (495) 263-0118, 763-8264.
С вопросами и за консультацией обращаться к Павлу Куликову,
представителю издательства в Москве и Московской области.*



ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Сергей Кухарский

Уважаемые читатели! ЗАО «ВАЗинтерСервис» возобновило производство пикапов. Они выпускаются ограниченными партиями и сразу поступают на продажу к региональным дилерам. Цены на эти пикапы вы можете увидеть в таблице. Обратите внимание, что цены с этого номера будут публиковаться в рублях - таким образом влияние курса доллара на цену автомобилей будет минимальным, что позволит более точно отразить положение дел на рынке. Предложение среднетоннажных грузовиков ЗИЛ заметно снизилось. Поставка техники в большинстве случаев возможна только под заказ, в таблице приведена ее ориентировочная стоимость.

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см ³	Мощн., л.с.	Цена, \$	
					min	max
ВИС-2345 бортовой	4x2	1,79	ВАЗ-2103, 1450	72	196 000	240 000
ВИС-2347 бортовой	4x2	1,65	ВАЗ-21083, 1500	59	от 205 000	
ИЖ-27175 фургон	4x2	1,75	ВАЗ-2106, 1568	74,4	160 000	178 500
			ГАЗ-2705 "Газель"			
3-мест., цельномет. фургон	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	307 500	366 000
7-мест., цельномет. фургон	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	315 000	341 000
ГАЗ-32213 «Газель» (микроавтобус)						
9-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	324 000	330 000
14-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	322 500	361 000
ГАЗ-2217 «Соболь» (микроавтобус)						
6-мест., цельномет.	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	323 000	395 000
10-мест., цельномет.	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	329 000	346 000
ГАЗ-2752 «Соболь» (фургон)						
3-местный	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	285 000	315 000
7-местный	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	291 000	312 000
			ГАЗ-3302 «Газель»			
3302, борт, тент	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	268 000	303 000
330202 (длинная база)	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	293 000	310 000
33022-03 фург. промтов.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	287 000	300 000
33022-03 фург. изотермич.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	294 000	312 000
33023 «фермер»	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	285 000	310 000
ГАЗ-3310						
«Валдай»	4x2	7,4	ММЗ Д-245.7, 4250	150	425 000	464 000
ЗИЛ-5301 «Бычок»						
Шасси	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	340 000	417 000
Промтоварный фургон	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	388 000	472 000
Изотермический фургон	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	398 000	482 000
Борт, тент	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	370 000	448 000
ЗИЛ (5-10 т)						
ЗИЛ-433362 шасси	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	от 480 000	
ЗИЛ-433362 промтов.	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	522 000	542 000
ЗИЛ-433362 изотерма	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	532 000	549 000
ЗИЛ-442160 сед. тягач	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	от 520 000	
ЗИЛ-432932 шасси	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	от 530 000	
ЗИЛ-432932 промтов.	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	590 000	594 000
ЗИЛ-432932 изотерма	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	600 000	604 000
ЗИЛ-433110 бортовой	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	от 540 000	
ЗИЛ-433112 шасси	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	от 505 000	
ЗИЛ-433112 промтов.	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	577 000	582 000
ЗИЛ-433112 изотерма	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	587 000	592 000

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см ³	Мощн., л.с.	min	Цена, \$ max
Самосвалы ЗИЛ						
ЗИЛ-45065 с/х	4x2	11,2	ЗИЛ-508.10, 5970	150	620 000	697 000
ЗИЛ-45085 строительный	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	620 000	697 000
КамАЗ						
КамАЗ-54115 сед. тягач	6x4	19,15	КамАЗ-740.13, 10 857	260	896 000	972 000
КамАЗ-6460 сед. тягач	6x4	26	КамАЗ-740.50, 11 760	360	1 527 000	1 563 000
КамАЗ-44108 сед. тягач	6x6	19	КамАЗ-740.13, 10 857	260	1 141 000	1 190 000
КамАЗ-43114 шасси	6x6	16,3	КамАЗ-7403.10, 10 857	260	1 073 000	1 132 000
КамАЗ-53229 шасси	6x4	24	КамАЗ-740.11, 10 857	240	1 083 000	1 177 000
КамАЗ-43114 бортовой	6x6	15,42	КамАЗ-7403.10, 10 857	260	1 102 000	1 222 000
КамАЗ-43118 бортовой	6x6	20,56	КамАЗ-7403.10, 10 857	260	1 253 000	1 283 000
КамАЗ-53215 бортовой	6x4	19,36	КамАЗ-740.13, 10 857	260	1 049 000	1 091 000
Самосвалы КамАЗ						
КамАЗ-55102	6x4	15,63	КамАЗ-740.11, 10 857	240	1 186 000	1 238 000
КамАЗ-55111	6x4	22,2	КамАЗ-740.11, 10 857	240	1 178 000	1 240 000
КамАЗ-65115	6x4	24,8	КамАЗ-740.11, 10 857	240	1 361 000	1 770 000
КамАЗ-6520	6x4	33,1	КамАЗ-740.51, 11 760	320	1 775 000	1 990 000
КамАЗ-65111	6x6	24,5	КамАЗ-740.13, 10 857	240	1 519 000	1 469 000
КамАЗ-4308						
шасси	4x2	11,5	Cummins B5.9 180 CIV-0 (Euro-2)	154	780 000	895 000
борт, тент	4x2	11,5	Cummins B5.9 180 CIV-0 (Euro-2)	154	938 000	985 000
Седельные тягачи МАЗ						
МАЗ-543203	4x2	17,7	ЯМЗ-236БЕ, 11 150	250	926 000	995 000
МАЗ-543205	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	1 145 000	1 256 000
МАЗ-543302	4x2	15,35	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	712 000	810 000
МАЗ-544008	4x2	18,75	ЯМЗ-7511, 14 866	400	1 312 000	1 444 000
МАЗ-642208	6x4	26,5	ЯМЗ-7511, 14 866	400	1 400 000	1 596 000
МАЗ-642505	6x6	23,55	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	1 509 000	1 678 000
Бортовые автомобили МАЗ						
МАЗ-437041	4x2	10,1	ММЗ-Д245.30Е2, 4750	136	680 000	865 000
МАЗ-533603	4x2	18	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	950 000	1 075 000
МАЗ-630305	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	1 380 000	1 516 000
Самосвалы МАЗ						
МАЗ-551605	6x4	33	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	1 619 000	1 869 000
МАЗ-555102	4x2	18	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	783 000	897 000
Шасси МАЗ						
МАЗ-437041	4x2	10,1	ММЗ-Д245.30Е2, 4750	136	614 000	665 000
МАЗ-533702	4x2	28	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	814 000	892 000
МАЗ-630305	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	1 265 000	1 355 000
КрАЗ						
КрАЗ-6443 сед. тягач	6x6	27,96	ЯМЗ-238Д, 14 866	330	1 389 000	1 484 000
КрАЗ-6446 сед. тягач	6x6	22,23	ЯМЗ-238Д, 14 866	330	1 399 000	1 489 000
КрАЗ-65032 самосвал	6x6	29,2	ЯМЗ-238Б5, 14 866	300	1 574 000	1 669 000
КрАЗ-65055 самосвал	6x4	28	ЯМЗ-238Б, 14 866	288	1 410 000	1 579 000
КрАЗ-6510 самосвал	6x4	26,38	ЯМЗ-238М2, 14 866	240	1 258 000	1 345 000
КрАЗ-6322 бортовой	6x6	22,93	ЯМЗ-238Д, 14 866	330	1 498 000	1 551 000
КрАЗ-65101 шасси	6x4	26	ЯМЗ-238М2, 14 866	240	1 211 000	1 271 000
Урал						
Урал-4320 бортовой	6x6	14,9	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	1 025 000	1 120 000
Урал-44202 сед. тягач	6x6	15,26	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	1 050 000	1 255 000
Урал-5557 самосвал	6x6	16,3	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	1 210 000	1 325 000



ЗАЩИТНИК ПЕХОТЫ



Валерий Васильев

Вторая мировая война стала битвой моторов. Но одними лишь танками и самолетами решить задачи войны невозможно. А потому «царице полей» потребовалась боевая машина, способная перевозить бойцов под защитой брони.

В первые послевоенные годы военные не сомневались в необходимости бронетранспортера, но дискутировали о том, какой движитель он должен иметь. И только летом 1946 г. ЗИС получил техническое задание на разработку колесного трехосного бронетранспортера (БТР) «Объект 140», которому при полной массе до 8,5 т вменялось перевозить десант из 15–20 бойцов и нести противопульную броню со станковым пулеметом.

Проектирование велось с ноября 1946 г. в спецотделе завода под руководством главного конструктора предприятия Бориса Михайловича Фиттермана. БТР получил заводской индекс ЗИС-152, его шасси – ЗИС-123, а бронекорпус с вооружением и связью – ЗИС-100. Работе немало способствовал разносторонний опыт,

приобретенный за годы войны, во время которой на заводе чего только не изготавливали – от автомобилей до пистолетов-пулеметов.

Общий вид бронетранспортера сложился сразу, чему в немалой мере способствовало творческое настроение в коллективе. Компоновку машины и ее бронекорпуса сделал сам Фиттерман. Базовый шестицилиндровый двигатель ЗИС-120 форсировали до предела, даже в ущерб долговечности шатунно-поршневой группы. Зато мощность удалось поднять с 95–100 до 118–122 л.с. (гарантированных по ГОСТу – 110 л.с.). Этому содействовала и установка карбюратора с падающим потоком (пока импортного), тогда еще не применявшегося на грузовых ЗИСах. Для нормальной работы радиостанции система зажигания и элект-

рооборудование получили экранирование. Электропитание обеспечивали довольно мощный генератор и большой танковый аккумулятор.

Низкое (из-за наклона передней части бронекорпуса) расположение малогабаритного радиатора заставило смонтировать шестилопастной вентилятор на переднем конце коленчатого вала. Это не избавило от проблем с охлаждением. Пришлось проработать аэродинамику подкапотного пространства, причем впервые в стране это сделали в специально построенной вентиляционной камере с беговыми барабанами. Два бензобака по 300 л разместили под защитой бронекорпуса (вначале стоял один бензобак).

Новая для заводских грузовиков 5-ступенчатая коробка ЗИС-120 с

высшей ускоряющей передачей оказалась удобной для будущего БТР. Колесную базу по сравнению с ЗИС-151 сократили на 385 мм. Агрегаты трансмиссии БТР практически без изменений использовались от ЗИС-151, однако балки ведущих мостов были значительно усилены.

Поскольку ЗИС-152 должен был быстро двигаться по пересеченной местности, подвеске, шинам и рулевому управлению уделили особое внимание. Переднюю подвеску снабдили мощными гидроамортизаторами и удлиненными рессорами с большими динамическими ходами. Балансирная подвеска задней тележки была практически полностью использована от ЗИС-151 и, к сожалению, унаследовала все ее слабые места. Зато тормоза с пневмоприводом оказались на высоте.

На БТР изначально установили 10-слойные односкатные шины низкого давления размером 9,00 – 20 с протектором «вездеход» (косая елка). Колея всех осей, имевших еще и увеличенный клиренс, была одинаковой – 1600 мм. Это заметно снизило сопротивление качению, увеличило проходимость и улучшило экономичность при движении по слабым грунтам. Правда, танкисты, заказчики БТР, указали на желательность применения шин большего сечения и с внутренним давлением воздуха, способным



Машина управления БТР-152И

понижаться с 3,5 до 0,5 кгс/см², как на трехосной американской амфибии GMC DUKW-353.

Обеспечить пулестойкость шин пытались установкой в них двойных камер, как на американских бронев автомобилях М 20. Но ярославские шинники так не смогли освоить их выпуск и на серийные БТР первого поколения ставили обычные камеры.

Для ЗИС-152 предусматривалась лебедка под носовым бронекapotом. Но она плохо компоновалась и за-

трудняла обдув радиатора. С согласия заказчика от нее временно отказались. К установке лебедок вернулись в 1955 г. на модификации ЗИС-152В, создав малогабаритную легкую конструкцию, удачно вписавшуюся в носовую часть бронекорпуса.

Большой удачей заводских специалистов стал несущий бронекорпус ЗИС-100. Рациональный по форме, хорошо защищенный, удобный для размещения и спешивания десанта. Отказ от рамы позволил сделать его на 200 мм ниже. ЗИС-100, в отличие от американских БТР, имел продуманный «ломаный» характер брони, большинство поверхностей которой располагалось под углами 30–45° к вертикали. В этом машина напоминала корпуса немецких БТР, где придавалось большое значение пулестойкости.

Особенно выгодную форму имели носовая часть и боковины отделения управления, закрытые также и сверху. Наклонное расположение большинства бронелистов не уменьшило внутреннего объема корпуса – в нем свободно размещались 17 десантников (практически два отделения мотопехоты), командир и водитель. Последние

ЗПТУ - 2 на базе БТР-152А





БТР-152К с крышей

для посадки пользовались боковыми бронедверями с откидными верхними щитками. Для безопасного спешивания десанта назад служили высокие торцевые двухстворчатые двери.

Носовая часть мотоотсека закрывалась бронированными жалюзи, степень открытия которых регулировалась с места водителя. В бою при закрытых жалюзи забор воздуха для радиатора резко ограничивался и через некоторое время двигатель перегревался. Однако этого времени, учитывая непродолжительность операций, должно было хватать. Цельносварной, с открытым сверху (могло закрываться тентом) боевым отделением, бронекорпус ЗИС-100 собирался из раскромоченных листов гомогенной закаленной с одной стороны брони «2П» толщиной 13 мм – нос и лоб, 10 мм – борт, 8 мм – корма, 6 мм – крыша и днище.

Позднее на БТР-152В бронирование усилили: лоб и жалюзи до 14 мм, верх бортов до 11 мм, менее поражаемый низ облегчили до 9 мм, крышу

мотоотсека до 5 мм, днище до 4 мм. Толщина кормовых листов возросла до 9 мм, крыши отделения управления до 8 мм.

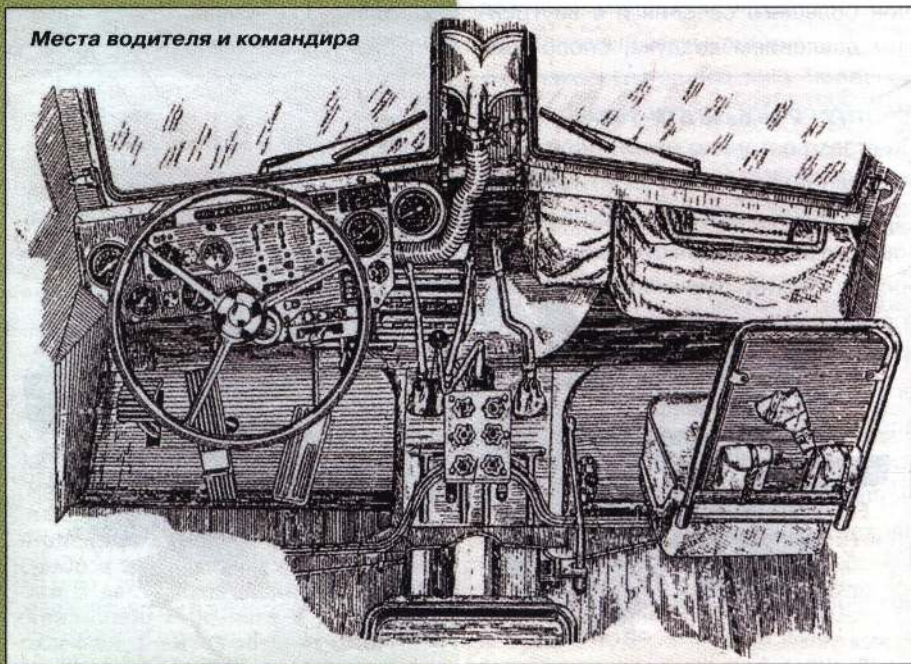
Улучшали защищенность машины также высокая подвижность на поле боя, ее маневренность и низкий силуэт. Откидные бронекрышки передних смотровых люков водителя и командира имели по одному пулестойкому смотровому прибору широкого обзора «триплекс» (стандартный блок Б-1). На ранних сериях такие приборы имелись и в верхних щитках боковых дверей. Потом сочли достаточным иметь там только смотровые щели с регулируемыми задвижками.

БТР вооружили одним станковым пулеметом СГ-43 без бронещитка. Сравнительно малая масса (13,8 кг) позволяла устанавливать его в любом из четырех кронштейнов-ветрлюгов: по курсу на крыше отделения управления (основное положение), на бортах бронекорпуса и в корме. На эти же кронштейны устанавливался и ручной пулемет ДПМ из вооружения десанта. Кроме того, десантники могли вести автоматный огонь и наблюдать за полем боя через шесть люков в бортовой броне (по три на сторону) и два в корме, закрываемых крышками. Связь обеспечивала двухсторонняя танковая радиостанция 10РТ-12, которая впоследствии устанавливалась не на всех линейных БТР.

Хорошие тяговые свойства позволяли ему буксировать противотанковые и полевые 100-миллиметровые пушки и 85-миллиметровые зенитные орудия, а также 160-миллиметровые тяжелые минометы при достаточной защите расчетов. Для огневого прикрытия войск и борьбы с низколетящими воздушными целями была разработана машина ЗТПУ-2 («объект 140А» или ЗИС-152А) с размещенной в корпусе БТР зенитной установкой – спаренными крупнокалиберными (14,5 мм) пулеметами КПВ на поворотной турели с круговым обстрелом.



Десантное отделение



Места водителя и командира

Расчет ЗИС-152А составлял 3 человека, десант сократили до 6 солдат без учета водителя. Боевая масса ЗИС-152А достигала 8,6 т.

К марту 1947 г. изготовили первые два ЗИС-152 с макетными корпусами. Вслед за ними для полигонных испытаний построили еще четыре машины с полноценным бронированием, выполненным в Муроме. В мае под Чеховом начались их заводские испытания. В 1949 г. для ведения испытаний была организована спецлаборатория «152», руководимая Н.Е. Калединым. Доводка БТР шла «по лидеру», с опережением аналогичных работ по другим трехосным машинам завода, что способствовало совершенствованию их слабых узлов – балок мостов, шкворневых узлов, подвесок, элементов двигателя.

Чтобы исключить перегрев масла, двигатель снабдили маслорадиатором и новым насосом повышенной производительности. Для улучшения продувки мотоотсека по бортам его сделали броневые отдушины. Поломки вентилятора от инерционных перегрузок перестали досаждать, когда его крестовину закрепили на резиновых втулках. Мощные показатели мотора с 1948 г. повысил карбюратор МКЗ-16В.

Слабым оказалось базовое шасси ЗИС-121. Частые разрушения сцепления из-за выросших нагрузок и большей работы буксования, особен-



БТР-152В с закрытыми бронекрышками

но у малоопытных армейских водителей, удалось предотвратить за счет специальной асбокаучуковой композиции для фрикционных накладок ведомых дисков. Прогиб балок мостов был ликвидирован увеличением почти на 20 мм наружного диаметра их передних рессор устранили установкой съемных стальных ушек. Для увеличения динамических ходов передней подвески и повышения плавности хода подняли нижнюю часть несущего корпуса на 120 мм. Были и другие усовершенствования, но в целом машина сложилась удачной, неизбежные доработки не носили принципиального характера и не потребовали радикальных переделок конструкции.

Максимальная скорость движения по шоссе достигала 80 – 87 км/ч. Средняя скорость движения БТР по типовому маршруту бездорожья с полной боевой массой 8,6 т вдвое превышала таковую для ЗИС-151 (64 против 33 км/ч). ЗИС-152 преодолевал подъем на грунте в 34°, брод – до 0,9 м, ямы – глубиной до 0,6 м. Клиренс под ведущими мостами составлял 290 мм. По проходимости БТР-152 превосходил даже ГАЗ-63. Запас хода в среднем составлял 600 км (по проселку 350–550 км, по шоссе до 750 км). Машина имела умеренные габариты: длина не более 6550 мм, высота по корпусу без вооружения 2000 мм.

В течение мая – декабря 1949 г. восемь из дюжины построенных к тому времени доработанных образцов проходили войсковые испытания. В начале 1949 г. на полигоне успешно прошли огневые испытания ЗТПУ-2 (ЗИС-152А). К декабрю 1949 г. успешно завершились госиспытания трех ЗИС-152, начатые одновременно с войсковыми. После необходимых доработок ЗИС-152 приняли на вооружение, присвоив ему армейский индекс БТР-152. Произошло это вечером 24 марта 1950 г. А ночью по надуманному обвинению арестовали Б.М. Фиттермана, незадолго до этого смещенного с должности. Не оказалось его фамилии и в списках тех, кто получил за создание ЗИС-152 в начале 1951 г. Сталинскую премию.



ЗИС-152В1 в снегу





БТР-152В1 с поднятыми бронекрышками

Еще весной 1949 г. на ЗИСе началась интенсивная подготовка к крупносерийному производству БТР с суточным выпуском до 10 машин (фактически делали не более 4–5). Для этого специально создали новый цех МСЦ-7. Одновременно начали подготовку к массовому выпуску бронекорпусов ЗИС-100 Муромский паровозостроительный завод и Выксунский завод дробильно-размольного оборудования (ДРО) № 177. Производство ЗИС-152 началось в июле 1950 г. До конца года изготовили 600 плановых машин: 301 с рациями (две с лебедками), 299 без раций (с лебедками тоже две).

Массовая демонстрация бронетранспортеров состоялась на параде 7 ноября 1951 г. На зрителей она произвела сильное впечатление. «Царица полей» получила быстрого, хорошо защищенного и выносливого боевого коня. Поступили БТР-152 и в бронетанковые части.

Всего БТР-152 по 1955 г. включительно изготовили 4923. Базовый БТР-152 оказался очень удобным для создания целого ряда модификаций. В 1952 г. началось производство зенитного (ЗТПУ 2) БТР-152А. Войска получили всего 719 таких машин. На шасси ЗИС-123В с шинами регулируемого давления эта установка выпускалась под индексом БТР-152Е в 1955–1957 г. (160 машин). В 1952 г. построили два ЗИС-152Д со счетверенной зенитной

установкой ЗТПУ-4, включающей крупнокалиберные (14,5 мм) пулеметы КПВ, но до серии их не довели.

Подвижный пункт управления артиллерией ЗИС-152Б («объект 140Б») имел бронекорпус увеличенной высоты и без вооружения. Впоследствии его трансформировали в подвижный командный пункт и машину связи с мощной рацией Р118, которая выпускалась под индексом БТР-152С в 1955–1959 гг. (всего 272 машины), но уже на шасси «123В». Его общая высота увеличилась до 2820 мм.

Осенью 1956 г. на этом же шасси изготовили машину управления ЗИЛ-152И, корпус которой имел высокую надстройку с четырьмя боковыми пулестойкими «триплексами», наглухо закрытую бронекрышей. Внутри имелись системы вентиляции и обогрева. В 1957 г. ЗИЛ-152И готовился к мелкосерийному производству, которое впоследствии было продолжено на Брянском автозаводе.

Едва начав серийное производство ЗИС-152, заводчане взялись за его коренную модернизацию. В апреле 1952 г. ведущим конструктором по «объекту 140» назначили Н.И. Орлова, в ноябре 1953 г. он стал начальником особого бюро внешних заказов и одновременно заместителем главного конструктора. На это бюро и возложили работы по БТР и их модификациям. Модернизацию БТР-152 начали с

ходовой части. Причинами послужили недостаточная проходимость по слабым грунтам (снег, болото, песок) и тяжелому бездорожью, недостаточная пулестойкость шин, ограниченная прочность мостов и низкая долговечность подвески, особенно задней.

Дело сильно облегчал опыт производства и эксплуатации в инженерных частях амфибий ЗИС-485, уже оборудованных шинами с регулируемым внутренним давлением. В 1952 г. на модернизированный ЗИС-152 установили систему с внешним подводом воздуха, заимствованную от ЗИС-485, а также новые восьмислойные шины И-111 увеличенного размера (12,00-18). В середине 1953 г. появился первый опытный БТР, который кроме сказанного имел мосты с измененным передаточным числом главных передач. Он получил индекс ЗИС-152В («объект 140В»).

Для БТР наружный подвод воздуха к шинам оказался не лучшим решением. Головки нередко срывались сучьями, их подшипники и уплотнения, облепленные грязью, быстро выходили из строя. Да и замена колеса была непростой задачей. Но проходимость выросла феноменально, и заказчик с недостатками конструкции мирился. Зимой 1954 г. при показе ЗИС-152В на Кубинском полигоне машина при сниженном до 0,5 кгс/см² давлении воздуха в шинах уверенно проходила там, где дважды терял подвижность танк Т-34-85. Еще большее впечатление произвела пулестойкость: при 10 пробоях пулями калибра 9 мм при работе компрессора давление в шинах поднималось до 3 кгс/см² за восемь минут.

Изменения коснулись и агрегатной базы. Двигатель «123В» получил алюминиевую головку цилиндров, распределительный вал с измененными фазами, новый двухкамерный карбюратор К-84, ограничитель оборотов, более совершенный воздухоочиститель, герметизированный картер. Появился столь нужный предпусковой подогреватель (с января 1953 г. – на всех серийных машинах). Возрос-

шее потребление воздуха привело к установке компрессора повышенной производительности.

Для уменьшения абразивного износа задних концов передних рессор на кронштейнах крепления установили роликовые опоры. Новые колеса с меньшим диаметром обода ограничили размеры барабанов. Тормоза, не потеряв своей эффективности, стали легче и компактнее, улучшилась их грязезащита, а сами барабаны стали легкоъемными. Малогабаритная тяговая лебедка применялась уже как штатное оборудование.

Машину вооружили модернизированным пулеметом СГМБ. Ее боевая масса возросла до 8950 кг, длина увеличилась – до 6830 мм и незначительно выросла высота. Колею передних колес расширили до 1742 мм, задних – только до 1720 мм (по компоновочным соображениям). Поэтому минимальный радиус поворота возрос с 10,1 до 11 м. Клиренс под мостами увеличился до 313 мм. Теперь БТР мог штурмовать ров шириной до 0,9 м, стенку высотой до 0,5 м, брод глубиной до 1 м, подъем до 36°. Максимальная скорость движения по шоссе снизилась до 75–78 км/ч.

В октябре 1955 г. началось серийное производство бронетранспортеров с регулируемым давлением в шинах, кстати, впервые в мире! Да и все последующие образцы БТР обязательно ею оснащались.

Всего по 1959 г. было изготовлено 2904 БТР-152В. На его шасси выпускались и аналоги предыдущих установок: 152Е с двумя зенитными пулеметами КПВ; закрытый артиллерийский 152И; передвижной командный пункт и узел связи 152С. Новые БТР-152В хорошо встретили в бронетанковых частях и в механизированных пехотных подразделениях. Но конструкторов и испытателей не устраивала ненадежная и неудобная система внешнего подвода воздуха к шинам.

Решение задачи внутреннего (через ступицу) подвода воздуха потребовало немало времени, хотя ею на-



БТР-152В1 сзади

чали заниматься по инициативе инженера-испытателя В.Б. Лаврентьева еще весной 1953 г. Лишь в начале 1956 г. появились первые образцы ЗИС-152В1 с подводом воздуха к шинам между подшипниками ступиц колес. Окончательно эта система сформировалась в 1957 г. Она оказалась достаточно технологичной, чтобы распространиться на ЗИЛ-485А и ЗИЛ-157.

Балансиры задней подвески получили более надежные и долговечные подшипники скольжения, не боящиеся ударных нагрузок. К тому же они были значительно лучше защищены от грязи, что позволило практически забыть об их существовании. Пошли на применение более трудоемких в изготовлении и обслуживании (12 новых точек смазки), но износостойких саморегулирующихся шарнирных головок задних реактивных тяг.

Вернулись к прежним мостам с шестизубой шестерней главной передачи, что заставило повысить передаточное число высшей передачи в

распределительной коробке. Это несколько снизило тяговые свойства машины. Правда, предельный преодолеваемый подъем практически не уменьшился. Максимальная скорость на шоссе достигала 75,8 км/ч. Еще раз расширили колею до 1755 мм передних колес и 1750 мм – задних, добившись их почти полного совпадения.

Венгерские события (ноябрь 1956 г.) показали, что для ведения уличных боев нужна закрытая сверху герметичной бронекрышей с десантными люками машина. И уже в начале 1957 г. десантное отделение подняли на 300 мм и закрыли 8-мм крышей, приваренной к корпусу, на всю длину которой имелся продольный люк с тремя крышками. Их открытие и фиксацию облегчали торсионы. На крыше, как и на бортах, находились лючки с заслонками для стрельбы из личного оружия. На скатах крыши дополнительно устанавливались пулестойкие смотровые приборы – стеклоблоки «триплекс».



Задний мост



Бойница



Вариант Грачева



В передней части над сиденьем водителя появился лючок для установки инфракрасного прибора наблюдения ТВН-2. Появился новый, более эффективный смотровой прибор 5Б. Имелись отопление и нагнетающая вентиляция боевого отделения. Десант сократили до 13 человек, пулеметное вооружение на части машин отсутствовало, но в ряде случаев все же устанавливались на крыше четыре кронштейна для крепления станковых пулеметов. Позднее в опытном порядке на нескольких БТР-152К1 смонтировали полноповоротную закрытую башенную установку с пулеметом ПКТ. Боевая масса «152К» осталась прежней, но погрузочная увеличилась на 400 кг. Крыша ощутимо снизила уязвимость десанта и всего БТР. Появилась возможность полной герметизации корпуса для безопасного преодоления зараженного радиоактивными и отравляющими веществами пространства. К концу 1957 г. систему с внутренним подводом воздуха получил и БТР-152К1.

Велись на заводе и поисковые работы. Главный конструктор СКБ ЗИЛ В.А. Грачев, и прежде консультировавший работы по БТР-152 (особенно по машине «152В»), предложил разместить мосты по длине машины равномерно, на одинаковом расстоянии друг от друга. А управляемыми сделать как передние, так и задние

колеса. Правда, сначала решили построить макет БТР-Э152В с управляемыми колесами первых двух осей. Заодно проверили опорные и сцепные качества новых супершин 14.00-18. Для облегчения управления установили пневмоусилитель руля от ЯАЗ-214. Пришлось переделать раздаточную коробку, а гидроамортизаторы установили на всех мостах. Возросшая на 279 мм высота по корпусу не имела большого значения, равно как и увеличение радиуса поворота (до 12–14 м) поскольку все это поддавалось уменьшению в процессе доработки. Главное – резко, на порядок, повысилась опорная проходимость по снегу, болоту и профильная – по местности, насыщенной траншеями, оврагами, окопами полного профиля. Удельное давление на грунт было значительно меньше, чем у серийного БТР-152В.

Сравнительные испытания показали: экспериментальный БТР-Э152В легко прошел через окоп шириной 1,3 м и уверенно преодолел 2,5-метровый ров как передним, так и задним ходом. Удивительно, но ЗИС-134 с почти такой же базой при большем числе колес последнее препятствие не взял. Оказалось, что опытный БТР-Э152В может перемещаться по местности, лишенной окопов и траншей, без одного из поврежденных колес или без двух на средней оси, что было бы невозможно на стандартных БТР-152. Однако радость небывалого успеха омрачалась частыми поломками.

К лету 1957 г. построили второй образец, с управляемыми колесами крайних мостов. При этом прочность полуосей неуправляемого среднего моста увеличили на 25%. Их поломки прекратились, но стали ломаться зубья главной передачи. Таким образом, вопрос его надежности так до конца и не решили. А вот маневренность стала несравненно лучше – радиус поворота уменьшился до 7,25 м.

На испытаниях зимой 1957–1958 гг. при давлении воздуха в шинах 1 кгс/см² БТР-Э152В легко прокладывал дорогу в любом направлении и, не снижая скорости, пересекал занесенные придорожные кюветы и большие ямы. В свою очередь серийный БТР-152В продвигался с пробуксовкой, а заснеженный кювет оказался для него непреодолимым препятствием. Еще лучшими характеристиками обладал БТР-Э152В с экспериментальными сверхмягкими четырехслойными шинами большого се-



БТР-152В1 в боевых условиях

чения на уширенном до 14 дюймов ободе. Осенью 1957 г. эта машина уверенно двигалась по тяжелому болоту глубиной 0,75 – 1 м, поверхность которого не могла выдержать даже человека.

Впрочем, машине явно не хватало мощности, да и надежность ее оставалась недостаточной. Довести экспериментальный БТР к 1960 г. не удалось, а потом производство такой техники ушло в Брянск.

Пока шло освоение производства БТР-152В и БТР-152К1, расширялись поставки машин «152В» в армии союзников СССР. В течение 1955-1959 гг. было отправлено 924 единицы, а в 1957 г. – еще 80 БТР-152Е. Модификации ЗИЛ-152Э1 в экспортном исполнении поставляли и на Ближний Восток, в частности в Египет. Специально для службы в Африке выпускались южные и тропические варианты «152Ю1», «152Т1», оборудованные усиленным охлаждением, с тропическим исполнением электрооборудования.

ЗИЛ-152В1 и ЗИЛ-152К1 стали самыми удачными модификациями бронетранспортера. Они также постоянно совершенствовались и полу-

БТР-Э152В, сконструированный в СКБ, не знал равных по проходимости



чали все более и более новое оборудование – приборы ночного видения, радиостанции и т.д. Единственное, чего так и не удалось поставить на эти машины, – гидроусилитель руля.

Боевая биография БТР-152 также весьма богата. Машина принимала участие во многих региональных конфликтах. Ближний Восток и Юго-Восточная Азия, Африка и Восточная Европа – такова география армейской службы прославленного бронетранспортера. БТР имел хорошую ре-

путацию благодаря своей надежности, неприхотливости, подвижности и приспособленности для выполнения различных функций. До последнего времени эти машины различных модификаций находились на вооружении армий 25 стран мира.

В 1960 г. изготовление бронетранспортеров на ЗИЛе завершилось. Несмотря на решение о передаче производства на Брянский автозавод, опытные работы по бронетранспортерам на столичном заводе продолжались.

Основные характеристики бронетранспортеров БТР-152 и его модификаций

Модель	БТР-152	БТР-152В	БТР-152В1	БТР-152К	БТР-Э152В (экспериментальный)
Год выпуска	1950	1955	1958	1958	1957
Колесная схема	1-2	1-2	1-2	1-2	1-1-1
Боевая масса с экипажем и десантом, кг	8600	8950	8950	8950	8764
Вместимость:					
экипаж	2	2	2	2	2
десант	17	17	17	13	-
Длина, мм	6550	6830	6830	6830	6594
Ширина, мм	2320	2320	2320	2320	2400
Высота по корпусу, мм	2000	2050	2050	2350	2329
Колесная база, мм	3840	3880	3880	3880	Средн..4526
База задней тележки, мм	1120	1120	1120	1120	Средн. 2198
Колея передних колес, мм	1660	1742	1755	1755	1886
Колея задних колес, мм	1660	1720	1750	1750	1860
Клиренс под мостами, мм	285	295	295	295	345-
Радиус поворота, м	10,1	10..11	11	11	I - 12/14 II - 7,25
Мощность двигателя, л.с.	110	110	110	110	117
Размер шин	9,00-20"	12,00-18"	12,00-18"	12,00-18"	14,00-18"
Скорость максимальная, км/ч	75	70	70	70	52,9
Запас хода по шоссе, км	600	780	780	780	-
Вооружение	пулемет СГМ	пулемет СГМБ	пулемет СГМБ	без вооружения	без вооружения





Эстонский пограничник подходит к Ауди-кваттро, в которой сидят пятеро простых русских мужиков.

- Ауди-кватттро. Вас пяттеро. Один должен вытти.
- Ты че, крикнулся? Кваттро - это привод на все четыре колеса у тачки. При чем тут кол-во пассажиров???

- Ничего не знаю. Ауди-кватттро. Вас пяттеро. Один должен выйти.

- Ты совсем дурак? Причем тут Кваттро и пассажиры? Вобщем, пол-часа втирали тормозу, тот ни в какую. Наконец наши не выдерживают.

- Зови начальника. Достал, блин!

- Начальник занят. О-очень тяжелый случай. Фиат уно, едут трое.

Историю рассказал следователь ГИБДД из своей практики...

Едет мужик на своей машине в нормальном состоянии при нормальной скорости. Ему навстречу вырывается машина, но в машине за рулем никто не сидит... Мужик находится в полном недоумении. После того, как произошло столкновение, из машины откуда не возьмись появляется девушка (не буду говорить блондинка или брюнетка это была, потому что не знаю), подходит к этому мужику и говорит: «Извините, у меня помада упала!»

У одного препода была привычка на чертежах студентов ставить в месте ошибки ручкой крест и надпись «Перечертить!». Студентов это доводило до предсмертных судорог. Однажды препода купил себе автомобиль: новенький, красивенький. Студенты гвоздем нацарапали на нем огромный крест и надпись «Перекрасить!»

Громадный рекламный плакат перед постом ГАИ. На нем - девушки в униформе, военного вида кепи. Большими буквами надпись: НАВЕДЕМ ПОРЯДОК В ОРГАНАХ! подъезжаем ближе, читаем ниже маленьким шрифтом - урология, гинекология...

Хочешь почувствовать себя звездой - сядь на елку!

В городских автобусах над головой водителя всегда висит объявление:

В Германии: «Разговаривать с водителем строго воспрещается»

В Англии: «С шофером лучше не разговаривать»

В Израиле: «Нет никакого интереса разговаривать с шофером»

В Италии: «Отвечать шоферу запрещено».

И мяч, преодолев последнее препятствие между ног вратаря, влетает-таки в ворота.

Едет мужик на машине мимо дурдома, и тут у машины колесо отваливается...

Два часа мужик пытается приладить его на место, а не получается.

Все эти ДВА ЧАСА за ним сквозь дыру в заборе наблюдает пациент. А потом говорит:

- Да ты возьми, открути от каждого колеса по гайке и привинти четвертое, так потихоньку до дома и доедешь...

Мужик, обалдев:

- А как вы догадались, вы же в таком заведении...

Пациент:

- Может, я псих, НО НЕ ИДИОТ!

Останавливает гаишник подозрительную машину. Пытается проверить документы - они отсутствуют.

Спрашивает:

- Оружие есть?

- Есть, вот автомат Калашникова, вот два ящика патронов. Прав на оружие нет.

Удивился гаишник. Спрашивает дальше:

- А наркотики есть?

- Да, вот 10 кг героина.

Это на продажу, а вот это себе везем.

Совсем удивился гаишник.

- А в багажнике что?

- В багажнике труп. Труп гаишника. Место есть еще для двоих.

- А, ну тогда езжайте...

Что такое 90-60-90? Это езда мимо ГАИшника!

Приходит мужик поздно вечером домой. Пьяный и

помятый. Жена его встречает, улыбается вся:

- Привет, мой Супермэн.

- Где ты был, мой Супермэн?

- Пойдем, накормлю тебя ужином, мой Супермэн...

- Пошли спать, мой Супермэн.

Муж не выдерживает и спрашивает:

- А с чего ты меня Супермэном стала называть?

- Только супермэн трусы поверх брюк носит.

Жена:

- Дорогой, где ты был всю ночь?

Муж:

- На рыбалке.

Жена:

- Что-нибудь подцепил?

Муж, вздрагивая:

- Надеюсь, нет.

В большом городе через скоростную дорогу, нарушая все правила, перебегает старая бабка. Естественно, визг тормозов, бабка - под колесами «шестсотого Мерина».

Сзади в «Мерина» влетает крутой «Джип». В «Джип» влетает «Порше», в «Порше» - «Кадиллак», в «Кадиллак» - «Феррари», в «Феррари» - «Бентли», в «Бентли» - «Ламборджини». Из «Ламборджини» вылезает водитель, отходит в сторонку, смотрит на все ЭТО и так задумчиво:

- Да-а-а-а... красиво бабка ушла!

№1 в Европе Всегда оригинальное качество...

Continental 
CONTITECH

МОСКВА

ГРУППА КОМПАНИЙ ГОК

Т. (495) 502 96 75, 937 9610, ф. (495) 514 1157,
www.gok.ru

ООО "КАРМИН АВТОГРУЗ"

Т. (495) 778 9343, 778 8218, ф. (495) 450 2748,
www.karminavto.ru

ООО "РИНГ ВЭЙ"

Т. (495) 399 92 57, 399 38 81, ф. (495) 399 34 35

СМАГ

Т. (495) 969 31 52, 460 90 08, ф. (495) 399 34 35

С.-ПЕТЕРБУРГ

ООО "НОРТЭК"

Т. (812) 372 44 13, 372 44 14, www.nortec-spb.com

КАЛИНИНГРАД

ООО "АВТОЦЕНТР КАРДАН"

Т. (4012) 51 47 57, 51 55 59, ф. (0112) 51 51 72,
www.truck-shop.ru

РОСТОВ-НА-ДОНУ

РОСАВТОКОМПЛЕКТ

Т. (863) 292 88 80, 256 50 55, ф. (863) 292 88 98

Высокотехнологичные разработки для автомобилестроения

Пневморессоры | Приводные ремни | Гашение вибрации, уплотнители | Мембраны | Шланги и комплектующие | Амортизирующие материалы | Внутренняя отделка

Пневморессоры ContiTech,
Германия

Представительство
в Москве:

Телефон: (495) 740 48 18
Факс: (495) 740 48 19

www.contitech.ru



Грузовые шины MICHELIN

Вместе мы движемся вперед

на правах рекламы

Движение вперед – это постоянное внесение инноваций в процесс производства шин и их обслуживания, обеспечивающее максимальную рентабельность Вашего бизнеса при сохранении полной безопасности движения на дороге при любых обстоятельствах.

Совместное движение вперед – это поиск наилучшего решения для развития Вашего бизнеса.

Компания Мишлен готова предоставить максимальную поддержку для повышения эффективности Вашей работы: управление Шинным хозяйством, технические консультации.

www.michelintransport.com

Телефон горячей линии: 8 800 200 22 08



MICHELIN

Движение к совершенству