

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

# АВТОПАК

№ 1 2006

AUTOTRUCK

## Лиссабон - Дакар: опять КАМАЗ!

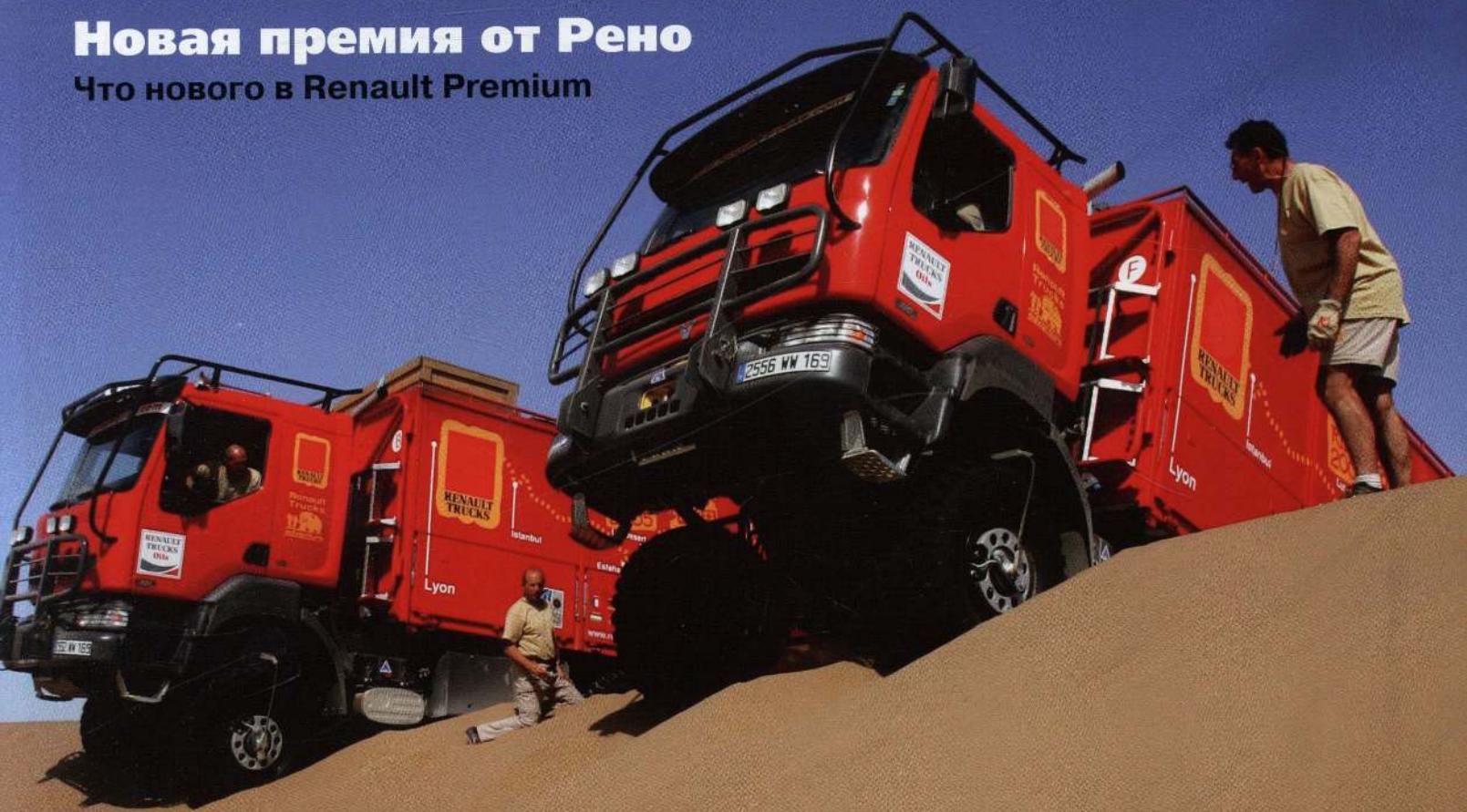
«КАМАЗ-мастер» выиграл ралли-марафон в седьмой раз

## Игра не по правилам

Тысячи водителей уже стали жертвами гаишного беспредела

## Новая премия от Рено

Что нового в Renault Premium



**DaimlerChrysler увидел будущее**

Безопасность на завтра глазами DaimlerChrysler

ISSN 1812-5107



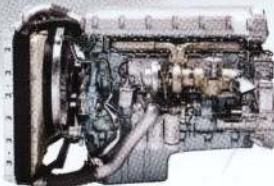
06001

9 771812 510001

VOLVO



# МНЕ НУЖЕН!



Мне нужен грузовик с непревзойденной силой, который может увезти 2 ж\д вагона. С объемом двигателя не менее 16 литров и мощностью 660 лошадиных сил. Табун его "породистых скакунов" создает мощный вихрь крутящего момента 3100Nm.

Мне нужна также умная машина, которая обладает большими возможностями, такими как: механическая КП с автоматическим переключением передач I-SHIFT и феноменальной системой VEB+, развивающей максимальную

мощность торможения 425kW при оборотах двигателя 2100rpm

Большая часть моей жизни — дорога, которой не видно конца, и я знаю настоящую цену комфорта и безопасности.

Я точно знаю, что мне нужно! И Volvo знает!

Это мощный дом на колесах — Volvo FH16.

Ни у кого нет ничего подобного!



ГРУЗОВЫЕ  
АВТОМОБИЛИ

ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ  
ОБСЛУЖИВАНИЕ

ФИНАНСИРОВАНИЕ

ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ  
ТРАНСПОРТОМ

**VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ**

[WWW.VOLVOTRUCKS.RU](http://WWW.VOLVOTRUCKS.RU)

# Прелести отечественной демократии

Олег Щербинский получил срок. Это тот, кто оказался на дороге, по которой летел «Мерин» губернатора Евдокимова. Это тот, кто оказался стрелочником в том беспределе, в том числе и правовом, который творится на российских дорогах. В той аварии погибли люди, но при чем здесь Щербинский, который не успел увернуться от машины «власть имущего»?

«Прочь, быдло с дороги – царь (мэр, губернатор, министр, его зам, мент, бандюган и т.д.) едут» – завывают сирены и мигалки навороченных машин. Это значит, что холопы должны прижиматься на обочину и слетать в кювет, чтобы дать проезд машине со спецсигналами. А знаете, почему такое отношение к обычным людям у тех, кто восседают в спецмашинах? Да потому, что в лимузинах бывшие кухарки, машинисты, завальбы, дворники и т.п. Дорвавшиеся до власти ведут себя как свиньи, и руководят страной и людьми с позиции дорвавшегося до корумушки животного. Все это называют демок-

ратией, а разворовывание страны – руководством. На этом фоне отношение к людям, кормящим правителей, как к тараканам – давят не замечая. Один такой и попался на алтайской трассе. Успел выскочить из-под подошвы? Тогда – на нары.

Российские суды – это отдельная песня. «Шестерки» власти дано забыли свое предназначение и выносят только те судебные решения, которые устраивают сильных мира сего. Знаю это на собственной шкуре, поэтому решение суда о виновности Щербинского удивления не вызвало. Обидно, когда тебя считают быдлом, но, положа руку на это самое место, – заслуженно. Мы молчим, глядя на беспредел и воровство власти, с благодарностью облизываем руку, кинувшую нам подачку от щедрот, и с удовольствием вглядываемся с сытые физиономии министров, не имеющих имущества, живущих на одну зарплату, в поте лица отдыхающих на курортах каждый месяц.

Что ж, все заслужено!



## В НОМЕРЕ

1/2006:

- .....От редакции  
.....Новости  
.....Аварии запрещаются  
.....Голимая разводка  
.....Строгий надзор  
.....Знаки непонимания  
.....В последний рейс  
.....Игра не по правилам  
.....Авария: и жизнь теперь другая...!  
.....Новые грузовики VOLKSWAGEN  
.....Нетрадиционная связь  
.....Встречаются два «немца» и...  
.....Новая премия от Рено  
.....IVECO собирается использовать технологию HCCI  
.....Bayu, клевая тачила!  
.....Что день грядущий нам готовит  
.....Краков из окна автобуса МАЗ  
.....Воздушные отопители  
.....Так поступают патриоты  
.....Юбилей  
.....Обновленные SISU  
.....Мы будем шоферами-2  
.....Truck Racing: в преддверии чемпионата  
.....Лиссабон – Дакар: опять КАМАЗ!  
.....Неслучайные случайности  
.....DaimlerChrysler увидел будущее  
.....Шесть-шесть  
.....Цены на отечественные грузовые автомобили  
.....Грузовики Packard  
.....Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова  
.....Инструкция по содержанию жены в домашних условиях

- 1 От редакции.....  
4 Новости.....  
8 Закон и человек.....  
9 Закон и человек.....  
10 Закон и человек.....  
11 Закон и человек.....  
12 Закон и человек.....  
14 Закон и человек.....  
18 Нам пишут.....  
20 Новинки.....  
24 Тест-драйв.....  
30 Новинки.....  
34 Новинки.....  
40 Техника.....  
42 Тест-драйв.....  
50 Автобусы.....  
58 Репортаж.....  
62 Эксплуатация.....  
66 Эксплуатация.....  
70 Репортаж.....  
73 Новинки.....  
74 Репортаж.....  
76 Спорт.....  
78 Спорт.....  
88 Встречи на дорогах.....  
90 Ликбез.....  
98 Архив.....  
102 Рынок.....  
104 Архив.....  
108 Эзотика.....  
112 Юмор.....

# АВТОТРАК



**Главный редактор:** Дмитрий Жигульский

Телефон:

(095) 796-8384

E-mail:autotruk@rol.ru

**Коммерческий  
директор:**

Выпускающий  
редактор:

Обозреватели:

**Феликс Бекерман**

Алексей Виноградов

Алексей Мошков

Сергей Кухарский

Александр Новиков

Ефим Свистун

Матвей Быков

Дизайн и верстка: Серафим Филатович

Распространение: Елизавета Рыбалко

Владимир Васильев

(095) 414-89-83

distributor@autotruck-press.ru

Реклама: Лариса Золотова

Телефон: (095) 749-45-50

Алан Габалаев

(095) 414-89-83

reklama@autotruck-press.ru

Адрес для корреспонденции:

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

info@autotruck-press.ru

[www.autotruck-press.ru](http://www.autotruck-press.ru)

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати:

свидетельство №77-3368 от 10.05.2000 г.

тираж 10 250 экз.

Перепечатка материалов, представленных в журнале

«Автотрак», допускается только с разрешения редакции.

Журнал не несет ответственности за содержание  
рекламных объявлений.



**KraZ с автоматом.**

Поскольку в Кременчуге всегда делали армейские автомобили, то в наличии в кабине KраЗа автомата Калашникова ничего нового нет, а потому речь идет совсем о другом «автомате». Впервые на заводе изготавлили грузовик с авто-

матической коробкой передач. Это KраZ-6135B6, первенец нового семейства, имеющий 350-сильный двигатель Deutz Euro-3, коробку Allison, ABS в приводе тормозов (Knorr-Bremse) и электронное управление двигателем и трансмиссией. Колесная

формула 6x6, правда, задние колеса имеют двускатную ошиновку. Машина получила новую оригинальную грузовую платформу, которая в отличие от классической конструкции может использоваться как с тентом и бортами, так и без них, а кроме того, ее можно использовать для перевозки 20-футовых контейнеров.

**Двухтысячный Griffin**

В подмосковном Голицыно, в компании «Скания Сервис» прошла торжественная передача заказчику, компании «ЧелябТрансАвто» двухтысячного автомобиля серии Griffin. Напомним, что Scania стала первой европейской компанией, разработавшей автомобиль специально для российского рынка и целую программу по его реализации и сервисной поддержке. И машина, и программа получили название Griffin. Стартовавшая в 2002 г. программа оказалась очень успешной – продажи по ней каждый год увеличиваются на 50%. В целом Scania поставила в 2005 г. в нашу страну более 1400 новых грузовиков и 200 новых автобусов. На 15% увеличились продажи самосвальной техники на шасси Scania.

**MAN TGA для питерских строителей**

В канун Нового Года ООО «МАН Автомобили Россия» отгрузил питерскому ООО «ЮРРОС», специализирующемуся на услугах строительным компаниям, прокладывающим инженерные сети, четырехосный MAN TGA 41.410 8x4 BB-WW с кабиной LX. На автомобиле смонтированы кузов компании «Интерпайл ВАН» и кран-манипулятор HIAB. По мнению директора ООО «ЮРРОС» Юрия Александровича Посланника, заказавшего такой нестандартный автомо-

биль, он является «является уникальным и универсальным для многих видов работ». Представители ООО «МАН Автомобили Россия» пользуясь случаем, сообщили, что всего за год компания отгрузит покупателям не менее 530 машин.

**Новый полуприцеп под 60-футовые контейнеры**

Производитель прицепной техники Fliegl Fahrzeugbau GmbH, штаб-квартира которого расположена в Германии, разработал и построил четырехосное шасси для перевозки морских контейнеров. Необычность этого шасси в том, что четыре оси позволяют перевозить контейнеры различных типоразмеров: 20-, 40- и 60-футовые. Крепление кон-

тейнеров на шасси происходит так, что перевозить можно любую комбинацию контейнеров, не превышающую по длине 60 футов. Грузоподъемность шасси составляет 50 т. Третья и четвертая ось полуприцепа сделаны поворотными для улучшения маневренности автопоезда. Так как длина автопоезда превышает общеверхопейские нормы, то рынок сбыта полуприцепов ограничен северными

**Volvo: еще мощнее**

Volvo Trucks начала устанавливать на грузовики FH16 дизеля D16E мощностью 660 л.с. Весь мощностной ряд имеет по-прежнему две позиции, при этом «скромная» версия развивает 580 л.с. Мощность торможения нового двигателя также



увеличилась – на 15%. Моторы работают с автоматизированными коробками передач I-Shift. Напомним, что тягачи такой мощности предназначены в первую очередь для работы в составе автопоездов массой 60 и более тонн, а значит, ориентированы в первую очередь на эксплуатацию в скандинавских странах повышенными дорожными нормами.



## Hyundai Porter: фургон от ТагАЗа

С нового года Таганрогский автозавод расширил модельный ряд выпускаемых им грузовичков Hyundai Porter, начав монтировать на них кузова-фургоны собственной конструкции. Как сообщили представители завода, «родной» фургон предназначен для перевозки промтоваров и выгодно отличается от всех других малым весом, а также тем, что его габариты соответствуют габаритам автомобиля, что исключает возникновение проблем с обзорностью.



### Кто торгует некачественным моторным топливом

Департамент природопользования и охраны окружающей среды Москвы обнародовал данные о результатах проведенной в 2005 г. проверки около 220 столичных АЗС, и опубликовал список станций, наказанных за реализацию некачественного моторного топлива. Как сообщает пресс-служба департамента, по фактам продажи топлива, не соответствующего экологическим требованиям, вынесено 48 постановлений о привлечении к административной ответственности. Нарушения в работе допустили:

1. АЗС по адресу: Ярославское шоссе, 47 (ООО «ФПК «Би-Газ-Си»)
2. АЗС по адресу: Солнечная аллея, МГИЭТТУ (ООО «СЭНДЭМ»)
3. АЗС по адресу: Симоновский Вал, 28 (ООО «Канда»)
4. АЗС по адресу: Пролетарский пр., 24 (ООО «Транссервис-АС»)
5. АЗС по адресу: Гончар-

## Новогодние сложности

Доставка 32-метровой новогодней елки в московский Кремль стала одной из сложнейших транспортных операций ушедшего года. Для ее выполнения привлекли специалистов «Спецтяжтранса» и АСМАП, а управлял принадлежащим компании «РусТранс» четырехосным тягачом MAN С. Минченков. Разумеется, главная елка страны ехала с милицейским эскортом и по специально разработанному графику – по-другому такие грузы не возят. Восхищает другое: транспортники умудрились «протянуть» негабаритный автопоезд в «игольное ушко» Спасских ворот.



- ная наб., вл. 9 (ООО «Транссервис-АС»)
6. АЗС по адресу: Даниловская наб., 8 (ООО «Ассирис XXI век»)
7. АЗС по адресу: Варшавское шоссе, вл. 135 (ООО «Компания «Жигули»)
8. АЗС по адресу: Котельническая наб., 1/15 (ООО «Делькар»)
9. АЗС по адресу: Братеевская ул., 20/1 (ЗАО «Ассоциация «Гранд»)
10. АЗС по адресу: МКАД, 109-й км, вл. 14 (ЗАО «Ассоциация «Гранд»)
11. АЗС по адресу: МКАД, 2 км (ЗАО «Ассоциация «Гранд»)
12. АЗС по адресу: Римского-Корсакова ул., 5 (ЗАО «Ассоциация «Гранд»)
13. АЗС по адресу: Загорьевский пр., вл. 12 (ООО «Ойл Шоп 1»)
14. АЗС по адресу: Бумажный пр., 2 (ООО «Ойл Ком»)
15. АЗС по адресу: Ленинский пр., 90/2 (ООО «Корус-Петролеум»)
16. АЗС по адресу: Ленинградское шоссе, 23А (ООО «Фирма «Канда»)
17. АЗС по адресу: МКАД,
- 21 км, вл. 15 (ООО «ЕКА-АЗС»)
18. АЗС по адресу: МКАД, 21 км, вл. 14 (ООО «ЕКА-АЗС»)
19. АЗС по адресу: Веерная ул., 1А (ООО «ЕКА-АЗС»)
20. АЗС по адресу: Горбунова ул., 2А (ООО «ЯрОйл»)
21. АЗС по адресу: Варшавское ш., 170Г/10 (ООО «ТТЦ АЗС-21»)
22. АЗС по адресу: Южнопортовая ул., 38Б (ООО «Газолайн Сервис групп»)
23. АЗС по адресу: Профсоюзная ул., 144 (ООО «ПРОКСИ Ойл»)
24. АЗС по адресу: Лермонтовский пр., 21 (ООО «АлЦеКо-Сервис»)
25. АЗС по адресу: Ганнушкина наб., вл. 1 (ЗАО «РИК-М»)
26. АЗС по адресу: МКАД, 102 км, стр. 20 (ООО «Маршрут»)
27. АЗС по адресу: Новолужнецкий пр., д. 1 (ООО «Управляющая компания «Магистраль»)
28. АЗС по адресу: Рябиновая ул., 43А (ООО «Управляющая компания «Магистраль»)
29. АЗС по адресу: Можайское ш., вл. 55 (ООО «Управляющая компания «Магистраль»)
30. АЗС по адресу: МКАД, 52 км, вл. 4 (ООО «Фирма «АМОКС»)
31. АЗС по адресу: Маршала Бирюзова ул., 1/1 (ООО «Трансэнергоснаб»)
32. АЗС по адресу: Полярная ул., 37В (ООО «Трансэнергоснаб»)
33. АЗС по адресу: Липецкая ул., д. 2, корп. 12 (ООО «Влатика»)
34. АЗС по адресу: МКАД, 78 км (ООО «ВэСКа»)
35. АЗС по адресу: Ореховый бульвар, 27/1 (ЗАО «ВЛАТА»)
36. АЗС по адресу: МКАД, 19 км, вл. 12 (ЗАО «ЭКОТЕК-ОЙЛ»)
37. АЗС по адресу: МКАД, 53 км, вл. 6Б (ЗАО «Интертрест-Ойл»).

Потребитель к этой информации может относиться двояко. Кто-то объедет эти станции стороной, а кто-то сочтет, что наказанные теперь будут продавать только качественное топливо. Какой взгляд правильный – покажет время, так что решайте сами.



**Коровы страсти**

Как сообщил сайт [www.Autonews.ru](http://www.Autonews.ru), по Симферопольскому шоссе, автомагистрали с разрешенной скоростью 110 км/ч, возле железнодорожного моста при въезде в Москву, зимним морозным утром шло себе стадо коров... Легко догадаться, что не все водители суме-

ли в утренних сумерках вовремя разглядеть опасность. Как результат – по меньшей мере, две коровы погибли. Точной информации о количестве разбитых машин и пострадавших людях наша редакция не располагает. А теперь самое главное: все произошло в пятницу, 13 января!

**В Бразилии львов бросили на дороге**

На одной из автострад страны был обнаружен брошенный цирковой грузовик, в котором находилось пять запертых в клетках львов. Животные были обречены на верную смерть, так как корма у них не было. Теперь полиция Сан-Пауло пытается выяснить, кому принадлежат хищники. А пока суд

да дело, найденыши находятся в одном из полицейских участков, где каждому из них стражи порядка ежедневно скормливают по 10 кг мяса.

**Полиция Индианы поймала... голую женщину**

Именно так закончилась длительная и драматичная погоня за Chevrolet Lumina принадлежавшим Мирславе Бентон 31 года и показавшимся подозрительным одному из городских чиновников. Полицейские даже попытались взять удирающий автомобиль в «коробочку» из трех ма-

шин. Однако беглец сумел «вырваться из кольца», ударив один из патрульных автомобилей. Когда Chevrolet, наконец, догнали и остановили, находившаяся за рулем владелица заявила, что удирала, поскольку была голой. Ей разрешили одеться и препроводили в участок. Неподчинение полиции, намеренное нанесение повреждений полицейскому автомобилю и отсутствие стра-

**Street Racing на тракторе по-британски**

Британская полиция попыталась оштрафовать водителя трактора, обвинив его в движении на своем транспортном средстве со скоростью 135 км/час. Фермер из графства Уилтшир Стив Кроссман был крайне удивлен, получив уведомление о том, что превышение скорости его трактором зафиксировала дорожная камера слежения. Фермер никогда не бывал в тех местах, где якобы устроил «гонки». Да и все, на что способен его «железный

конь», по мнению владельца – это 42 км/час – с горки, при попутном ветре и без прицепа. Естественно, платить Кроссман не захотел и опротестовал абсурдное обвинение. Выяснилось, что это ошибка полиции. А теперь держитесь крепче: власти ПРИЗНАЛИ ОШИБКУ и немедленно ИЗВИНИЛИСЬ перед трактористом.

**Как в Нью-Йорке – городе бензовоз взорвался**

Правда, в отличие от нецензурной частушки, в этом случае водитель вообще не пострадал. Автомобиль, перевозивший 30 тыс. литров дизтоплива, по неизвестной причине перевернулся на шестиполосной магистрали с оживленным движением. Водителю удалось ретироваться до того, как машина загорелась. Дело вообще обошлось без пострадавших, хотя «пробки» образовались не малые даже по американским меркам.

**В Орехово-Зуево от мороза треснул мост**

Как сообщила пресс-служба губернатора Московской области со ссылкой на председателя Московской областной комиссии по чрезвычайным ситуациям, вице-губернатора Московской области Алексея Пантелеева, специалисты из лаборатории Главного управления по чрезвычайным ситуациям и пожарной безопасности Московской области и другие эксперты исследуют, насколько образовавшаяся трещина серьезна и опасна для дальнейшей эксплуатации моста.

Сотрудникам ГИБДД ГУВД Московской области поставлена задача обеспечить пути объезда этого моста. А.Пантелеев сообщил, что только за одни сутки сотрудники ГИБДД Подмосковья организовали эвакуацию 186 автомобилей, заглохших из-за сильных морозов. Часть из них – до стационарных постов ДПС, часть – до близлежащих автостоянок.

ховки гражданской ответственности – вот перечень предъявленных ей обвинений. Правда, полиция так и не узнала, что же делала голая дама в одиночестве ночью в автомобиле посреди парка.



## Молдова ищет инвестора для строительства стратегического автобана

Как сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Молдова Мирон Гагауз, в 2006 г. объем дорожного фонда республики составит \$13,2 млн. На реконструкцию и капитальный ремонт дорог и инженерных конструкций в текущем году будет выделено \$3,8 млн. В частности, по \$1,5 млн. будут выделены на капитальный ремонт участков дороги А не н и й – Н о й – К э у - шень–Штефан–Водэ–Паланка и Михайловка–Сагайдак–Валя Пержей. Планируется, что в текущем году содержание дорог улучшится, поскольку в минувшем году часть выделенных на эти цели средств направлялась на погашение задолженностей за предыдущие годы. По словам министра, Молдова активно ищет инвесторов для реализации проекта строительства современного автобана Джурджулешть–Крива. Этот проект важен для страны, поскольку современная магистраль обеспечит подъезд к строящимся Джурджулештскому нефтеперерабатывающему терминалу и грузопассажирскому порту. По словам министра, ряд западных фирм уже заинтересовался проектом строительства дороги.

## Камская прописка для Cummins

ОАО «КАМАЗ» и Cummins Inc. создали совместное предприятие «Камминз Кама» по производству двигателей Cummins серии «В» (120–175 л.с.) для российского рынка. Соответствующие учредительные документы уже подписаны. Производство будет сосредоточено на площадях КАМАЗ в Набережных Челнах. На СП Cummins Inc. и КАМАЗом планируют две стадии реализации проекта. По мнению экспертов, емкость российского рынка двигателей серии «В» превышает 100 тыс. в год. В планах ОАО «КАМАЗ» на 2006 г. открытие целого ряда совместных с ведущими мировыми производителями предприятий по производству основных автомобильных компонентов.

## Еще один американский «гибрид»

Агентство по охране окружающей среды (EPA) США работает над гибридным приводом, который сэкономит 55% топлива. Это серьезная заявка, если учесть, что существующие установки обеспечивают экономию 30–40% топлива. Но теперь задача усложняется: автомобиль с разрабатываемой системой должен стоить не более чем на тысячу долларов дороже обычного. Гидравлическая система, которую сейчас испытывают в лаборатории в Анн-Арбор около Детройта, по сути «ловит» энергию, расходуемую при торможении. Она подходит для больших грузовиков, автобусов и коммунальных транспортных средств, снабженных дизелями.

Поскольку в городском режиме работа системы наиболее эффективна. Однако опытным образом является Ford Expedition, а значит, разработка может применяться и на легковых машинах. Уже в следующем году испытания грузовиков с новой гидравлической гибридной системой начнет американская почтовая служба UPS. Но агентство по охране окружающей среды, стремясь сделать проект выгодным, ищет и других партнеров. В частности, речь идет об американской армии и концерне Ford.



## Новый Ford Transit

Ford Transit – самый популярный микроавтобус и фургон в Европе (изготовлено более 5 млн.) обогатился новым поколением. Покупателям предложат большой выбор версий кузова, двигателей и конфигураций салона – концерн обещает не менее 60 модификаций, а отделение Ford Special Vehicle Operations будет делать Transit по индивидуальным заказам. Салон нового

Transit стал больше напоминать легковой автомобиль за счет изменившегося положения водительского кресла и ровного пола, с которого убрали рычаг переключения передач, подняв его на приборную панель. Можно заказать четыре варианта отделки, включая кожу, 10 вариантов расположения кресел. Что касается двигателей, их будет семь – один бензиновый и шесть дизелей. Все дизели отве-

чают требованиям Euro-4. Более мощные из них будут комплектоваться 6-ступенчатой «механикой». В базовое оборудование войдет ABS, электронное распределение тормозных усилий и другие системы стабилизации движения.



## Чем безопаснее, тем аварийнее

Электронные системы, призванные повысить безопасность движения, могут давать обратный эффект. Это выяснили учёные Лондонского Университета, проведя соответствующее исследование. Изучались эффекты двух систем: адаптивного круиз-контроля, который сам

поддерживает дистанцию до передних автомобилей, и активного рулевого управления, которое следует за разделительными полосами на дороге и помогает водителю удерживать автомобиль в своей полосе. На специальных симуляторах тестировались около 50 водителей. Ученые измеряли время их реакции в случае чрез-

вычайной ситуации. Когда обе системы были включены, реакция было значительно более медленной. Как видим, системы создают у водителя ложное чувство безопасности, из-за чего падает уровень внимания и быстрота реакции; «убаюкивает» движение по трассе, когда он уверен, что ничего не надо делать.



Матвей БЫКОВ

# АВАРИИ ЗАПРЕЩАЮТСЯ

## Бороться с беспределом на дорогах ГАИ будет радикально

**По тротуару на приличной скорости объезжал «пробку» водитель «девяносто девятой». О милицейской засаде он не подозревал, поэтому смело раскидывал пешеходов с асфальтовой дорожки. Взмах жезлом, и на радость публике «беспредельщика» останавливает наряд ДПС.**

– Почему так грубо нарушаете ПДД? – недоумевал гаишник, составляя протокол на 50 рублей.

– Вот когда будут законы и штрафы, способные меня удержать, тогда и поговорим на эту тему, – заявил водитель и тут же на мелкие кусочки порвал квитанцию-постановление.

Однако по заверениям главного гаишника страны генерал-лейтенанта милиции Виктора Кирьянова, рабской жизни нарушителей неизбежно придет конец.

– В абсолютном большинстве случаев шоферы сознательно нарушают Правила, – негодовал генерал Кирьянов на пресс-конференции, состоявшейся после Госсовета – В результате этого хамства каждый год на наших дорогах погибают 35–36 тыс. чел. и получают травмы свыше 250 тыс. Ни одна цивилизованная страна мира не может «похвастать» такими цифрами. Только за последние четыре года из-за ДТП экономика России недосчиталась 270 млрд. руб.

Кирьянов уверен, что в первую очередь необходимо пересмотреть нормативно-правовые акты, некоторые из которых уже давно устарели. Не исключено также, что под шумок реформы часть гаишников лишится насиженных мест – их заменят приборы видеофиксации нарушений.

– Считаю, что контакт водителей с инспекторами должен быть минимальным, – продолжает Виктор Кирьянов. – Техника более беспристрастна, и только она может объективно показать картину нарушения.

На подмогу технике придут высокие штрафы, которые по предварительным прогнозам подскочат в три раза. А заскорузлым нарушителям пора всерьез задуматься над своим поведением, ибо вернется система штрафных баллов (и соответственно пересдача экзаменов в ГАИ). Ну а любителям «бухать» за рулем нужно срочно отказываться от пагубной привычки – планируется еще сильнее ужесточить ответственность за пьяное вождение.

За основу борьбы с водительским пьянством, очевидно, будет взят украинский опыт. Тамошние парламентарии в рамках реформирования ГАИ и дорожного законодательства придумали новое наказание для любителей рулить подшофе. Пьяных водителей штрафуют на 90 евро, а за повторное употребление спиртного – уже на 150. Хотя штраф – это мелочи. Поклонникам «бахуса» ко всему прочему придется распрощаться с водительским удостоверением на срок от года до 5 лет. Но и это еще далеко не все! Нетрезвым шоферам будут запрещать занимать определенные государственные посты, а также привлекать их к исправительным работам на срок до двух лет. Водителей, которые повторно попались подшофе, сажают в тюрьму на шесть месяцев.

Но вернемся к российским баранам, вернее, гаишникам. Ожидается, что в отечественное законодательство вернется норма права, разрешающая инспекторам лично взимать штрафы (читай – деньги) с нарушителей. Напомним, что в свое время гаишники могли легально пропускать через свои руки дензнаки, но в конце девяностых правозащитники в один голос заговорили о необходимости отлучения инспекторов от общения с купюрами. Но как показало время, это стало большой ошибкой, поскольку водители перестали платить штрафы в казну вообще – по официальным данным ГИБДД собираемость штрафов по России в целом едва дотягивает до 20%.

### Аnekdot в тему

Встречаются римлянин и венецианец, оба грустные.

Римлянин: Вчера на «красный» проехал, права отобрали на месяц. А ты что?

Венецианец: Вчера на «красный» проплыл, отобрали на месяц плавки.



# ГОЛИМАЯ РАЗВОДКА

**Водителей большегрузов стали прессовать обэповцы**

Если помните, не так давно в Москве гремели уголовные дела в отношении «бомбил», то биши частных извозчиков. Сотрудники Отдела по борьбе с экономическими преступлениями устроили самую настоящую травлю тех, кто с помощью руля пытался подзаработать на жизнь или прокормить семью. Теперь «под раздачу» ОБЭПа попали шоферы коммерческого транспорта – «Газелей», «Бычков».



– Прикинь, – жалуется сосед по лестничной площадке, – работаю на газовской «полуторке», и на днях меня чуть не приняли под белы рученьки сотрудники ОБЭП. Всего-то остановился возле магазина, ко мне подбегает мужик: дескать, диванчик надо перевезти, и пообещал за это штуку рублей. Эх, мать честная, думаю, была не была, и согласился сдуру. Когда приехали к его дому, он отслюнявил деньги, а затем предъявил удостоверение сотрудника Отдела по борьбе с экономическими преступлениями. Решил откупиться, и, к счастью, мент говорчивым оказался – за «трешку» рублей отпустил. А чтоб я делал, если бы не договорился?..

– Ну и зря, – говорю, – Николаич, три тысячи дармоеду отдал. За такие откупные можно и срок схлопотать.

И вот почему. Каждый водитель должен как «Отче наш» зазубрить простое правило – никаких взяток не давать, ибо административное дело о незаконной предпринимательской деятельности может легко перерасти в уголовное дело о даче взятки должностному лицу.

Подумайте, а стоит ли овчинка выделки, ведь статья 14.1 КоАП РФ «Незаконное предпринимательство» карает максимальным штрафом в размере двух тысяч рублей. А наказание по факту дачи взятки должностному лицу по статье 291 Уголовного кодекса РФ грозит штрафом в полмиллиона рублей (!) или лишением свободы на срок (ни много, ни мало) до восьми лет!

К тому же помните, что часть 3 пункта 1 статьи 2 Гражданского Кодекса РФ прямо указывает, что предпринимательской деятельностью считается та, которая направлена на систематическое получение прибыли от выполнения каких-либо услуг. Стало быть, разовая перевозка мужика с диваном или мешком картошки за вознаграждение под предпринимательскую деятельность при всем желании ну никак не подпадает. А уж тем паче – под незаконную!

И только если за одним и тем же занятием вас поймают трижды (а это – уже система) и этот факт будет трижды подтвержден документально, базару нет – суд будет вправе впаять вам штраф за незаконное предпринимательство.

Стало быть, если из гуманистических соображений вы подвезли на своей «Газели» ста-рушку к овощному рынку, взяли у нее, болезнай, ском-

каный полтинник и нарвались на сотрудника ОБЭПа, не теряйте сознание. В протоколе об административном правонарушении пишите честно: «Систематической предпринимательской деятельностью не занимаюсь. Оказал возмездную услугу впервые».

В дальнейшем, при рассмотрении дела в суде, на основании статьи 1.5 КоАП РФ требуйте у стороны обвинения доказательств обратного – то есть того, что вы занимаетесь извозом с утра до вечера. А в отсутствие доказательств требуйте дело производством прекратить за отсутствием состава правонарушения.

Поэтому, еще раз, никаких взяток – это опасно для вашей свободы и благосостояния.

**ТЫ НЕ ОДИН!!!**  
**ЭВАКУАЦИЯ ГРУЗОВИКОВ**  
**ОТ 1 ДО 40 ТОНН**  
**КРУГЛОСУТОЧНО**  
**+7-495-504-63-86**  
**СЕРВИС**  
**+7-495-772-06-06**



Матвей БЫКОВ

# СТРОГИЙ НАДЗОР

**Госавтоинспекция Московской области ужесточает требования к автошколам**

**Когда рухнула советская система вращивания водительских кадров, кривая аварийности стремительно пошла вверх, поскольку для вновь появившихся частных автошкол главной задачей стало извлечение прибыли. Кандидатов в шоferа на таких курсах в большей степени дрессируют на сдачу экзаменов в ГАИ, нежели подготовливают ко взрослой водительской жизни.**

В 2004 году подмосковная ГАИ проводила исследование, выясняя на мес-тах ДТП, в какой автошколе учился «аварийщик». В бесспорные лидеры по числу выпускников-аварийщиков выбились автошколы от Минобразования: из 1305 выпускников угодили в очень крупные ДТП 20 человек. На втором месте драйверы-самоучки: по гаишной статистике, таковых набралось 20 880, 153 из которых стали виновниками дорожных инцидентов. Что касается автошкол, сохранившихся в добром здравии еще с советских времen, то выпускники этих альма-матер оказались самыми дисциплинированными на трассах Москвы и области.

Полученные статистические данные для Управления ГИБДД Московской области послужили руководством к действию. В течение прошлого года со-трудники ГИБДД совместно с Министерством образования (именно этот орган выдает лицензии автошколам) проверяли «кузницы водительских кадров» на предмет их соответствия требованиям нормативных документов. Первые же дни ревизии выя-

вили массу недочетов в образовательном процессе: в одних автошколах откровенно «хромала» материально-техническая база, в других заведениях — халтурили преподаватели... В итоге, из 17 проверенных автошкол у 4 пришлось отзывать лицензии. Всего же на территории столичного пригорода действуют 297 учреждений, занимающихся подготовкой будущих шоферов, и всем им в ближайшее время предстоит встреча с комиссией.

Однако тщательной проверкой автошкол дело не ограничилось. Приняв во внимание высокие показатели аварийности «самоучек», — то есть тех, кто сдавал на права экстерном, — руководство УГИБДД Подмосковья поставило преграды на их пути к рожденным правам. Отныне сдать экзамены экстернатом можно только в трех МОТОРах: в Люберцах, Балашихе и Чехове. Причем если раньше экзамен принимал только один госинспектор, то сейчас решение выносится коллегиально — в состав комиссии входит три — пять инспекторов. Аналогичная ситуация и в Москве — МО-

ТОТРЭРы на Лобненской улице и Варшавском шоссе принимают «самоподготовщиков».

## ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Сергей СЕРГЕЕВ, начальник Управления ГИБДД ГУВД МО:

— К сожалению, уровень подготовки в автошколах оставляет желать лучшего. Многие учебные учреждения, особенно небольшие, уделяют внимание именно сдаче теории и практики в ГИБДД, а вот к реальным дорожным условиям не готовят своих слушателей вообще. И проблема в том, что ни школа в целом, ни инструкторы в частности не несут никакой ответственности за своих выпускников, а, по моему убеждению, так не должно быть. Вместе с тем имеются вопросы и по нашей линии. Поэтому мы постепенно вводим в своих экзаменационных подразделениях так называемый «индивидуальный штамп госинспектора». То есть принял сотрудник экзамен и в соответствующих документах ставит свой штамп. Это нужно для того, чтобы у человека появился элемент персональной ответственности за свой труд.

Также хочется заметить, что для воспитания действительно хороших и безопасных для окружающих водителей мало локальных мер. Необходимо со школьной скамьи прививать принципы безопасного поведения на дороге — как в качестве пешехода, так и в качестве водителя.

**От редактора.** Поднял меня как-то приятель, мол, слабо стандартные «гаишные» билеты по ПДД прощать? Грешен, повелся. Довольно быстро пришлось взяться за брошюру «Правил...» Зато теперь точно знаю: без «натаскивания» Правила не сдашь, поскольку в КАЖДОМ билете от ОДНОГО до ЧЕТЫРЕХ вопросов сформулированы НЕКОРРЕКТНО. Так что и это поправить надо бы...



# ЗНАКИ НЕПОНИМАНИЯ

## Или Как читать новые таблички на дорогах

**В новом году официально появились на свет 24 новых дорожных знака, а 18 ныне существующих модифицировались. В большинстве своем эти знаки из разряда «информационных», но по большому счету затяянная знаковая реформа абсолютно бессмысленна и является пустой трофеей денег налогоплательщиков.**

Добавлена группа, которая называется «Знаки особых предписаний», они вводят или отменяют определенные режимы движения. Группа, которая переименована в «Информационные знаки» (ранее – информационно-указательные), информирует о расположении населенных пунктов и других объектов, а также об установленных или рекомендуемых режимах движения.

Введены такие знаки, как, например, «Число полос» (цифрами будут указаны полосы движения и режимы движения на них), «Искусственная неровность» (предупреждает о наличии «лежачего полицейского»), «Полоса аварийной остановки, остановки на крутом спуске».

В запрещающей группе введен знак «Контроль» (запрещает проезд без остановки через контрольные пункты). Этот знак будут вешать на подступах к стационарным постам ГИБДД.

Сервисная группа дополнена четырьмя новыми знаками: два из них информируют о зоне действия сотовой связи для передачи информации о ДТП и о возможности связи с ава-

рийными службами, а два других – о нахождении таких объектов, как «Бассейн или пляж» и «Туалет».

В группу знаков дополнительной информации добавлены: «Тип тележки транспортного средства» применяется со знаком «Ограничение массы на ось т/с», «Вид маршрутного транспортного средства» информирует о месте стоянки автобуса, трамвая, троллейбуса, «Препятствие» обозначает само препятствие на пути и его объезд.

Ну и теперь о том, почему эти знаки – пустая трата денег. К примеру, какой прок от знака «Затор», который будет вывешиваться на время «пробок» перед участком дороги, где собственно и образовалось затруднение в движении? Догадаться о «пробке», можно даже не имея семи пядей во лбу, по скоплению машин.

Знак «Контроль». Чем же так не устроил знак «Движение без остановки запрещено»?

Ну, или чем же может помочь автомобилистам знак «Бассейн или пляж»?

Думается, что подоплека этой реформы – финансовая. Дело в том, что

установка одного дорожного знака колеблется от 5 до 10 тыс. руб. Если учесть, что в рамках реформы нужно повесить и заменить порядка 50 тыс. знаков, то нетрудно подсчитать, что в масштабах страны сумма получается с огромным количеством нулей. Трудно поверить, что часть этих денег не пойдет на строительство трехэтажных дач для гаишных начальников.

## ЗАПЧАСТИ ДИЗЕЛЬ-СЕРВИС ОБОРУДОВАНИЕ

Для автосервисов



Стенды для ремонта  
THWД Bosch

СЕРВИС: (495) 585-05-41  
ОБОРУДОВАНИЕ И ЗАПЧАСТИ:

(495) 585-05-42  
[www.polotorka.ru](http://www.polotorka.ru)

Ремонт импортной грузовой  
и прицепной техники  
Запчасти оптом и в розницу

СЕРВИС DAF, MAN, MB

Компьютерная диагностика  
Регулировка схождения

ROR, SAF, BPW  
Тел.: (495) 980-9128  
995-1734

E-mail: [adampolis.m@mtu-net.ru](mailto:adampolis.m@mtu-net.ru)

ADAMPOLIS+M  
Joint stock company  
Truck @ Treiler Service



Матвей БЫКОВ

# В ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

**уходят иные маршрутки вместе с пассажирами на борту**

**Общественный транспорт по-прежнему остается смертельно опасным для пассажиров. Поэтому Департамент ОБДД МВД России намерен всерьез взяться за проблему пассажирских перевозок в стране. Коммерсантам пора готовиться к тяжелым временем.**

По заказу российского МВД специалисты столичного технического бюро разрабатывают новые способы снижения аварийности на дорогах. Они предлагают установить на маршрутных такси «черные ящики» по аналогии с авиацией. Это устройство позволит регистрировать скорость движения автомобиля, включение указателей поворота и другие параметры.

По мнению экспертов, запись, сделанную «черным ящиком», можно использовать при выявлении причин ДТП. После дешифровки всей информации можно определить хронологию событий, приведших к аварии, и того, по чьей вине она произошла. Специалисты говорят, что «черные ящики» можно устанавливать на любой вид транспорта – легковой автомобиль, автобус или грузовик.

Между тем аварийность на пассажирском транспорте остается весьма высокой. В Москве с начала 2005 г. произошла 91 авария автобусов. В них погибли 7 и пострадали 164 чел. Госавтоинспекция регулярно проводит облавы на «извозчиков», и в ходе последней операции столичная ГИБДД привлекла к ответственности четыре тысячи таксистов. Основными нарушениями являются выезд на встречную полосу движения (232 случая), нарушения правил перевозки пассажиров (1020), правил пересечения перекрестков (2387), 1410 случаев превышения скорости, 230 автобу-

сов эксплуатировались без прохождения государственного технического осмотра.

В Московской области дела с маршрутками обстоят несколько лучше, чем в столице, недавно завершившаяся операция «Автобус» наглядно это продемонстрировала. Сотрудники подмосковной ГАИ тщательно проверяли все автобазы на подконтрольной территории и выявили почти 2700 нарушений ПДД водителями автобусов. Шесть водителей задержаны в рейсе в состоянии крепкого подпития. Среди пьяниц особо отличился шофер Москалев И.М., который мало того, что был «под мухой», так еще и не имел водительских прав соответствующей категории! Материалы по данным нарушениям областная Госавтоинспекция направила в органы местного самоуправления для лишения транспортной фирмы лицензии.

Еще одного любителя «пьяных покатушек» на «пассажировозе» инспектора обнаружили в кювете. Уроженец Саратовской области выжимал из автобуса все соки, на одном из крутых виражей многотонную машину занесло, и на полном ходу она улетела в овраг, где ударилась в дерево. В результате пассажиры получили травмы. 24 водителя возили пассажиров без открытой категории «Д». За нарушение правил перевозки людей привлечено к ответственности 356 водителей и должностных лиц (в

прошлом году таких нашлось 173). За превышение скорости оштрафованы 1025 извозчика, что почти на 700 человек больше, чем в ходе прошлогодней операции.

В ходе рейда сотрудники областной ГАИ выявили 12 водителей «гастарбайтеров», пребывающих на российской территории нелегально. По мнению милиционеров, это – большая проблема. Дело в том, что водители из сопредельных государств крутят руль в буквальном смысле на рабских условиях – работодатель обязывает их каждый день приносить в кассу определенную сумму, в противном случае шоferа «ставят на счетчик». Такие каторжные условия труда вынуждают водителей выходить в рейс и пьяными, и с крепкого бодуна, и брать пассажиров на борт сверх отведенных мест.

Госавтоинспекция Московской области на постоянной основе следит за безопасностью пассажирских перевозок в Подмосковье, и, надо заметить, это положительно сказывается на дорожной обстановке. Вид сотрудников, хочешь не хочешь, дисциплинирует даже самых «отмороженных» водителей.

Чувашии маршрутки тоже не дают гаишникам скучать. Ну и служивые в свою очередь в долгую не остаются, «развлекая» водителей «Газелей» лекциями на тему безопасности дорожного движения. Вместе с квитаницей на оплату штрафа за нарушение ПДД «извозчики» получают приглашение на двухчасовую лекцию, где инспектора рассказывают, как нужно правильно вести себя за рулем. Как отметили в республиканской ГИБДД, мизерные штрафы в 50 и 100 руб. уже давно не дисциплинируют водителей маршруток. Это и вынудило стражей дорожного порядка пойти на хитрость: вместо того чтобы зарабатывать деньги в «прайм-тайм», шоферам таксомоторов приходится заново учиться азам правильного и безопасного вожде-



ния. Кто-то может возразить, что такой меры административного воздействия, как лекция, в Кодексе не предусмотрено, однако согласно статье 27.2 КоАП РФ сотрудники ГАИ имеют право доставлять дорожных беспредельщиков в органы внутренних дел для составления протокола,

и как раз во время этого действия нарушителям читается лекция.

В соседней Белоруссии инспектора тоже развлекают нарушителей пропагандой. В специальном агитавтобусе установлен телевизор и видеомагнитофон. Остановленных водителей не штрафуют, а загоняют

на просмотр фильма о кровавых последствиях нарушений. Говорят, после киносеанса люди выходят поседевшими, а некоторых даже тошнит. Воистину: кинематограф – великая сила. Не исключено, что перевоспитать водителей можно не штрафами, а именно гаишными ужастиками.

## ГИБДД ВЫДЕЛЯЮТ ТОК

### Московские власти купили генераторы для светофоров

**Майская авария на Чагинской электроподстанции выбила из привычной колеи всю Москву. За считанные секунды город погрузился в хаос – не работали светофоры, не ходили электрички, поезда, в квартирах не было света. Те, кто в тот злополучный день сидели за баранкой, помнят многокилометровые «пробки» из-за неработающих светофоров. Столичные власти обещают не допустить уличного паралича из-за обесточенных светофоров, и город уже закупил несколько десятков бензогенераторов для «трехглазых регулировщиков».**

С проблемой обесточенных светофоров Москва столкнулась впервые и оказалась совершенно не готова к ней. А вот Госавтоинспекция Подмосковья оказалась более дальновидной. Еще два года назад начальник областного Управления ГИБДД Сергей Сергеев озабочился покупкой переносных генераторов для постов Госавтоинспекции. Многим это показалось пустой тратаю денег, но всякий раз, когда случались перебои с электроэнергией, генераторы приходили на помощь и работа постов-пикетов не останавливалась ни на минуту. Когда в мае в столичном

регионе случился энергокризис, вызванный аварией на подстанции, все светофоры близ постов и сами пикеты работали в привычном режиме. В отличие от Москвы.

Передовой опыт Московской области взяла на вооружение и Москва. Пусть не сразу, но практически все светофоры на главных артериях города будут оснащены устройствами бесперебойного питания (три десятка электронных регулировщиков уже подключены). Хотя, надо признать, в неработающих московских светофорах виноваты сами столичные власти, поскольку большая часть «трехглазых

друзей» питается не от специальных энерголиний, ток по которым будет течь, даже если Чубайс разом выключит все рубильники, а от... магазинов! Не удивляйтесь – в целях экономии, коммерсанты предлагают делиться энергией со светофором, а за это префектура делает продавцам скидки по оплате коммунальных услуг.

Но светофоры светофорами, а от «пробок» порой не спасают даже и они. Поэтому в зимний период на наиболее проблемных перекрестках Москвы дежурят дополнительные наряды ДПС, чтобы в случае необходимости инспектора могли вручную регулировать движение транспорта. Хотя без острой необходимости ручное регулирование служивым запрещено, ведь свисток и жезл спасают от «пробок» конкретно взятый участок, но зато усугубляет проблему на других.

#### КСТАТИ

В Подмосковном городе Электросталь на днях установили светофор на пересечении Красной и Советской улиц. Этот перекресток считался самым аварийно опасным в городе, и Управление подмосковной ГИБДД не раз поднимало вопрос о необходимости появления на нем светофора. К счастью, у местной администрации нашлись средства на установку электронного регулировщика.



Матвей БЫКОВ

Ефим СВИСТУН

# ИГРА НЕ ПО ПРАВИЛАМ

**Неожиданно для автомобилистов ГАИ изменила ПДД.**

**Тысячи водителей уже стали жертвами гаишного беспредела**

**Словно обухом по голове получили моторизованные россияне аккурат под Новый год от представителей Госавтоинспекции – с 1 января 2006 г. вступили в силу «Изменения в Правила дорожного движения». Данные новшества стали прекрасной кормушкой для самих же гаишников. Сложилось впечатление, будто перекраивали ПДД как раз для этой цели.**

Судите сами – в одночасье оказались вне закона все автомобили, у которых задние повторители указателей поворотов – красного цвета, а передние габаритные огни – оранжевого или желтого цветов. По оценкам Государственного таможенного комитета и Департамента ОБДД МВД РФ, около 12% всего российского автопарка состоит из таких машин. Более того, на Дальнем Востоке процент «красно-фарных» авто дотягивает до отметки 99% – даже ГАИ поголовно колесит на запрещенных ныне «японках». Что касается грузовых автомобилей, то тягачи американской сборки тоже попали под запрет новых ПДД. В схожей ситуации оказались и владельцы стареньких ГАЗов и ЗИЛов – если помните, то на раритетах сзади всего два фонаря, которые играют роль и «стопарей», и габаритов, и «поворотников».

По утверждению гаишных законотворцев, ничего нового они не изобрели – просто привели «Правила дорожного движения» к ГОСТ. Дело в том, что государственный стандарт, распространяющийся на автомобили и дошедший до нас еще с начала семидесятых, прямо запрещал эксплуа-

тацию на территории России автомобилей с красными «поворотниками». Однако когда писали ПДД, о ГОСТе напрочь забыли. А как же проводился техосмотр, спросите вы?

Да очень просто – в ПДД, в «Перечне неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств», сказано, что тип, цвет, количество, расположение и режим работы внешних световых приборов должен соответствовать требованиям конструкции, которые определяет завод-изготовитель. Красные «поворотники» соответствуют требованиям конструкции, которые определены американским или японским автопроизводителем, а значит, техосмотр может быть пройден.

В новой редакции ПДД сей пункт остался, но есть существенное дополнение: черным по белому написано, что задние и передние повторители указателей поворотов должны быть желтого или оранжевого цветов, а передние габариты – белого цвета. Что показательно – два абзаца в одном пункте ПДД прямо противоречат друг другу, ведь, с одной стороны, цвет соответствует требованиям за-

вода-изготовителя, а с другой – не соответствует российским ПДД.

**Цвета тому не милы, у кого очи гнилы...**

Этот парадокс пришелся по вкусу гаишникам, которые устроили облаву на автомобилистов. На дороге владельцев запрещенных машин штрафуют (читай – «разводят» на взятки), в регистрационных отделениях отказывают в постановке на учет, в пунктах техосмотра не выдают «лобовочки».

Бесчинство инспекторов вынудило автомобилистов из различных городов страны (Москвы, Петербурга, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, Магадана, Владивостока) устроить акции протеста. Стихийные митинги возникали то на оживленных магистралях, то бунтари пикетировали здания местных ГИБДД. Самодельные плакаты пестрили разнообразными лозунгами: «Руки прочь от моей машины», «Цвет лампочек на безопасность не влияет», «Цвета тому не милы, у кого очи гнилы». Над многими машинами развевались флаги с символикой американских марок.

Но пока люди пытались взывать к совести гаишников, служивые продолжали устраивать самую настоящую вакханалию на дорогах. В различных округах Москвы (в Юго-Западном, Юго-Восточном, Восточном, Зеленограде) и в целом по стране инспектора охотились на красные фонари. Доподлинно известно, что десяток транспортных фирм понесли крупные убытки из-за срыва поставок – виной тому сотрудники ДПС, продержавшие американские грузовики на своих постах, пытаясь «вздрючить» водителей за красные «поворотники».

Такой произвол творился несмотря на то, что Департамент ОБДД официально заявил, что первые месяцы какие-либо санкции к запрещенным авто применяться не будут. После затяжных новогодних праздников представители все той же ГИБДД выступили с другим заявлением, дес-



кать, автомобили, ввезенные из США или Японии до введения новой редакции «Правил» могут безбоязненно передвигаться по дорогам и проходить техосмотр наравне с «правильными» машинами. А вот настоящие проблемы возникнут у тех, кто ввез авто после Нового года – будет отказано даже в постановке на учет. Однако заявления руководства не возымело действия на инспекторов, работающих на дорогах и в отделах по регистрации транспорта и по техосмотру, – они продолжали гнуть свою линию.

#### На положено – вето наложено?

Ситуацией не на шутку обеспокоились депутаты Госдумы. Они направили письмо на имя премьер-министра Михаила Фрадкова с предложением приостановить действие «Изменений в Правила дорожного движения»:

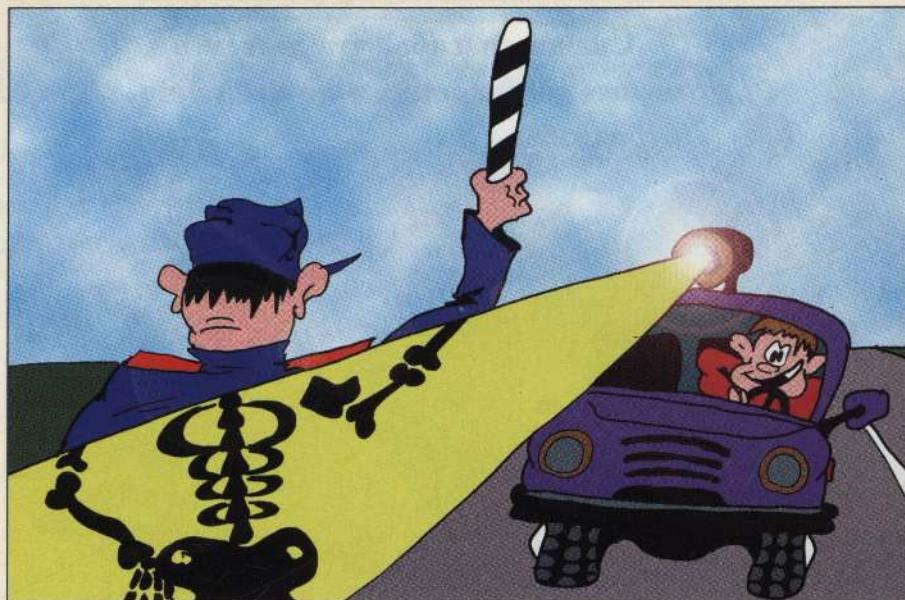
«Владельцам транспортных средств потребуются время и дополнительные материальные затраты на реализацию нововведений. Неисполнение же новых правил уже сегодня влечет за собой серьезные меры административного наказания вплоть до лишения права управления транспортными средствами», – говорится в обращении к Фрадкову.

Депутаты решили защитить автомобилистов от внезапного введения изменений в ПДД, по которым американские и японские машины оказались запрещенными к эксплуатации. Также парламентарии поручили профильным комитетам выяснить у Правительства РФ и ГИБДД, как происходило информирование населения о внесении изменений в «Правила дорожного движения».

В целом, по мнению депутатов, сани изменения в «Правила» вполне разумны, и претензии вызывает их внесение без предупреждения, что отражает наплевательскую политику государства на граждан страны: за последние несколько месяцев точно по такому же принципу – без предупреждения и информирования – таможенники пытались изменить пошлины, а правительство исправляло тарифы по ОСАГО.

После того как Госдума вступилась за моторизованных граждан, гаишники тоже решили примазаться к лагерю депутатов и сказали, что также не в восторге от внезапного введения новых «Правил»:

– Данные изменения были приняты к исполнению слишком спешно, – сообщил депутатам представитель от ДОБДД МВД РФ. – Ни наша служба, ни сами водители не успели перест-



роиться на новый лад. Поэтому мы разослали во все регионы телеграмму, в которой местным руководителям предписывается учитывать сложившиеся обстоятельства и не наказывать водителей по новым «Правилам дорожного движения», а только разъяснять, что именно они нарушили.

Впрочем, как мы уже говорили, гаишники на местах чихать хотели и на телеграммы, и на свою совесть. Их главной задачей стало выуживание у водителей дензнаков.

К счастью, на депутатский запрос председатель Правительства Фрадков все же отреагировал. На одном из недавних заседаний он пообещал на год отложить запрет на разноцветные поворотники и нормы о перевозке детей в специальных креслах.

– Поправки были опубликованы 27 декабря 2005 г., а вступили в силу уже 1 января 2006 г., – соглашается Фрадков, – так что большинство автомобилистов стали нарушителями, даже не подозревая об этом.

Новые требования к световым сигналам Фрадков обещал применять только к тем автомобилям зарубежного производства, которые будут приобретаться после 1 января 2006 г. На сегодняшний день в Россию уже запрещено ввозить автомобили с нестандартной оптикой, а если такие проникнут нелегальным способом на ее территорию, то неизбежно возникнут сложности с постановкой на учет и техосмотром.

Но пока Правительство не приостановит действие изменений, у инспекторов есть все полномочия продолжать обирать население. Есть ли выход? Законного, увы, не существует. Но неко-

торые правозащитники предлагают пойти на хитрость: попытаться в суде доказать, что инспектор... дальтоник. Ведь, действительно, гаишники определяют цвет фонарей на глазок, а не при помощи специальных измерительных приборов, и то, что они называют красным, на самом деле может быть желтым или того хуже – зеленым...

#### В светлый путь

Но попавшими под запрет красными «поворотниками» обновленные ПДД не ограничиваются – в своде дорожного закона появилось еще много норм. К примеру, обязательное включение ближнего света фар в любое время суток вне населенных пунктов (за невыполнение штраф 50 руб. – «неправильное использование световых приборов»). Данное изменение внесено, чтобы снизить количество ДТП с участием пешеходов. Хотя весьма трудно представить, как горящие фары отразятся на сознательности пешеходов, ведь бросаются под колеса «безлошадные» граждане с мыслью, что машина – не трамвай, объедет. За рубежом законодательно уже давно предписано днем ездить с ближним светом, но когда вводилось это правило, разработчики преследовали иные, не связанные с пешеходами цели, – заботились исключительно об автомобилистах, которые из-за грязных стекол или яркого солнца не замечали днем другие машины.

Или вот еще одно новшество во имя пешеходов: за городом они теперь должны ходить в одежде со светоотражающими нашивками, чтобы водители могли их видеть издалека.

Еще одно изменение: отныне водители обязаны возить с собой талон





техосмотра и передавать его для проверки сотруднику ГИБДД. Раньше ПДД предписывали возить его на лобовом стекле, но за его отсутствие инспектора не могли толком ничего сделать, ведь отсутствие «лобовичка» не означает, что машина не проходила ТО, как не означает отсутствие у гаишника при себе справки из психдиспансера, что он отвязный сумашедший. Теперь же непредоставление гайцу заветного талончика прививается к его отсутствию.

Новые правила коснулись и дорожных знаков. Так, круглая табличка «Обгон запрещен», при котором раньше все же позволялось обгонять трактор или повозку, едущие медленнее 30 км/ч, теперь читается по-новому. Выезд на полосу встречного движения отныне и впредь запрещен при любых обстоятельствах.

Новые правила сильно пошатнули авторитет черных «мерсов» с джипами сопровождения, которым раньше нужно было уступать дорогу. Теперь неприкосновенностью могут пользоваться только те «членовозы», которых сопровождает машина ГАИ с красно-синей «мигалкой». В ГАИ уверены, что это еще один шаг в борьбе с незаконными кортежами и спецсигналами.

В этом же перечне изменений в ПДД дана ссылка на ГОСТ Р 52231-2004, устанавливающий требования к уровню внешнего шума транспортных средств. Это означает, что при проведении техосмотра владельцам тюнингованных авто с эффектными прямоточными глушителями придется непросто.

Изменения в ПДД затронули интересы детей – теперь перевозить ребенка до 12 лет в машине разрешено

только при наличии детского сиденья или специального удерживающего устройства. Исключение сделано только для машин, где таковые приспособления установить невозможно. Но помните, что штатные ремни безопасности проходят как раз на уровне шеи малыша, поэтому при ДТП ремни могут просто «повесить» ребенка или сломать ему шею. Если нет денег на покупку специальных устройств, рекомендуем сажать чадо выше, на дополнительную подушку (тогда ремень пройдет там, где положено). Однако если ваш отпрыск – непоседа, подушка довольно быстро выскользнет из-под него.

#### Госдума хочет диктовать правила

В Госдуму был внесен законопроект, предлагающий сделать Правила дорожного движения федеральным законом. При таких условиях вносить изменения в ПДД смогут депутаты, а

не правительство. По мысли парламентариев, поправки в ПДД, вступившие в силу с 1 января, показали, насколько несовершенна сия процедура. Автор законопроекта лидер «Движения автомобилистов России», депутат Виктор Похмелкин уверен, что существующая процедура внесения изменений в дорожные «Правила» противоречит основному российскому закону – Конституции:

– Власти позволяют себе принимать законы, не информируя об этом граждан, – негодует Похмелкин. – Согласно Конституции, любой закон, ограничивающий права и свободы граждан, должен приниматься Госдумой и Советом Федерации, а «Правила дорожного движения» – как раз этот случай. Конечно, работа Госдумы гораздо неповоротливей, зато более прозрачна, чем деятельность Правительства РФ. Мы принимаем законы медленно, все разъясняем и рассказываем, а кабинет министров об этом совершенно не заботится. Всем будет удобнее, если ПДД будет устанавливать Дума.

В случае если похмелкинский проект будет принят, парламентарий обещает разработать другие законы, устанавливающие правила автомобильной жизни. Например, правила регистрации и прохождения ТО, которые устанавливает МВД, или методики освидетельствования на состояние опьянения, утверждаемые Минздравом.

– Необходимо объединить все законы, касающиеся безопасности на дорогах, в «Кодекс безопасности дорожного движения», который будет принимать Госдума, – уверен депутат Похмелкин. – Только это позволит избавиться от бардака в законодательстве.



Ефим СВИСТУН

# «ЛОБОВИЧКУ» ПРОДЛИЛИ ЖИЗНЬ

## Правительство утвердило новые правила прохождения техосмотра

**Опубликовано постановление Правительства, согласно которому увеличиваются сроки прохождения техосмотра. Интервалы его прохождения увеличены на год, а ежегодно являться на пункт ТО нужно, начиная с семилетнего возраста машины.**

На новые и годовалые легковые машины выдавать талон ГТО будут на три года, а подержанным автомобилям продлили молодость на два года: вплоть до семилетнего возраста легковушкам (машины общей массой до 3,5 тонны) нужно будет являться на пункт инструментального контроля раз в два года. Маршрутки, такси и автобусы, которые перевозят пассажиров на коммерческой основе, будут, как и прежде, проходить техосмотр каждые шесть месяцев. Небольшие грузовики вроде «Газели», массой не больше 3,5 тонн, – раз в год, так же как, и учебные машины, и автомобили спецслужб.

Постановление вступило в силу 1 января 2006 г., и все, кто приезжает в пункты ГТО, получают «лобовички» по новым правилам. Впрочем, спешка Правительства привела к тому, что талоны сроком на три года выпустить не успели. На многих пунктах прохождения ТО, как прежде, выдают талоны на два года для машин не старше пяти лет.

Но в некоторых пунктах по проведению техосмотра проблему решили весьма просто – «лобовичок» выдают двухлетний, но в нем от руки ставят отметку, что проходить очередной ТО нужно через три года.

Вместе с тем в газетах появились сообщения, что правительенная комиссия по административной реформе своим постановлением отстранила ГИБДД от техосмотра. Но это не совсем так – милиционских функций с Госавтоинспекции никто не снимал. Как и прежде, талоны техосмотра будут выдавать исключительно госинспектора. Но справедливости ради заметим, что гаишников и впрямь хотели отлучить от «кормушки» и передать процедуру ГТО в частные руки. Однако с кабинетом министров удалось договориться – в итоге сошлись на том, что проверять техническую составляющую будут аттестованные автосервисы, а работать с базами и оформлять «лобовички», как и прежде, — инспектора.

По мнению Сергея Нарышкина, при таком подходе к делу удастся избавиться от очередей на ТО. Более того, свой первый «лобовичок» новые автомобили будут получать в автосалонах, а последующие – на дилерских техстанциях. Кстати, регистрацию новых авто также планируется вернуть в автосалоны.

Точное число автосервисов, которые допустят к техосмотру, в Правительстве не называют, поскольку еще не дописаны типовые требования к

автосервисам. Но точно известно, что на СТО должны быть современные диагностические линии, помещения для сотрудников ГИБДД, выделенные линии связи с центральными базами данных МВД.

Несомненно, многих беспокоит вопрос о цене услуг. По мнению разработчиков правительенного постановления, скачка цен не произойдет, поскольку расценки на техосмотр будут устанавливаться органами местной власти.

Кстати, в Москве автомобилистам придется тратить меньше времени на заполнение квитанций по техосмотру – столичные власти решили сократить количество квитанций, которые должны заполнять водители. Как сообщил на пресс-конференции руководитель ГУП «Техконтроль» Игорь Климанов, до сих пор, чтобы пройти техосмотр, водителям приходилось оплачивать стоимость работ (она на сегодняшний день равна 520 рублей) не одной, а двумя квитанциями. В итоге сумму нужно было разбивать на две части и соответственно заполнять больше бумажек в кассе. Теперь же водителям достаточно заполнить одну квитанцию и сразу заплатить всю сумму. Изменения вступили в силу с 1 февраля.

## «ТРАКДЕТАЛЬ» 31 км и 23 км МКАД

**Запчасти для тягачей, прицепов и полуприцепов европейского производства**

**Всё для осей ROR, SAF, BPW**

**Оптом и в розницу**

**Тел.: (495) 201-90-71, 201-90-72, 747-65-40  
970-61-18, 970-61-82**

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

**www.nakladki.ru**



FOMAR  
ROULUNDS



MANLE Mobil



# Авария: и жизнь теперь другая...!

19 мая 2005 года. Обычный день, который ничем не отличался от других таких же рабочих весенних дней для сотен миллионов людей. Просто для каждого он свой – неповторимый. А для меня этот день стал днем второго моего рождения.

Было великолепное утро и солнышко заливало всю трассу Нижнего Новгорода. Я возвращался домой на тягаче Skoda-LIAZ с пустым полуприцепом. За предыдущую ночь успел починить стойку на полуприцепе, которая так не вовремя вылетела из гнезда, из-за чего каркас верха тента заметно провис вдоль левого борта. Облачившись в спецовку и вооружившись домкратом и ножовкой, за каких-то 30–40 минут исправил поломку и отправился в дальнейший путь. В этот день, наверное, как и у многих других людей у меня тоже были планы на следующий день, месяц и год.

К обеду солнце становилось все более назойливым и утомительным. Если спросить меня, о чем я думал в этот момент, отвечу: не знаю или не помню. Наверное, и не возможно вспомнить последние мысли перед аварией. Мне кажется, только лгун будет утверждать, что он помнит свои мысли перед столкновением. Скорей всего это у него подсознательное самовнушение, или, что-то в этом смысле.

В Нижнем Новгороде, на объездной трассе, остановился возле кафе перекусить. Ближайшее оказалось закрыто на учет, потому я пересек дорогу и оказался в точно таком же кафе. У прилавка стояли две девушки, а в углу за столом, образовавши круг, сидело пятеро «отмороженных» парней – «бычки». Может и не все пятеро – «отморозки», но один из них – на 100% больной. Причина недовольства заключалась в том, что ему принесли теплые блины с творогом вместо горячих. За что несчастную официантку он уже просклонял по маме и папе, а кроме всего, судя по всему, был страшно озабочен своим либидо. Его друзья вроде бы пытались «притормозить» чрезмерные выступления, но со стороны их усилия смотрелось как-то вяло. Завершения концерта я дожидался не стал, развернулся и ушел в соседнее кафе, что расположено в 30 метрах от этого «театра». Вслед за мной пришел и другой «водила». Видно, ему тоже надоели все это слушать, и он последовал моим примером.

Впрочем, не об этом я думал в тот миг. Возможно, о том, что в доме надо поднимать второе крыльцо, обкладывать кирпичом и строить сауну. Центральное крыльцо тоже давно требует замены первого и второго венца сруба, а то помаленьку начинает заваливаться на бок. Проходя мимо дома, даже посторонний человек косится на фасад и крышу. И правильно: фасад обшелушился и требует хорошей покраски. Ну а крыша и вовсе построена по-старому, на четыре стороны. Да и сетка-рабица, ограждающая палисадник, почернела и провисла.

А дальше, почти засыпая, вижу вдалеке какой-то грузовик или самосвал, а может еще что-то. Но он далеко, и можно строить дальше планы дальше. А солнышко так нежно припекает руки и лицо, что хочется спать. Двигаясь по трассе, думаешь, вот сейчас, через 5–10 км, будет кафе, встанешь, выпьешь крепкого кофе и чаю, придешь в себя и поедешь дальше. И вся жизнь так хороша, люба и дорога твоему сердцу... Ты думаешь, что с тобой то такая глупость, как заснуть за рулем, произойти не может. То есть может, – с кем угодно, но не с собой. И дальше мечтаешь, что надо взять в кредит машинку, просто для себя, для семьи... Чтобы без проблем, всем вместе съездить на природу. А какого она будет цвета? Надо посмотреть; открываю глаза. Заг самосвала! Близко – в глаза. ТОРМОЗ!? – ХАКИ!? – ТОРМОЗ!? – ЗАСНУЛ! – КАК? – СТЕКЛА! – У-у-у-б... УДАР! – ТЕМНОТА...

Легкий ветер обдувает лицо, какие-то голоса, кто-то к кому-то обращается по имени, что бы тот залез в кабину и приподнял меня. В ответ голос со спины заявил, что он не Геркулес и в тот же миг меня приподнимает. От боли в ноге, открываю глаза. Я заваленный набок вправо от панели приборов, моя спина покосится на руках МЧС. Кто-то меня успокаивает и делает противошоковые уколы со словами: «Все будет хорошо!». Появляется второй спасатель, он пытается срезать водительскую дверцу гидравлическими ножницами, мне больно и я ору, что нога зажата, что надо кресло отвести до упора, а его спинку прижать к сидению для большего хода. Пытаюсь что-то сделать сам, но руки не подчиняются. Может, мне все это казалось, может, я и не орал. Может, я все это выдумал. Только откуда эти воспоминания?

Помню, меня вынимают, грузят в машину. Я кричу, что бы нашли мой сотовый и дали позвонить. Кто-то спрашивает: «Куда, какой номер?». Я что-то отвечаю, упоминаю своего начальника Гранда и, видимо под действием лекарств и травм, теряю сознание. А дальше сон, странный сон. Лежу в белом помещении, похожем на палату. Вокруг суетятся какие-то люди. Троє в черных костюмах и белоснежных плащах до пят какое-то мгновение смотрят на меня, затем одновременно отворачиваются, и не спеша, боком удаляются. Мне становится страшно и холодно. И где-то, не знаю где, может в подсознании, а может только взглядом, я безмолвно и покорно спрашиваю: «Господа! Неужели я так сильно грешен, чтобы Ты не простил меня?» Они оглядываются, мне становится спокойно и страх уходит.

В эту секунду я открыл глаза и понял, что все будет хорошо! Я лежал на каталке, рядом медсестры. Одни кричали, мол, куда ставить? Другие орали, что прямо здесь, в проходе. Какая-то страшная тетка в очках, ужасно больно сдавила мое лицо руками и с иронией проговорила: – «Докатался, теперь только лежать будешь». Я попытался дернуться телом, но кисти рук и ног были привязаны к каталке. Очень сильно хотелось пить, постоянно тошило. Сквозь бред я слышал, как сестры говорили: «Смотри, тошнит кровью, не жileц, отбил весь желудок. Поверните ему голову на право, или налево, а то захлебнется». Кто-то пытался удержать мою голову в боковом положении. Но ее хаотично кидало, то в левую сторону, то в правую. Какая-то медсестра что-то вытирала под моими плечами и шеей. Кровь? Не иначе... И опять эта страшная женщина в очках, с большим тампоном подошла и начала болезненно прикладывать этот кусок марли к лицу. Я огрызнулся и предложил мягче прикладывать тампон.

В ответ она сжала мое лицо за уголки губ и прошипела: «А ты и ходить больше не сможешь, ты теперь инвалид. Позвоночник тоже сломан, как и нога; и мой муж тоже откатался, теперь в сырой земле лежит!».

Я не знаю, о чем тогда подумал, но успел сказать: «Не дождешься!», и закрыл глаза. Спустя какое-то время меня настойчиво потрясли за руку: «К Вам пришли, Вы их узнаете?». Открыв один глаз (второй заплыл синяком), я стал рассматривать посетителей. Вот передо мною проплыло лицо Гранда, затем Николая, кто-то помахал рукой. Дальше смутно – голоса Николая и Гранда: «Наташу привезли, завтра приведем, не волнуйся, все в порядке, ребята машину забирают, сам жив, и ладно. Держись!». Потом они расплываются в тумане. Видимо, стал засыпать.

Утром меня на каталке везут на рентген, каждая кочка болезненно ощущается и в теле, и в ноге. Там фотографируют голову, ногу. Снова везут, какая-то палата: меня размещают в ней, напротив ставят дополнительную кровать. Потом входит жена – плачет, закрывает руками лицо. Входят Гранд и Николай: Гранд что-то говорит, Николай просто молчит. Мне кажется, что я им глупо улыбаюсь, становлюсь неловко истыдно.

Понимаю, что палата отдельная, специально для меня и жены – Гранд позабочился. Становится приятно за работу, а внутри вдвойне стыдно за аварию, хочется, провалится сквозь землю. Ведь так все глупо получилось. Главное меня никто не торопил, не подгонял сзади... Шел пустой, отдохнувший, и на тебе – заснул.

Гранд пытается решить, где делать операцию. Переживает, а мне все больше и больше стыдно: сколько же людям проблем создал! Вот точно говорят «Нет человека, нет проблем!». Глупые мысли, но все ровно лезут. Дальше осмотр у докторов, и нас с женой оставляют наедине. Беседуем обо всем, о чем можно и нельзя. И так день изо дня. Мне делают множество уколов и ставят капельницы. Ждем операцию дней через 8–10. До операции лежу на растяжках. Супруга молодец, трясется за меня и днем и ночью. Благодарю Господа Бога за семью, друзей, врагов, за эту жизнь, которую Он дал мне: За все спасибо Господи!

Спустя 8 дней выяснилось, что у меня разрыв левого легкого и все эти дни с момента аварии яышал только правым легким. Снова приезжает мой шеф, к этому времени мне уже ставят дренаж. Честно говоря, операция не из приятных. Между плечом и грудью кусочек тела замораживают и протыкают, затем вводят внутрь силиконовый шланг и дело пошло. У меня это «дело» шло три дня, на четвертый дренаж сняли. Расправилось легкое быстро, но этот процесс сопровождался мокрым кашлем с болью в груди и хрюканьем в горлани. Со стороны – предсмертная агония человека с перерезанным горлом. Колют обезболивающее.

А дальше – снова ожидание операции на ноге. Провели ее 7 июня. Укол в руку сделали еще в палате... В операционной – в позвоночник, это уже девятый или восьмой, после него ноги онемели. И началось. Сначала что-то резали, потом крутили ногу, начали сверлить кость, а я начал ощущать боль. Укол морфина успокоил меня на какое-то время. Внезапно стал ощущать себя с другой стороны. Мне казалось, что мое тело подвешено вниз головой, потом оно вертелось кругами по волнам. В общем, бред. Как зашивали, уже ощущал в живую. Еще сутки бедро болело и ныло. А потом боль ушла, на ногу положили полугипс – «лангет». Спустя пару дней стал садиться, а потом ходить на костылях.

С доктором договорились о выписке, и 13 июня Гранд забрал нас в родной город Кимры. И уже ночью мы были дома. Я даже не могу передать той радости, которую испытал, оказавшись в родных стенах. Теперь в них и сижу, по немногу иду на поправку. Ухаживают за мною две родные души: жена Наташа и дочка Анюта. Навещают друзья, начальник Гранд. Он оплачивает мое безделье, пока я не встану на ноги. В общем, на хлеб хватает, и жаловаться грех. Если одной фразой: «Господь Бог дал мне шанс начать новую жизнь, хочется оправдать его надежды». Всю свою жизнь я пересмотрел в корне, и теперь она совсем другая!

Так что, удачи Вам уважаемые водители на дорогах. Может моя дорожная ошибка кому-то поможет, чему-то научит.

Уважаемая редакция, если Вам понравился мой рассказ, и Вы напечатаете его в своем журнале: я Вам буду премного благодарен! С уважением Калугин Ю. А.

**От редакции.** Старая шоферская мудрость гласит: «Не ты, так тебя». Дорога бывает длинной, короткой, ровной, ухабистой... Да мало ли, какой еще! Только безопасной она не бывает никогда. И мысль о том, что жить надо здесь и сейчас, на дороге приобретает особой значение. Ничего нового. Все мы это знаем. Но бьемся. И это факт. Но мы вместе с нашим читателем надеемся, что эта история заставит задуматься и напрячься, и прискорбный факт станет более редким.

Другое место, другое время, другой автомобиль, другая, может быть, причина... Результат, к сожалению, такой же: больничная койка



Александр Чехута



20

# Новые грузовики VOLKSWAGEN

Двадцать пятая годовщина деятельности бразильского Volkswagen Truck and Bus знаменуется запуском в производство новейшей серии грузовиков – Constellation («Созвездие»). Вместе с ней начинается выпуск гаммы легких развозных грузовиков Delivery («Доставка») и Volksbus («Народных автобусов»), а также обновленная модель, теперь названная Worker («Рабочий»).

Первые машины из «Созвездия» – модели VW 19.320 Titan Tractor, VW 17.250 и VW 24.250 – появились на дорогах с октября прошлого года, позже планируется масштабная экспансия новейших автомобилей на рынки 30 государств Южного полушария.

На разработку и подготовку производства нового модельного ряда бразильскому филиалу VW потребовалось четыре года и приблизительно \$400 млн. Проектом занимались более 200 профессионалов из Южной Америки, Африки и Европы. Спроектированные машины впечатляют оптимизм своим создателям, демонстрируя хорошие потенции в механике, комфорте и безопасности.

## Технология Constellation

Впервые фирма Volkswagen выпус-



кает на рынок грузовики, оснащенные кабиной с высокой крышей и спальным местом, в соответствии с требованиями транспортников, занимающихся дальними перевозками. Кабина была разработана инженерами дизайн-центра в Вольфсбурге. Рабочее место водителя и его зона отдыха проектировались в виртуальной среде при помощи двух трехмерных макетов, которые позволяли моделировать положения водителя и пассажира (мужчины или женщины). Кабина обладает современным легко узнаваемым дизайном, хорошим внутренним комфортом. Размещение органов управления автомобиля и отсеков для вещей продуманно и функционально.

Большой внутренний объем кабины сделают Constellation удобным

местом работы для дальнобойщиков. Человек ростом 1,95 м может стоять внутри кабины не сгибаясь, так как ее высота равна 2 м. В верхней части расположена багажник объемом 26 л, куда можно класть до 10 кг вещей. Кресло водителя имеет пневмоподвеску. Панель в каждой двери снабжена нишами для 1,5-литровой бутылки воды. Качественные материалы и новая сварочная технология позволяют Volkswagen предоставлять 6-летнюю гарантию от коррозии для кабин семейства «Созвездие».

Новой кабине – новая эффективная подвеска. Задние опоры представляют собой гидравлические амортизаторы с винтовыми пружинами, передние сделаны из гибкого материала.

Для движения в темное время суток предусмотрен очень эффективный новый набор светотехники с дополнительными противотуманными фарами. Для хорошего заднего обзора применены большие зеркала. Ветровое стекло покрыто специальной пленкой для уменьшения проникающей энергии солнечного света. В странах, подобных Бразилии, это важный фактор для водителей, которые работают часами под тропическим солнцем. Еще одно новшество: это – новый держатель рычага управления коробкой передач.

Получить доступ к двигателю легко, для этого ручным гидравлическим устройством нужно поднять кабину на 58°. Открыв переднюю решетку, водитель может проверить уровень масла, состояние воздушного фильтра и заливать бачок омывателя ветрового стекла. Попасть в салон нетрудно: первая ступенька расположена невысоко, лестница широкая. Ручки двери стильные и эргономичные.

Среди остальных функций новой кабины стоит упомянуть свет с таймером, звуковой сигнал, который предупредит откидывание кабины при открытых дверях, автоматическое отключение кондиционера воздуха при перегреве двигателя и блокировку дверей, когда автомобиль движется со скоростью более 15 км/ч.

Бортовой компьютер на Constellation показывает дату и время, средний или полный расход топлива, среднюю скорость, полное время рейса и пройденное расстояние.





Электронный центр готов также принять информацию от наиболее сложных узлов, например автоматической коробки передач или тормозов с ABS.

Безопасности машин «Созвездия» было уделено особое внимание. Во время разработки проводились виртуальные и реальные испытания – столкновения с препятствием на полигонах Германии и в Бразилии. В итоге конструкция новой кабины обладает высоким уровнем поглощения энергии удара при столкновении, что защитит водителя.

В моделях VW 17.250 и VW 24.250 установлены турбодизели Cummins Interact 6.0 мощностью 250 л.с., ранее применявшиеся в грузовиках Volkswagen. Тягач Titan Tractor VW 19.320 снабжается более совершенным силовым агрегатом Cummins ISC мощностью 320 л.с. Электронное управление этих моторов позволяет использовать систему диагностики VCO-950. На всех моделях установлены новые мосты фирмы Meritor. Кондиционер, как множество других полезных устройств и приборов водитель может заказать и получить отдельно.

#### **Новые Delivery и Volksbus**

«Доставщики», или Delivery, – это продолжение успешной истории, которая началась у бразильского Volkswagen Truck and Bus с 1981 г., когда начали выпускать грузовики VW 11.130 и VW 13.130. Сегодня потребители получают новую, приспособленную к рынкам развивающихся стран машину знаменитой марки с новыми техническими решениями и узлами, обновленной улучшенной кабиной. Машине обеспечен эффективный послепродажный сервис, а сам автомобиль позволяет получить экономическую выгоду.

Модельный ряд Delivery состоит из грузовиков полной массой от 5 до 8 т, в него входят VW 5.140, VW 8.150, VW 5.140 EOD и VW 8.150 EOD. Все «Доставщики» снабжаются двигателями Euro-3. На этих платформах бразильцы будут собирать и новые «Народные автобусы» Volksbus.

Гамма грузовиков Worker состоит из автомобилей полной массой от 8 до 31 т. Существует 17 моделей, оснащенных двигателями Cummins Euro-3 с впрыском топлива Common Rail. Одно из главных достоинств семейства

«Рабочих» то, что это обновленный автомобиль с известными и проверенными в самых сложных условиях эксплуатации узлами и агрегатами.

Таким образом, компания Volkswagen начинает предлагать транспортникам универсальную линию коммерческих автомобилей для каждого сегмента рынка, состоящую из машин полной массой от 5 до 45 т. Как сказал представитель Volkswagen Commercial Vehicles (VWN) доктор Бернд Видеман: «Мы хотим стать глобальным игроком со своими грузовиками и автобусами на развивающихся рынках в Южном полушарии. Теперь мы имеем современный ряд автомобилей, созданный специально для этих регионов!»

План продаж, обнародованный Президентом Volkswagen Truck and Bus Роберто Кортесом звучит так: «Мы стремимся достичь доли в 35% на рынках, куда сейчас поставляем грузовики и автобусы. Для этого планируется увеличить производство с 38 000 машин в 2005 г. до 50 000 в 2007-м».

Компания Volkswagen Truck and Bus со штаб-квартирой в Ресенде



(Бразилия) производит там же грузовики и автобусы с 1996 г. С 2004 г. выпускает машины филиал VWN в Пуэбло (Мексика). Еще один завод в Порт — Элизабет (Южная Африка) начал сборку шасси для автобусов в конце сентября прошлого года, а в нынешнем начнет собирать грузовики. В настоящее время подыскивается место для нового сбороч-

ного завода, который будет закрывать ближневосточный рынок.

С апреля 2003 г. предприятие в Реденсе (пригород Рио-де-Жанейро) значительно расширило свою производственную инфраструктуру не только для организации выпуска новых изделий Volkswagen, но также и для улучшения условий труда своих рабочих.

## СпецАвтоСервис

**Кузовной ремонт  
Покрасочные работы  
Пескоструйка  
Сход-развал  
Электронная диагностика  
Ремонт двигателей, КПП, мостов  
Ремонт прицепов  
Экспресс-замена масла  
Ремонт пластиковых деталей  
Продажа запасных частей  
Выезд, техпомощь**

Официальный партнер

**Mobil**

**Сервис:  
+7-495-772-06-06**

**Продажа запасных частей:  
+7-739-54-54 доб. 106**

**Эвакуатор 24 часа:  
+7-495-504-63-86**



Дмитрий Жигульский  
Фото автора и  
А. Виноградова



24

# Нетрадиционная связь

**Закон биологии гласит примерно так, что в основе прогресса лежит разнообразие форм. Работает он и в экономике, иначе зачем тогда компания Ford «родила» на свет «ни букашку, ни лягушку, а неведому зверушку» и назвала это Ford Tourneo/Transit Connect, что переводится примерно...даже не знаю, как скомпоновать, что-то типа «кругосветного путешествия на автомобиле «Форд» с какими-то там связями».**

Автолюбители уже привыкли, что самые маленькие коммерческие автомобили – «каблуки» грузоподъемностью до 600 кг, а далее по массогабаритным характеристикам следуют микроавто-

бусы грузоподъемностью 1000 кг. Казалось бы, чего проще – сделать машину размерами и грузоподъемностью между «каблуками» и микроавтобусом. «Фордовцы» первые «выдали на гора»

такой автомобиль (Volkswagen Caddy появился позже). Когда представилась возможность взять на тест Ford Tourneo Connect (пассажирская версия Transit), то мы, не раздумывая, это сде-



лали. Легких путей в редакции искать не принято, поэтому решили на автомобиле махнуть прямо в Сочи, благо в это время там проходил автосалон.

Глядя на Ford, испытываешь смешанные чувства: с одной стороны, красивый автомобиль, с другой – несколько топорно смотрится передок. А так – то ли большой «каблук», то ли маленький микроавтобус. Создателям машины удалось ввести народ в заблуждение. Разные версии автомобиля имеют грузоподъемность от 500 кг до 900 «кило» в дизельной. Но нам достался «связник» в пассажирском варианте грузоподъемностью 625 кг.

Попадая внутрь машины, понимаешь, что на пластмассе сэкономили, хотя и безобразной ее не назовешь. Зато те, кто ездил на легковых «фордах», сразу чувствуют себя в своей тарелке – все на своих местах и как надо. Передние стойки великоваты, но кому сейчас легко? Сдвижная дверь к

*Кто ездил на «Фордах», сразу почувствует себя дома*





26

**Россия - тесная страна. На сочинской стоянке встретились два одинокства с одинаковыми номерами**

заднему ряду сидений обеспечивает удобную посадку.



**Зеркала с двумя секциями**

Что в дороге самое главное? Поесть и удобно справить естественную нужду. Вроде все предусмотрено, и мы засветло трогаемся к Черному морю. Бензиновый двигатель объемом 1,8 л мощностью 115 л.с. эмоций не вызывает, но Ford Tourneo Connect, судя по опыту езды на «Фокусе»-универсале, разгонять обязан. Ведь Connect тяжелее Focus всего-то на 200 кг. Однако эти килограммы сразу изменили динамику автомобиля. Двигатель надо раскручивать сильнее, переключаться чаще.

И если в городе это не так заметно, то на трассе приходится делать существенные поправки на вес и лобовое сопротивление Connect. Особенно при обгонах, когда для ускорения приходилось переключаться с пятой передачи сразу на третью даже на 100 км/ч, чтобы быстро обогнать попутный транспорт. А так как магистрали у нас перегружены и дав-

но не соответствуют современным требованиям, то такой рваный темп с постоянными переключениями утомляет, а расход бензина, причем АИ-95, значительно увеличивается. Но даже при таком раскладе на круг получалось примерно 8,5 л на 100 км. При максимальной скорости под 150 км/ч лобовое сопротивление таково, что поток воздуха от встречных фур просто останавливает «форда». Но



**«Фордовская фенька»: капот открывается ключом от замка зажигания**

Дымящиеся от сочинских серпантинов  
покрышки охлаждали в Черном море



27

это, пожалуй, главный скоростной недостаток машины.

В плане управляемости автомобиль удобен: четкие переключения передач, информативный руль, в меру удобные тормоза. Подвеска проглатывает ямы и сколы, но при этом машина склонна к «козлению», особенно пустая.

Свои лучшие качества Connnect продемонстрировал на горных сер-

пантинах вдоль черноморского побережья. Пусти, что называется, козла в огород. На «тещиных языках» тяжелая машина, хоть и визжа резиной и двигателем, но все же уверенно и послушно, без малейшего намека на саботаж выписывала траекторию. Так продолжалось 150 км до Сочи и столько же обратно, в общей сложности часов 8–10. И ни усталости, ни желания прекратить такую ез-

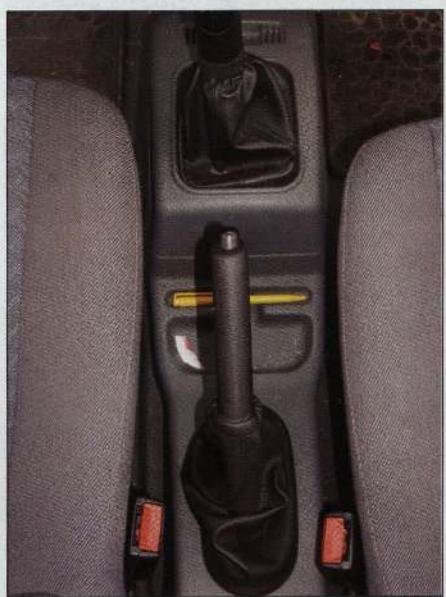
ду у меня не возникало. Единственная мысль – «на сколько хватит про-



«Запаска» в заднем свесе, за такую цену можно бы и прикрыть чем-нибудь

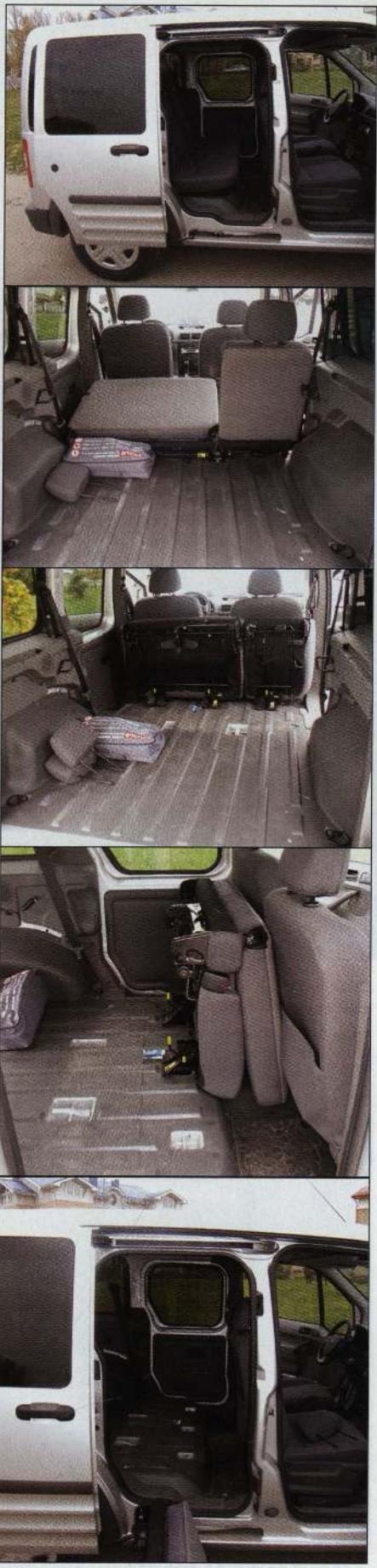


Домкрат и «баллонник» размещены в персональной нише

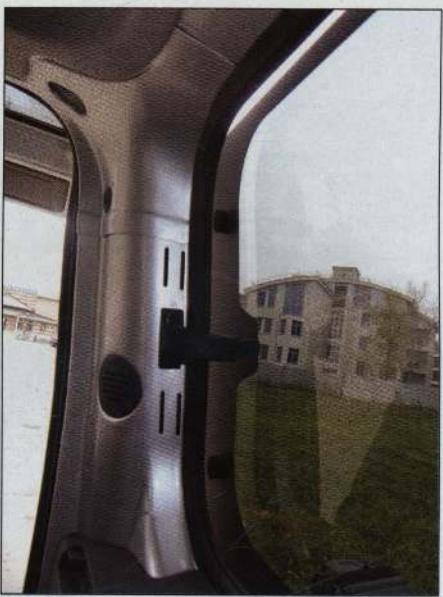


Нишай для ручки и мелочей можно воспользоваться только при затянутом «ручнике»





Трансформации салона

**Заднее боковое окно открывается по-вовороту**

тектора?». Дошло до того, что (каюсь!) устроил гонки с одним таким же безбашенным на Renault Megan, и тот быстро «сдулся». Тяжелая и высокая машина показала себя на серпантине с лучшей стороны благодаря проработанной и доведенной подвеске: спереди – McPherson, сзади рессорная, но со стабилизаторами поперечной устойчивости на всех осях.

Теперь о коммерческой составляющей. Мне понравился алгоритм монтажа задних сидений. Во-первых, они складываются в соотношении 1:2, во-вторых, их можно быстро и непринужденно убрать из кузова вообще. И тогда пассажирский вариант легко становится грузовым. Учитывая, что грузовой Ford Transit Connect может поставляться и с левой сдвижной дверью, то вопросов с погрузкой-выгрузкой будет значительно меньше. Объем грузового отсека, по данным производителя, у

машины в этой версии равен 2,8 м<sup>3</sup>, что несколько разнится в сторону увеличения с данными замеров по российской методике.

Восхищение некоторых перевозчиков по поводу того, что в Ford Transit Connect свободно входят два европоддона, я не очень понимаю. Сотрудничая в свое время с компанией Coca-Cola, я видел, как два поддона с продукцией, один – через сдвижную дверь, а другой – через заднюю, со свистом залетали в старые Volkswagen Caddy.

Есть два момента, которые я бы отнес к весомому минусу Connect – высокая стоимость – наша версия «тянет» на 19 500 «баксов», и слабоватый для такого веса бензиновый двигатель – нужен дизель. Один из главных конкурентов «форда» Renault Kangoo, пусть и берет на борт на 50–100 кг меньше, пусть двигатель слабее, но стоит дешевле сразу на 5 тыс. «зеленых» – считайте сами.

Разница в грузоподъемности и объеме – процентов 10–15, а в цене – более чем на четверть. Я не агитирую за тот или иной автомобиль, а просто призываю считать. Может получится и так, что изначально дорогой автомобиль в конечном итоге окажется более выгодным приобретением.

Если понимать коммерческие автомобили как связующее звено между производителем и потребителем, то Connect – пример хорошего и удачного «связного». Пусть не совсем стандартной и традиционной наружности, но если не предлагать новые формы, прогресс может остановиться. А нам этого не надо.

**Редакция благодарит  
ООО «Рольф Химки»  
за предоставленный  
для теста автомобиль.**

**Ford Tourneo Connect****Некоторые технические характеристики (данные производителя)**

Объем кузова, м <sup>3</sup>	2,8
Грузоподъемность, кг	625
Снаряженная масса, кг	1475
Полная масса, кг	2100
Двигатель	Duratec 1.8
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1753
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	115 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	160 при 4400
Топливо	бензин АИ-95
Объем топливного бака, л	60
Размер шин	195/65 R15

ОРГАНИЗATOR:

**КРОКУС ЭКСПО**

Международный выставочный центр

**30 августа – 10 сентября**



МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
АВТОМОБИЛЬНЫЙ  
**САЛОН'06**

ВЕСЬ МИР СКОРОСТЕЙ



**30 августа – 3 сентября**

2-я Международная автомобильная выставка

**ИНТЕРАВТО – 2006**

МВЦ "Крокус Экспо", 65 – 66 км МКАД (пересечение МКАД и Волоколамского шоссе),  
тел./факс: (495) 727-26-31, usp@crocus-off.ru, www.mas-expo.ru

# Встречаются два «немца» и...



А. Красиков

**...И один другого спрашивает: «Ты зачем пластическую операцию сделал, ведь мы же еще не на конвейере?» Второй отвечает, что лучше отличаться друг от друга с самого начала, чем потом заставлять потребителя заново привыкать к чему-то новому. Резонно, но обо всем по порядку...**

Начнем с того, что рекламная кампания нового коммерческого автомобиля (как и всякого автомобиля) довольно редко начинается за полгода до официальной презентации. Для этого нужны, как правило, две веские причины. Первая – неполная уверенность в успехе нового предприятия, а вторая – еще очень «сырые» конструкции, не позволяющие ставить новинки на поток. В нашем случае есть еще одна причина, но о ней чуть позже.

Вообще-то, пора познакомиться, назвать наших немцев по именам – это Mercedes-Benz Sprinter'06 и Volkswagen Crafter'06. Оба автомобиля перекрывают диапазон от 3 до 5 т полной массы. Официальные фотографии этих машин появились еще в октябре 2005 г., а всенародный показ намечен на апрель 2006-го... Странно, не правда ли? Может быть, это

просто «разогрев» общественного мнения. Ведь говорят же, что хороший товар должен вылежаться (но не заплыться).

Описание начнем с «народного автомобиля», которого еще называют «клоном». А вот почему, попробуем разобраться. Коммерческий автомобиль серии LT, пока еще стоящий на конвейере, конечно же, устарел и технически, и внешне. Заложенные в его производство технологии уже безнадежно устарели, а проведенные фирмой небольшие изменения внешности отдалили кончину лишь на несколько лет. Нужна была свежая кровь, которая и появилась, поначалу – только в надежде, на VW Crafter. Crafter – это целое семейство машин, включающее в себя фургон, легкий грузовик с платформой и пассажирский микроавтобус. Все они имеют

три основные величины базы и три высоты крыши фургона и пассажирского варианта. Для грузовичка запланированы два варианта кабины (короткий и длинный), а также четыре длины грузовой платформы. Планируется версия «4x4» с соответствующим дооборудованием.

Двигателей для начала – четыре на выбор, с мощностями 89, 109, 136 и 164 л.с. Все пятицилиндровые 2,5-литровые, TDI – дизельные. Они агрегатируются с шестиступенчатой механической коробкой передач. Как опция, предлагается «автомат», но автомобиль ориентируется на Европу, а здесь малотоннажники, как правило, имеют коробки передач с ручным управлением. Максимальный полезный объем у самого крупного фургона с максимальной базой и предельно высокой крышей составляет 17 м<sup>3</sup>.

И несколько слов о внешности нового автомобиля. Внимательный читатель уже знаком с семейством бразильских Volkswagen с общим названием Constellation «Созвездие».

Дизайн этих автомобилей рождался в Европе, в Вольфсбурге. Следует отметить, что основной стилистической темой стала вертикаль. Именно она определяет направление, в котором «развиваются» облицовка радиатора и блоки фар. Так вот, общий стиль нового «коммерсанта» продолжает те же идеи. Облицовка радиатора, несмотря на массивные горизонтальные ребра, все же тяготеет к вертикали, внедряясь даже в бампер. Блоки головных фар также расположены вертикально под общим покровным стеклом, заканчиваясь острыми углами – очень необычный прием для грузовика, пусть даже маленького. Довольно глубокая подштамповка на капоте подчеркивает ширину облицовки, и это все вместе придает некоторую агрессивность передку автомобиля, что очень характерно для новинок сегодняшнего дня и перспективных разработок.

В интерьере тоже много нового – например, джойстик вместо рычага переключения передач, размещенный на развитой вертикальной консоли. За отдельную плату в рулевое колесо вмонтируют подушку безопасности, для пассажира – верхнюю подушку и подушку для ног, а также еще и надувную боковую шторку. То есть не забыта и пассивная безопасность водителя и пассажира. Все это «ulloжено» очень гармонично, эргономично, и после работы стилистов – весьма красиво. Стеклоподъемники боковых окон – электрические. Вот, пожалуй, и все о VW Crafter.

Теперь посмотрим на Sprinter, официальная премьера которого также состоится в апреле этого года. Мерседесовские конструкторы и дизайнеры пошли более привычным путем. Традиционная мерседесовская облицовка радиатора, аморфные блоки фар, невыразительные элементы декора – прямо-таки на Mercedes не похож! При том же количестве стандартных вариантов кузовов старейший автостроитель планеты, правда, выделил длиннобазный пассажирский вариант с высокой крышей, который оснастил V-образным шестицилиндровым бензиновым двигателем мощностью (всего-то!) 258 л.с. Все остальные модификации имеют фирменные пятицилиндровые дизели





мощностью от 88 до 184 л.с. – всего их пять. Габариты фургонов по длине – от 4,24 до 7,34 м. Самый «емкий» из них имеет такой же полезный объем, как и VW Crafter, – 17 м<sup>3</sup>.

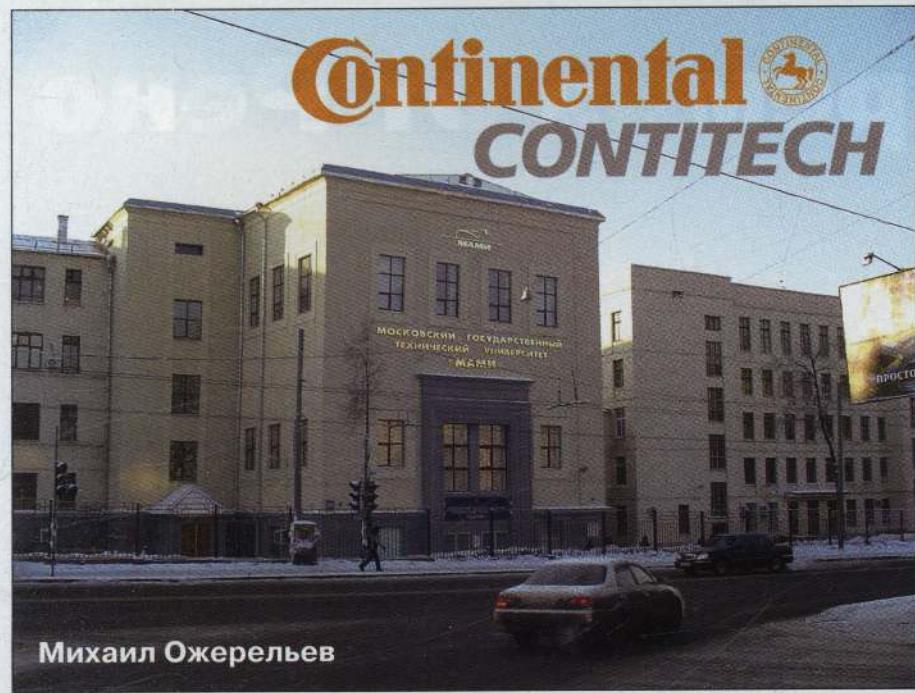
А теперь о главном...

При современном тотальном «группировании» автомобильных предприятий, наверное, было бы нерентабельно выпускать немцам различные коммерческие автомобили с их продажами, дилерскими конторами, сервисом и так далее. И концерн DaimlerCrysler несколько лет назад выступил с предложением о выпуске одного коммерческого автомобиля с различными названиями и минимальными изменениями во внешности. Так что и Mercedes-Benz Sprinter и VW Crafter – это (конструктивно) один и тот же автомобиль.

Если внимательно приглядеться к фотографиям, то можно понять, что замена нескольких панелей на передке VW превратит его в Sprinter и наоборот... Чудеса современных технологий? Конечно, нет! Скорее, торжество маркетинговой политики. Sprinter будет выпускаться в Людвигсфельде и Дюссельдорфе. Кстати, заводами уже подготовлена тюнинговая версия фургона.

Именно поэтому VW Crafter называют «клоном». Хотя, по мнению автора, по дизайну и стилистике он много сильнее южного немца, которого не спасают даже биксеноновые фары и имя Sprinter, предшествующий носитель которого за 10 лет разошелся по Европе в количестве 1,3 млн., да и сегодня выглядит далеко не старичком.

**От редакции.** До последнего времени российские транспортники проявляли куда больший интерес к легким импортным грузовичкам на ступень меньшего класса. А потому и Sprinter, и Transporter полной массой от 3 до 6 т едва ли можно увидеть выставленными в российских автосалонах. Однако бурный рост рынка и постепенное смещение спроса вносят свои корректизы. Так что как знать, может, грядущие новинки все изменят? Но пока это лишь мысли. В любом случае будем ждать апреля – европейской премьеры обеих машин.



Михаил Ожерельев

Компания ContiTech хорошо известна представителям автомобильной отрасли всего мира. Специализируясь в области технологий каучука и пластмасс, фирма разрабатывает, производит и поставляет высокотехнологичные продукты и системы для первичной комплектации в автомобильную и многие другие отрасли. В их числе железнодорожный транспорт, машиностроение и горная промышленность.

## ContiTech проводит семинары

Группа ContiTech входит в немецкий концерн Continental AG, ведущий свою историю с 1871 г. Являясь самостоятельной частью концерна, группа объединяет несколько специализированных отраслевых отделов. Они занимаются отдельными направлениями: пневматическая подвеска осей и кабин для автомобильного и рельсового транспорта, технические отделочные и обивочные материалы, конвейерные ленты, приводные ремни, демпфирующие системы, эластичные трубопроводы и шланги. В области автомобилестроения отраслевой отдел ContiTech Air Spring Systems занимает первое место в Европе и второе в мире по изготовлению пневморессор для коммерческого транспорта, а отраслевой отдел ContiTech Power Transmission System, занимающийся разработкой, изготовлением и поставкой приводных ремней, входит в

тройку мировых лидеров. Значительные объемы составляет поставка продукции на конвейер для первичной комплектации. Продукцию подразделения ContiTech Air Spring Systems используют известные производители коммерческого транспорта, такие, как BPW, SAF, DaimlerChrysler, DAF, Scania, Volvo, MAN.

В январе 2005 г. Московским представительством ContiTech была организована серия практических семинаров по двум направлениям: приводные ремни и пневморессоры. Руководили семинарами ведущие специалисты концерна: Хубертус Гавински (Hubertus Gawinski) и Кай-Уве Зуппе (Kai-Uwe Suppe).

Семинар проводился в аудиториях московского государственного технического университета МАМИ, а его участниками были российские дилеры ContiTech, специалисты-механики

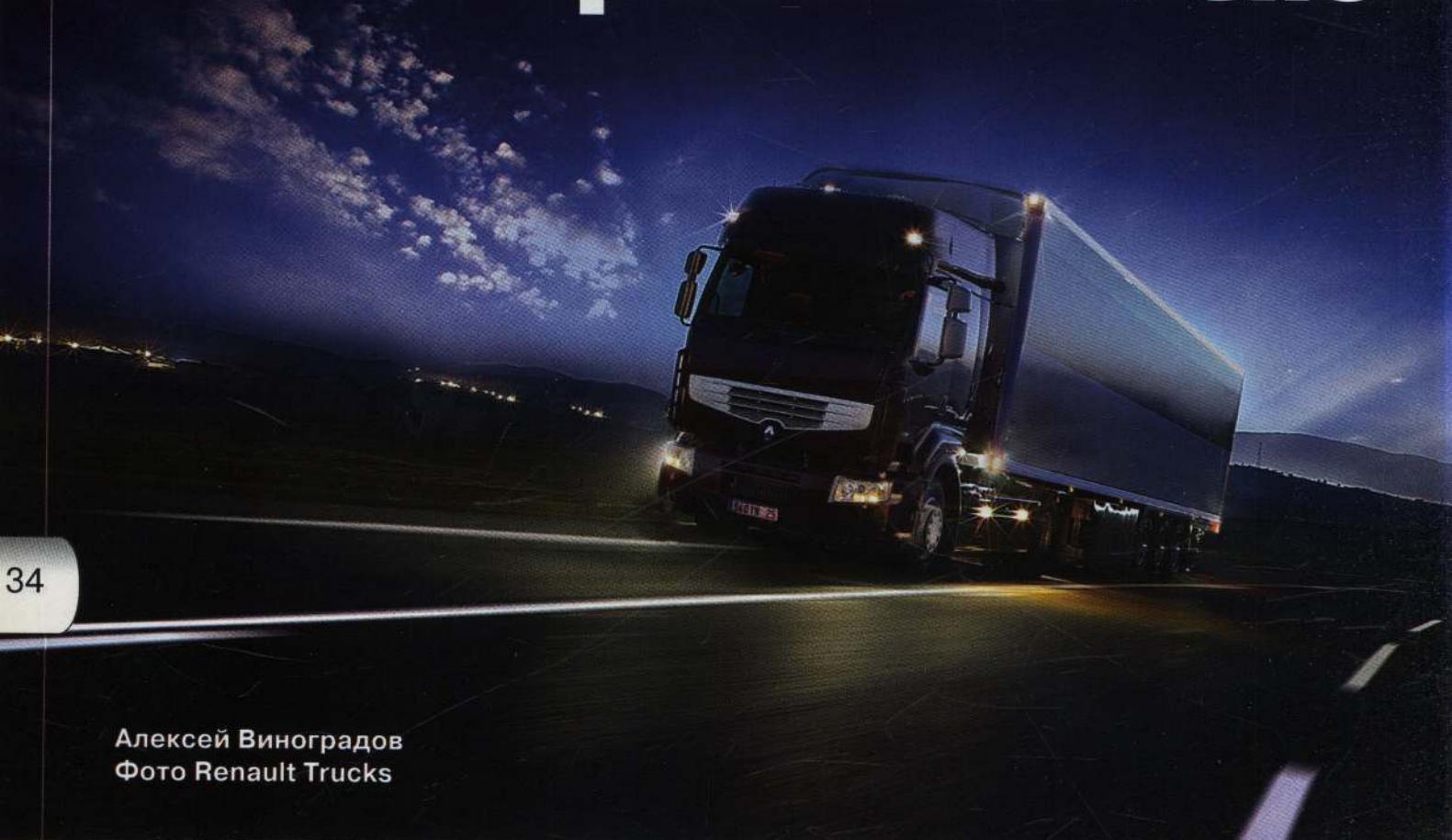
и студенты университета. Место проведения семинара выбрано не случайно. МАМИ на сегодняшний день является ведущим учебным заведением, готовящим специалистов для автомобилестроения.

В ходе семинара участникам была представлена ценная техническая информация по новейшим достижениям в области производства и применения продукции. Были затронуты вопросы эксплуатации и ремонта различных вариантов пневмоподвесок.

В планах московского представительства ContiTech регулярное проведение мероприятий такого уровня на базе МАМИ, а также участие в учебном процессе кафедры «Автомобили». Радует, что ContiTech нацелена на полноценное сотрудничество, которое предполагает не только подготовку кадров и маркетинговую деятельность, но и возможность проведения в будущем совместных разработок.



# Новая премия от Рено



34

Алексей Виноградов  
Фото Renault Trucks

**Широкой публике новый Renault Premium Long Distance представили в Амстердаме, на самом солидном смотре европейской грузовой техники. Но прежде чем начать разговор непосредственно о нем, позвольте сделать небольшое отступление о семействе Premium в целом.**

В производственной программе крупнейшего французского производителя грузовиков Renault Trucks флагманский титул носит семейство Magnum. Premium следует непосредственно за ним. Его старшие модели не уступают флагманам среднего уровня ни по грузоподъемности, ни по мощности двигателя. Общее правило состоит в том, что Premium несколько дешевле Magnum – при прочих равных условиях. Соответственно транспортники выбирают то, что им больше подходит: водительский комфорт или практичность. Благополучное существование обоих семейств наглядно демонстрирует целесообразность как одного, так и другого подхода. Соответственно оба модельных ряда сохраняют право на жизнь.

Новинка еще до рождения просто обязана была стать лучше машин предшествующего поколения. Далось это нелегко. Единственное, что однозначно роднит новый Premium Long Distance с его предшественником, – это название модельного ряда. Все остальное в большей или меньшей степени подверглось если не радикальной переработке, то существенной модернизации.

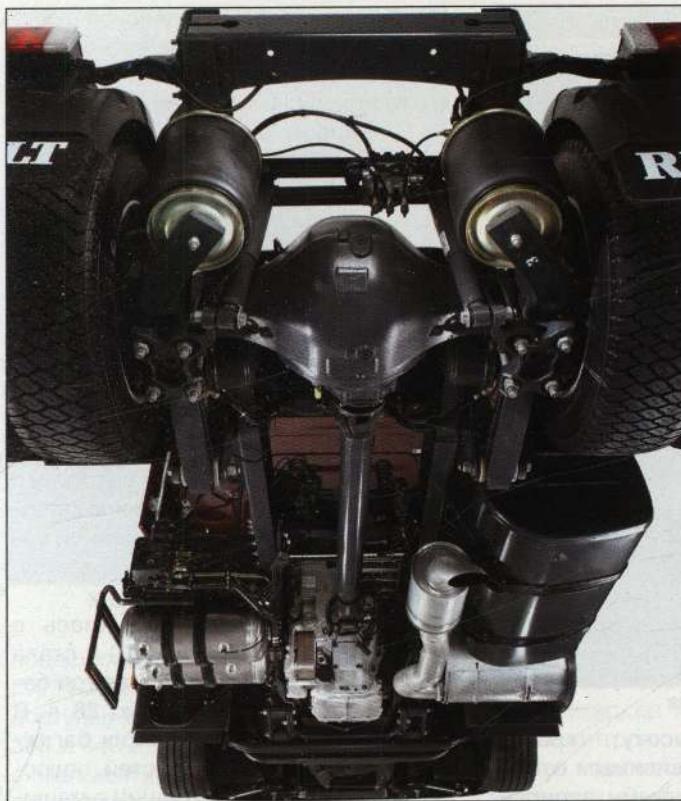
Машина получила заново спроектированное шасси, на котором смонтированы новые 11-литровые двигатели, трансмиссия претерпела глубокую модернизацию, кабина, сохранив внешнее сходство с предшествующими версиями, также сильно изменилась. Практически все системы получили цифровое управление последнего поколения. Как обычно в подоб-

ных ситуациях, кое-что из опционального списка перекочевало в перечень стандартного оборудования, однако того, что устанавливается за дополнительную плату, меньше не стало. Ну, а теперь подробнее.

## Шасси

Начну рассказ именно с него, пусть даже вопреки сложившейся традиции. Ведь вся красота, именуемая экsterьером, не в воздухе висит, а монтируется на шасси. Оно у Renault Premium Long Distance полностью новое. Основная идея, которую заложили в него конструкторы – максимальное количество вариантов, дабы удовлетворить запросы любого транспортника.

В шасси изменилось практически все. Даже ширина рамы – как спре-



*Renault Premium Long Distance получил полностью новое шасси*

ди, так и сзади. Предусмотрены два варианта высоты лонжеронов: 266 и 300 мм. Они, кстати, стали не только выше, но и уже. Шасси в целом несколько сдвинулось вперед, под кабину, и теперь передний свес составляет 1120 мм. Число вариантов колесной базы выросло до восьми.

На выбор транспортников предлагаются две передние оси: «легкую» грузоподъемностью 7,1 т, монтируемую на рессорах с ходом подвески 125 мм, а также «усиленную» восьмитонную, работающую как с рессорами, так и с пневмоподвеской с ходом 160 мм. Выбор оси не отражается на величине дорожного просвета, который остается равным 200 мм при условии использования шин с высотой профиля 70%. Последняя ось имеет также низкорамную версию. Сами подвески также претерпели серьезные изменения. Так, передние рессоры стали на 20 кг легче. Задние мосты, как и подвески, также обновлены, но о них чуть позже, в разговоре о трансмиссии.

Все версии машины имеют дисковые тормоза на всех колесах, оборудованы EBS. Оснащенный Optibrake и ретардером, новый Premium Long Distance имеет оптимальную эффективность торможения и лучшую, чем предшественник, устойчивость в движении на дороге. Дисковые тормоза обеспечивают превосходную ста-

бильность, большую долговечность и комфорт торможения. Кроме того, они намного проще в обслуживании.

#### **Внешность и удобства для водителя**

Об экстерьере нового Renault Premium Long Distance красноречивее всего говорит одно слово – преемственность. Всякий, кто видел прежний Renault Premium, увидев но-



вый Long Distance, сразу и безошибочно определит модель грузовика. Но и обновление также видно сразу. Прежде всего, бросаются в глаза новые блок-фары, объединяющие за гладким стеклом современную светотехнику («ксенон», правда, для большинства модификаций пока опция). Затем назовем облицовку радиатора со скругленными углами, де-



*Renault Premium Long Distance: новизна и преемственность*





Новая панель приборов построена вокруг водителя

флекторы, бампер, козырек над ветровым стеклом. Стали заметно удобнее ступеньки – и те, что ведут в кабину, и те, которые позволяют пропеть ветровое стекло или привести «в чувство» стеклоочистители. Но это, как и зеркала с увеличенным полем обзора, электрорегулировками и электроподогревом, в полной мере смогут оценить только те, кто уже работает на Premium. Мы же подождем личного знакомства с машиной.

Как и все в Renault Premium Long Distance, кабина полностью новая. Она соответствует современным требованиям безопасности. Кроме того, конструкторы постарались обеспечить водителю (или водителям, как-никак – Long Distance) совершенно новый уровень комфорта. Ради этого потрудились создать в ней гостепримную атмосферу, водительское место сделали максимально удобным и все это исполнили с высоким качеством. Передвижение внутри кабины облегчено за счет уменьшения моторного туннеля и большего расстояния между креслами и спальной полкой. Этой же цели служит расположение рычага переключения передач. Впрочем, если на машине стоит коробка OptiDriver, то ее рычаг вовсе не занимает места в проходе.

По уровню оснащения предусмотрены три варианта кабины: Alliance, Privilege и Excellence. Соответственно, первый – самый демократичный, последний наиболее дорогой. Но даже Alliance предлагает кондиционер и

максимальную высоту крыши. Privilege идет с независимым отопителем и дополнительными запираемыми багажными емкостями, а также дефлектором крыши и козырьком ветрового стекла. Excellence ко всему предлагает холодильник и CD-чейджер, тонированный двойной козырек и ксеноновые фары.

Мягкие бежевые оттенки и переработанное внутреннее освещение обеспечивают визуальный комфорт и создают элегантную и спокойную атмосферу на отдыхе и при движении.

Снабженное пневмоподвеской кресло водителя получило новую обивку. Панель приборов разработана заново, теперь она огибает водителя.

Цифровой спидометр, уникальный на рынке, расположен в центре и поделен на три цветовые зоны. Вместе с дисплеем он показывают все жизненно важные данные, крупнее или мельче в зависимости от версии. Дисплей закрыт антибликовым стеклом, яркость его свечения приспособливается к окружающему освещению, а выводимая на него информация дублируется звуковыми сигналами. Управление ретардером, радио, фарами и дворниками ветрового стекла, переключателем меню дисплея, а также автоматизированной коробкой передач, если она имеется, выведено на руль.

Спальная полка увеличилась в размерах (2022x780x150 мм) и стала удобнее. Под ней располагаются багажные отделения емкостью 28 л. В кабине вообще много всяких багажных и мелочевочных емкостей, полостей и отсеков. В информации о машине Renault особо подчеркивает их обилие в спальной кабине.

#### Самое главное

Что ни говори, а основная задача грузовика – транспортная работа, а ее делает (хоть и под управлением водителя) двигатель вместе с силовой передачей. Мотор для Premium Long Distance спроектировали новый, хотя он и сохранил тот же индекс, что и



Спальная полка стала просторнее



#### **Конструкторы облегчили передвижение в кабине**

предшественник. Пока новый дизель DXi 11, имеющий рабочий объем 10,8 л, доступен в вариантах мощности 330, 380 и 440 л.с. Первый развивает максимальный крутящий момент 1 650 Нм в диапазоне от 1000 до 1400 об/мин, а его 240 kW номинальной мощности реализуются от 1400 до 1950 об/мин. Следующая по мощности модификация развивает максимальный крутящий момент 1800 Нм в том же скоростном интервале, но 279 kW номинальной мощности может отдавать только при 1800 – 1900 об/мин. Самая мощная версия имеет максимальный крутящий момент 2000 Нм в диапазоне от 1100 до 1400 об/мин и мощность 321 kW при 1900 об/мин.

Устанавливаемый на двигатели Optibrake – лучший моторный тормоз на рынке. Он способен создавать на колесах тормозную мощность 275 kW при 2300 об/мин. И даже при 1500 об/мин она составляет 160 kW.

Для наиболее полной реализации этих мощностей Renault предлагает шесть коробок передач, в том числе автоматизированную 12-ступенчатую OptiDriver II, которая может работать с

любым двигателем из перечисленных. Коробки с ручным управлением – ZF, 16-ступенчатые, со схемой переключения Super H, при которой диапазоны переключаются клавишами на рычаге. Система Servoshift берет на себя три четверти усилия по переключению, водитель фактически только задает нужную передачу. Имеется еще и система контроля движения, призванная улучшить экономичность грузовиков, оснащенных коробками передач с ручным управлением. Она постоянно показывает лучшую по расходу топлива и для выполнения работы передачу.

Доступны две модели ретардеров: Intarder для ручных коробок передач, и Voith для OptiDriver II. 500 kW позволяют ретардеру обеспечить постоянную силу торможения при переключении передач. В базовой версии управление ими осуществляется рычагом слева под рулевым колесом, однако ретардер можно подключить к круиз-контролю и педали тормоза.

Два новшества связаны с отбором мощности. Во-первых, его включением теперь управляет электроника, которая позволяет при необходимости задействовать коробку отбора мощности (КОМ) на ходу. Разумеется, ограничения, вызванные наличием и работой КОМ, сохраняются, но за их соблюдением теперь следит электроника, которая обеспечивает лучшую «защиту от дурака». Во-вторых, для коробок OptiDriver II создана новая, более мощная КОМ, допускающая установку двух коробок отбора мощности с независимым включением.

Premium Long Distance получил и два новых ведущих моста. Это Р 13170 с одноступенчатой и Р 1395 для тяжелых условий с двойной главной передачей. Оба моста лучше защищены от коррозии и требуют лишь минимального обслуживания с заменой масла через каждые 240 000 км. Блокировка дифференциала предлагается в качестве опции. Renault Premium Long Distance оснащен задней пневмоподвеской в стандарте. Это позволяет поддерживать постоянную высоту в движении, улучшает комфорт и устойчивость движения автомобиля по дороге.

#### **Царство электроники**

Новый Premium Long Distance соответствует всем современным требованиям, а также всем тем, которые вступят в силу в ближайшей перспективе. Соответственно на нем



электроника управляет не только двигателем и тормозами, но и подвеской, а фактически получается, что она так или иначе участвует в управлении всеми частями грузовика. Автомобиль имеет систему электронной стабилизации движения ESP, а также электронное управление работой компрессора, что позволяет экономить топливо, включая его в работу на принудительном холостом ходу и отключая при холодном пуске или предельной нагрузке на двигатель. Даже EBS работает не только с тормозными механизмами. При необходимости она может и дифференциал заблокировать.

#### **Заключение**

Новый Renault Premium Long Distance – очень современный, насыщенный электроникой автомобиль. Предназначенный для работы как на внутренних, так и на международных перевозках, он хоть и более демократичен, чем Magnum, но предлагает водителю достаточный комфорт.

В Европе французская компания выводит машину на рынок вместе с сервисной программой, однако для России пока считается более актуальным «Восток-2» на базе Premium предшествующего поколения. На вопрос: как долго Renault Trucks будет сохранять его производство и как скоро заменит на Premium Long Distance, скорее всего, ответит только рынок. Ведь существование «Востока» вовсе не означает невозможность заказать Premium Long Distance. Что же до нас, то теперь будем с нетерпением ждать возможности личного знакомства с машиной.



**Новый DSi 11**

**Viles**

[www.viles.ru](http://www.viles.ru)

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

**Восстановление, реконструкция прицепной техники после аварий**

**Увеличение объема, удлинение рамы и кузова**

**Автополота, изделия из брезента и ПВХ**

**Изготовление и размещение рекламы на корпоративном автотранспорте**



**Покупаем б/у аварийную прицепную технику импортного пр-ва**

**+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 **MAN, IVECO**
- Восстановление аварийных машин
- Ремонт КПП **ZF, EATON, MB** с гарантией
- Ремонт редукторов заднего моста **MAN, MB, IVECO, DAF**



**Покупаем грузовики на запчасти**

**Москва, ул. Енисейская, 39**  
**Тел.: (495) 772-5951, 109-2819**  
**749-81-49**  
**WWW.EURO-STOCK.RU**

 **ITT Industries**



# **KONI**

## **BUS TRUCK & TRAILER**

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

**Надежность Экономичность Комфорт**

  
**GLOBAL TRUCK SERVICE**

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

Отдел продаж: тел: (495) 739-62-02





ВМЕСТЕ ДЛЯ РОССИИ

[www.vh-daf.ru](http://www.vh-daf.ru)

тел. (495) 926-5530, 926-5531 факс (495) 926-5531 e-mail: sales@vh-daf.ru

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИМПОРТЕР DAF В РОССИИ

- ❖ НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ DAF:  
весь модельный ряд серии LF, CF и XF
- ❖ Подержанные тягачи и полуприцепы  
со стоянки в Москве



Foto: G. V. KAMALOV, L. A.

## РЕГИОНАЛЬНЫЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ

(495) 542-1219, (495) 980-9552 :: оптовые закупки: [opt@vh-daf.ru](mailto:opt@vh-daf.ru)

## СЕРВИС-ЦЕНТРЫ

МОСКВА - (495) 439-8750 ЗАО "Интертранссервис" КАЛИНИНГРАД - (4012) 732-022 ООО "Турбобалт"

МОСКВА С.-ПЕТЕРБУРГ - (812) 370-1510 ГУП "ТрансПетербург" САРАТОВ - (8452) 458-525 СП "Дузт ТЛ"  
(495) 980-9128 ООО "АДАМПОЛИС+М" Н.НОВГОРОД - (8312) 530-964 ООО "ЕвроТракСервис" ЕКАТЕРИНБУРГ - (343) 341-8600 ООО "Спектрансавто"

39

## ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС

официальная  
сервисная станция

VOLVO



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

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

тел: (495) 739-62-01 (Сервис)

(495) 739-62-02 (Запчасти)

24 часа

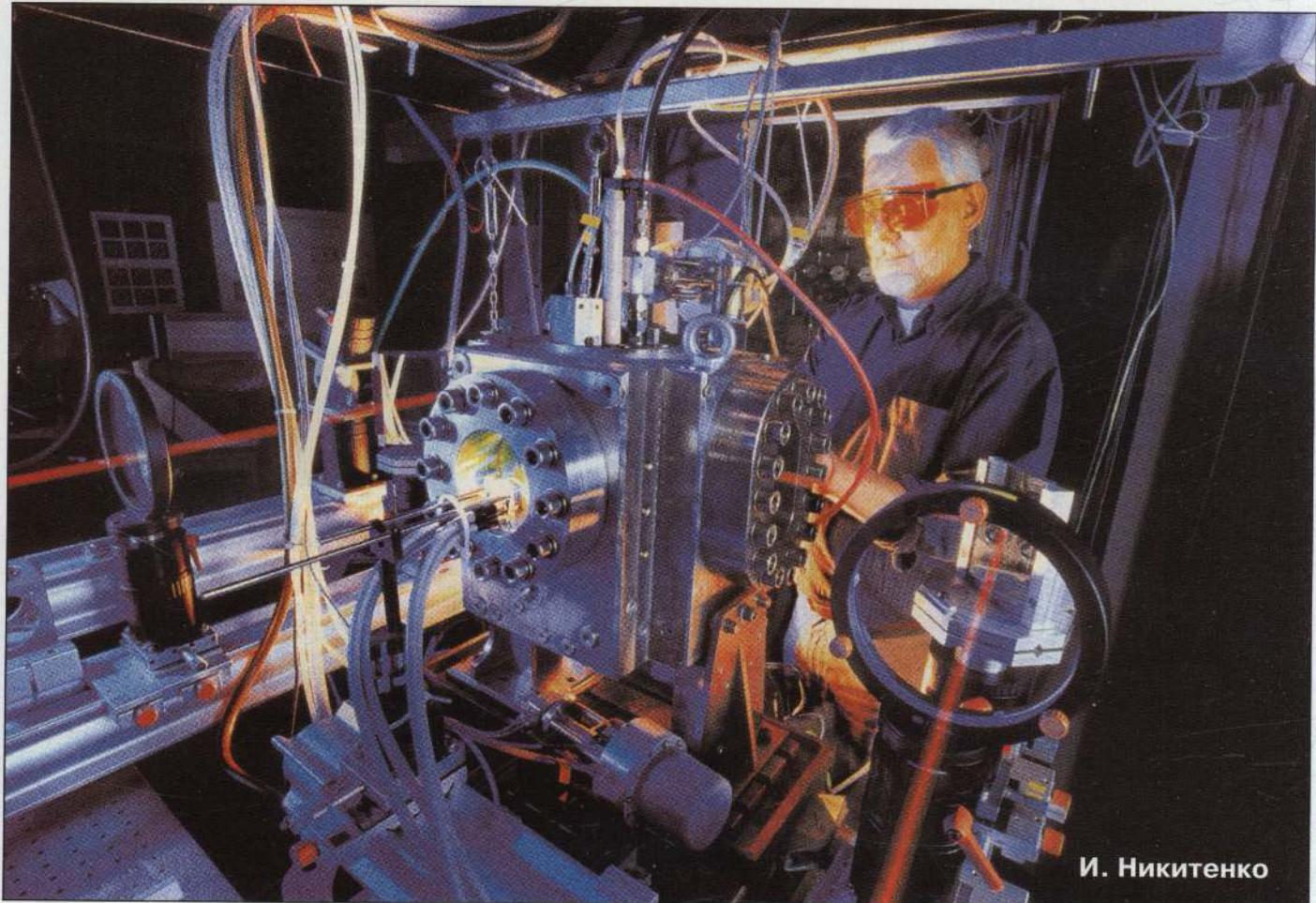
[www.gt-service.ru](http://www.gt-service.ru)  
[volve@gte-service.ru](mailto:volve@gte-service.ru)

## РИНГ ВЭЙ

официальный дилер **CONTITECH®**Запчасти для грузовых иномарок  
VOLVO SCANIA MB MAN DAF RENAULT  
BPW ROR SAF FRUEHAUF TRAILOR

ГИБКАЯ СИСТЕМА СКИДОК

23 км. МКАД тел.: (495) 399-3881  
тел./факс.: 399-9257, 399-343531 км. МКАД тел.: (495) 201-9089  
107-9325, 747-6155[www.ringway.ru](http://www.ringway.ru)



И. Никитенко

# IVECO собирается использовать технологию HCCI

В борьбе за чистоту выхлопа IVECO намерена придерживаться стратегии применения мочевины на тяжелых грузовиках, а для легких использовать в двигателях рабочий процесс HCCI (Homogeneous Charge Compression Ignition). Об этом немецкому журналу *Lastauto & Omnibus* рассказал Рудольф Элленсон, руководитель отделения разработок двигателей компании IVECO. Компания считает возможным начать использование двигателей HCCI уже через несколько лет. Об этом, а также, почему IVECO выбрала технологию нейтрализации отработавших газов SCR-Kat (Selektive Catalytic Reduction), мы и рассказываем по материалам немецкого издания.

Рабочий процесс HCCI сочетает свойства дизеля с высокой степенью сжатия в качестве основы для воспламенения и бензинового двигателя для всасывания воздуха и смесеобразования. HCCI не нуждается ни в свечах зажигания, ни в топливном насосе высокого давления, однако топливо сгорает благодаря однородному смесеобразованию без присутствия вредных твердых частиц. Этот принцип работы в настоящее время реализуется лишь в диапазоне частичных нагрузок с относительно низкой частотой вращения. Большую проблему представляет собой запуск холодного двигателя: чтобы функционировать, HCCI использует рециркуляцию отработавших газов. Без них процесс сгорания у HCCI неосуществим. Еще одной трудной задачей является возможность запуска такого двигателя вообще без постороннего источника энергии.

В настоящее время новый процесс сгорания не пригоден при высоком среднем давлении. Современные сорта дизельного топлива не идеальны для технологии HCCI, так как процессу сгорания необходима низкая степень сжатия.

Исследовательская работа IVECO касается не только двигателей, но и топлива. Новое топливо представляет собой нечто среднее между дизельным топливом и бензином. Чтобы получить пригодное для двигателей HCCI топливо, компания ведет исследовательские работы в сотрудничестве с нефтяной промышленностью на нефтеперегонном заводе с добывающей в настоящее время нефть.

У двигателя HCCI вызывают беспокойство, помимо шума и КПД, также выбросы CO и HC. Однако решение этих проблем возможно, и в течение нескольких ближайших лет можно будет использовать технологию HCCI в сегменте легких грузовиков.

Специалисты сосредоточились на автомобилях этого класса, а не на тяжелых, так как в соответствии с имеющимся сегодня топливом рабочий процесс HCCI более применим для легких и средних грузовиков. Такие двигатели для автомобилей Daily или Ducato несколько отличаются от серийных моторов. Компания не собирается касаться основных принципов

устройства двигателей. Контроль за давлением в каждом отдельном цилиндре очень выгоден. Различные типы привода клапанов для процесса HCCI могут обеспечить переменную компрессию. Механизм клапанного газораспределения с переменными фазами по сравнению с этим – относительно простая вещь.

Для больших двигателей компания IVECO в ближайшие 10 лет решительно настроена на применение технологии SCR-Kat. Она исследовала все варианты и получила результат: в основном есть три возможных варианта, которые едва различаются по стоимости. В любом случае вариантом с самыми низкими эксплуатационными расходами является SCR-Kat.

По расчетам IVECO, для Euro-4, в зависимости от использования автомобиля и профиля дороги, у двигателей с технологией SCR расход топлива в среднем на 4% меньше. Рециркуляция отработавших газов (AGR) с сажевым фильтром для улавливания твердых частиц, напротив, означает на 3% больший расход топлива. При AGR у турбокомпаундного двигателя расход топлива выше до 2%.

Что касается норм Euro-5, то технология SCR позволяет добиться пониженного на 2–6% расхода топлива. Для AGR с фильтром он больше на 4–7%, AGR плюс турбокомпаундная технология может вызвать на 3–5% больший расход топлива.

Для тяжелых грузовиков, по мнению IVECO, существуют экономические преимущества, при которых на передний план выступает грузоподъемность. Для двигателя Cursor 13 с AGR и турбокомпаундной технологией увеличение массы составляет 87 кг. Такой же двигатель с фильтром CRT или PM-Kat, а также с AGR весит на 77 кг больше. Например, SCR у грузовиков Stralis с 480-сильным мотором с пластиковым топливным баком дает только 61 кг дополнительной массы. Кроме того, SCR обеспечивает несколько большую мощность при Euro-4 и Euro-5, чем при Euro-3.

При использовании AGR с турбокомпаундной технологией без дополнительного фильтра удельная мощность снижается примерно на 9%. У AGR с фильтром PM-Kat она остается

на уровне Euro-3. Это может означать, что автобус должен получить для равной мощности двигатель значительно больше и тяжелее. Преимущество по грузоподъемности, по мнению Р. Элленсона, определенно в пользу SCR.

Использование технологии SCR-Kat связано с заправкой реагентом Adblue. Для проверки была выбрана 1800-километровая автомагистраль. Расход Adblue при Euro-4 составляет примерно 30 кг на всю дистанцию, в то время как расход дизельного топлива – примерно 29 кг/100 км. Кто вынужден считать каждый килограмм полезного груза, берет бак с Adblue, не всегда заполненный по самое «горло».

Максимальный интервал техобслуживания – 150 тыс. км, и так уж опережает прежний. У грузовиков с технологией SCR-Kat специалисты могут действительно добиться его значительного увеличения. Ключевую роль играет, в свою очередь, технология SCR. Она дает возможность обеспечить оптимальное сгорание в цилиндре, уменьшить загрязнение масла и вытекающее отсюда увеличение интервала между техобслуживанием.

Городским транспортным предприятиям легче заправлять грузовики и поддерживать необходимую инфраструктуру. При грузовых перевозках на дальние расстояния все выглядит поиному. Однако, например, в Германии к концу 2005 г. были введены в эксплуатацию 140 заправочных станций с Adblue. Это достаточное количество. Тем более, чаще всего они будут развиваться через заправочные станции предприятий.

Все-таки опасения, что грузовые автомобили с SCR с пустым баком для Adblue будут ездить и безнаказанно выбрасывать в окружающую среду токсичные выбросы, существуют. В принципе такая возможность существует не только с SCR, но и с AGR. От этого сейчас никто не застрахован.

Для бака с Adblue есть указатель и предупредительный световой сигнал, если его запас идет к концу. Лучше всего, естественно, когда в выпускной трубе измеряется реальное соотношение отработавших газов и независимо от используемой технологии можно реагировать соответствующим образом.

Дмитрий Жигульский  
Фото автора и А. Виноградова



## Bay, клевая тачила!

Согласитесь, у французских автопроизводителей есть свой почерк и неповторимый стиль. Они не боятся предложить футуристический дизайн: «символ» несуразной комплектации или уродливый зад «мегана» хэтчбэка второго поколения, лупоглазая «кэнгу» и стильная «лагуна». Он может нравиться или нет, но взгляды точно притягивает. И пусть даже консервативная торсионная подвеска на «меганах» и «сцениках» давно устарела, а новомодный электропривод руля можно пожелать только врагу, но стиль и шарм чувствуются. Микроавтобус Renault Trafic – дитя французского видения автодизайна и, на мой взгляд, один из лучших его представителей. Если вы не провожаете взглядом Trafic, значит, вам чуждо чувство прекрасного, и место ваше – в пещерах. Я себя к неандертальцам отношу не всегда, поэтому с удовольствием воспользовался возможностью покататься на Trafic неделю.

«Bay, клевая тачила», – чуть не ляпнул я, когда получал машину. Дело было вечером, и делать было нечего. Я запрыгнул в машину, подписал документы и – «по газам». Уже в дороге начал регулировать под себя сиденье. После нажатия какой-то кнопки оно поднялось на пневмоподвеске, и я уперся головой в потолок. Как не пытался вернуть его в первоначальное положение, это не удалось. Ехать в позе

«зю» не очень приятно, поэтому пришлось останавливаться, доставать инструкцию и читать. Оказывается, чтобы спустить подушку подвески, надо встать, после этого сиденье опускается. Правильно, сиденье надо регулировать прежде, чем трогаться, а не наоборот. О'кей, едем дальше.

Проехав еще несколько километров по мокрому асфальту хорошо освещенной столичной магистрали,

обнаружил, что фары ближнего света не работают, хотя при приемке машины свет был. Оказалось, что я нечаянно выключил фары, включая указатели поворотов. А головной свет как раз и включается на торце того же самого подрулевого переключателя. Со временем я понял, что причина вовсе не в моих корявых руках, а в плохой фиксации «барашка» включателя головного света.



**Место водителя: все отлично... если не регулировать кресло на ходу**

Несмотря на эти мелочи, машина сразу расположила к себе. Великолепный обзор создает ощущение, что находишься в аквариуме, короткий рычаг переключения передач на консоли позволяет свободно перемещаться к пассажирскому месту, удобная регулируемая четырехспицевая барабанка приятна на ощупь, приборы без претензий, но удобные. Зеркала с электрорегулировкой и подогревом разделены на два сектора, из которых нижний – панорамный. Но, если честно, в нем столько же панорамности, сколько в корове породистого скакуна. Мне не понравились. А в остальном, как будто всю жизнь только и ездил на «трафиках».

На следующий день с утра началось более подробное разглядывание автомобиля. Наконец-то я понял, с чем он у меня ассоциируется. Со стрекозой. Пропорции головной части микроавтобуса по отношению к телу напоминают таковые у стрекозы. А говорили, что биодизайн канул в Лету... Правда, машина впервые появилась в 2001 г., когда биодизайн еще был в моде, хоть и уходящей. Это в России официальные продажи начались только в 2005 г.

Массивный пластиковый обвес, развитые колесные арки, стильный головной и задний свет придают микроавтобусу легкость и стремительность. Мы долго гадали по поводу выпуклости крыши над головой водите-



**Поставить что-нибудь в этот подстаканник так и не удалось – слишком мал**



ля, но когда предположения стали совсем пошлыми, решили, что вид все равно не портит, а этот дизайнерский изыск нам не понять, поэтому прочь пошлость от изящества.

Еще вечером, собирая московские ямы без ближнего света, обратил внимание на тишину в салоне – крыша-то не «играет» и не грохочет! А то бывает, что даже на микроавтобусах признанных мировых производителей жестяной грохот так надоедает – охота срезать крышу. Заглянув сверху, я понял, что сложнопрофильная крыша Trafic имеет достаточную жесткость, чтобы противостоять дорожному браку.

Дурная голова и рукам и ногам покоя не дает, поэтому решение слетать на микроавтобусе в Питер созрело моментально. В ночь и трогаюсь. Двухлитровый двигатель мощностью 120 л.с. с изменяемыми фазами газораспределения уверенно разгоняет автомобиль, в салоне тихо, уютно, тепло – что еще для хорошей поездки надо. Разве что не хватает приятной попутчицы. На трассе



**Из-за неудачного переключателя свет живет собственной жизнью**

E105 попутчицы, конечно, есть, но мое воспитание и менталитет к приятным их не относят, поэтому все внимание к Renault Trafic.



**Для облегчения посадки на третий ряд**



**Переключать передачи джойстиком очень понравилось**



Информативность руля бывает лучшей, но и безобразной ее не назовешь – все в меру. А вот тормоза выше всяких похвал, благодаря тормозным дискам на всех колесах и регу-

лятору тормозных усилий EBV. Кстати, прокатившись после на Renault Megane II, я очень удивился его безобразным из-за чрезмерной чувствительности тормозам и отвратительному синтетическому электроусилителю руля. Казалось бы, одна фирма. Передний привод Trafic добавляет курсовой устойчивости, но снос передней оси в повороте более ранний – это характерно для всех переднеприводных автомобилей. Шестнадцатидюймовые шины микроавтобуса уверенно цепляются за дорогу в поворотах на предельных скоростях, занос возникает плавно и постепенно – время для коррекции есть всегда.

Неприятно удивил повышенный расход топлива. Я, конечно, люблю летать низко-низко. На предельных для микроавтобуса 160 км/ч расход топлива, как и для всех машин, возрастает в геометрической прогрессии, но чтобы под 18 л на 100 км! «Шестой передачи явно не хватает», – подумал я, поражаясь аппетиту двигателя. Хорошо, что с заправка-



Зеркала имеют по две секции, нижние считаются панорамными

ми на трассе давно нет проблем. Кстати, при заправках обнаружилась одна неприятная вещь – приемная горловина бака узковата, и пистолеты постоянно дают отсечки. Чтобы этого избежать, приходится эротично двигать носом пистолета туда-сюда. Но это не на всех заправках.

В обратную дорогу я решил помочь знакомым довезти до Москвы коробки с полутонной грузом (напомню, что грузоподъемность данного автомобиля 1200 кг). Задние пластиковые полки в количестве двух штук легко сложились. Задний ряд сидений тоже поддался, правда, не очень красиво и удобно, а вот передний оказался прикрученным намертво, даже спинка не сложилась. Так что полностью в грузовую эту версию превратить нельзя. Напомню, что для теста был представлен 9-местный Renault Trafic Combi L2H1 ценой примерно \$30 тыс.

Полтонны загружены, причем в самую заднюю часть кузова. Думал, что передние колеса, приподнявшись, потеряют сцепление с дорогой и ухудшится управляемость, но надо отдать должное подвеске, ни на управляемости, ни на плавности, ни на сцеплении передней оси с дорогой это почти не сказалось. Продавцы машины утверждают, что для этого микроавтобуса характерны амортизаторы и подвеска переменной жесткости в зависимости от нагрузки. Похоже, поскольку груженый ав-



Пассажирские окна – сдвижные



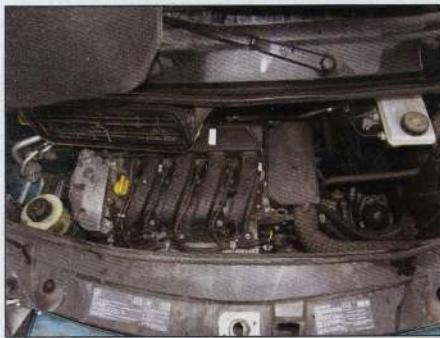
Здесь «живет» аккумулятор



«Бардачок» порадовал «секретной» полостью в глубине



Сервис полнейший: каждому ряду сидений свои свет и обдув



**Двухлитровая «четверка» под капотом расположена поперек**

тому биль чувствует себя на дороге так же уверенно, как и пустой.

Разгрузившись в Москве, я начал ставить на место сиденья и полки. Поддалось все, кроме одной, самой большой и тяжелой полки. Как ни бился, какие позы ни принимал, понял, что без пол-литра здесь не разберешься. Пол-литра не было, поэтому полку ставить доверил хозяевам машины. За трансформацию салона я ставлю «три».

Встретившись с коллегой, уже откатавшим эту машину, разговорились. Ему она очень понравилась, в том числе и КПП. В разговоре он все время упоминал о шести скоростях. «Ты, братишка, перепутал – скоростей пять», – поправил я его. Он задумался, но продолжал настаивать на своем. На этом мы и расстались. До Renault Trafic, стоявшего на стоянке, добирался примерно час, и смутные сомнения, касающиеся количества передач все больше и больше одолевали меня. Вспомнил, что в Бельгии на арендованном Renault Scenic II было тоже шесть передач. Забираясь в кабину Trafic, вглядываясь в набалдашник КПП, а там схема переключения шести передач. Вот так да, я несколько дней ездил только на пяти передачах. Забирая в потемках машину, был в полной уверенности, что здесь пять передач и на рычаг КПП даже не смотрел. По городу ладно, шестая не нужна, но на трассе она просто необходима. Вспомнил повышенный



расход топлива, пожелание конструкторам добавить шестую передачу и понял, что пора доливать масло, но не в двигатель, а в свою черепную коробку, а машину сдавать хозяевам.

Автомобиль мне понравился, несмотря на мелкие огрехи, касающиеся в основном салона. Возможно, что это субъективное мнение, но – мнение. Renault Trafic динамичная и драйверская машина, но для клиентов, ценящих

индивидуальность и использующих такой автомобиль в более дорогой и престижной комплектации BUS, не хватает более мощного двигателя, хотя бы «лошадей» на 30. Жаль, что на дорогах страны пока мало этих действительно красивых автомобилей.

**Редакция благодарит московское представительство компании Renault за предоставленный автомобиль.**

#### Техническая характеристика Renault Trafic Combi L2H1

<b>Полная масса, кг</b>	2925
<b>Грузоподъемность, кг</b>	1200
<b>Двигатель</b>	четырехцилиндровый, 16-клапанный с изменяемыми фазами газораспределения
<b>Рабочий объем, л</b>	2
<b>Степень сжатия</b>	9,8
<b>Максимальная мощность при 4750 об/мин, л.с.</b>	120
<b>Максимальный крутящий момент при 3750 об/мин, Нм</b>	190
<b>Коробка передач</b>	механическая, 6-ступенчатая



**Минимальный размер багажника**

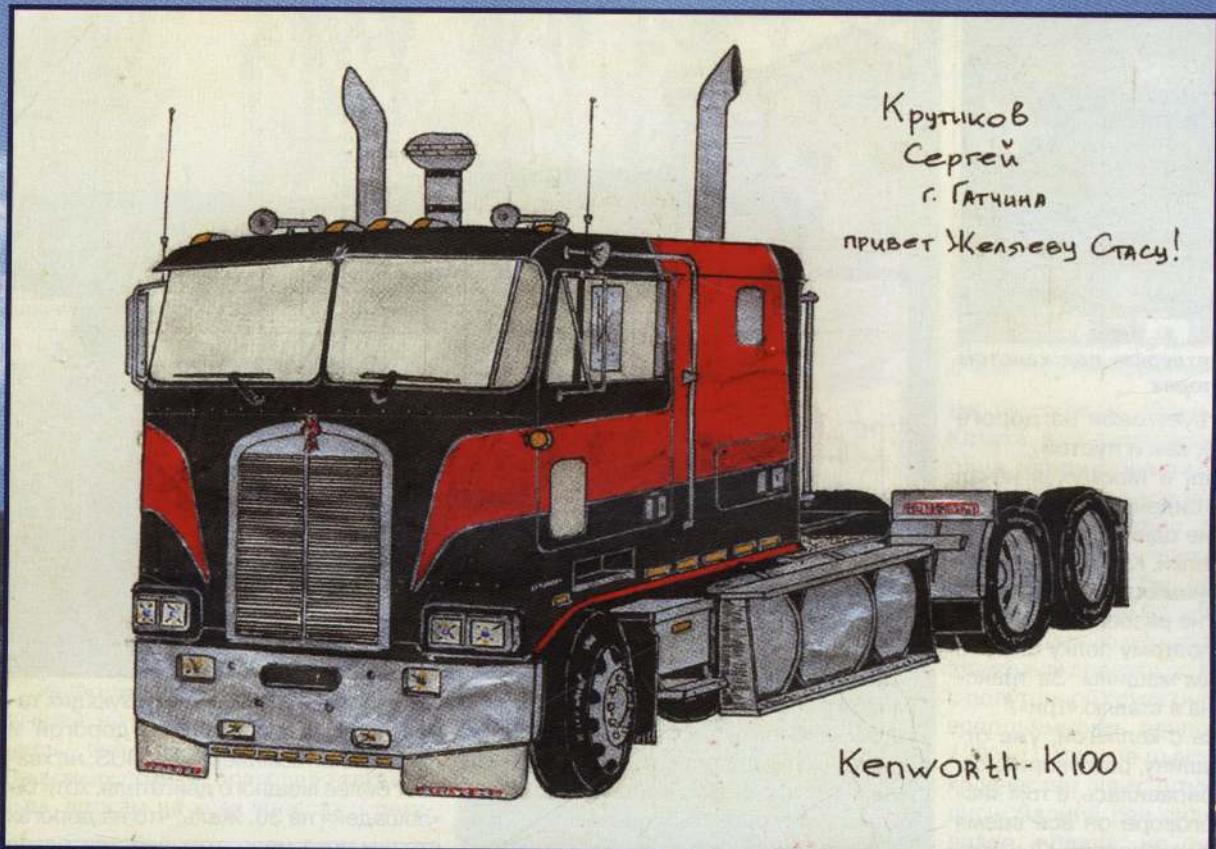


**Груз тоже вентилируется**

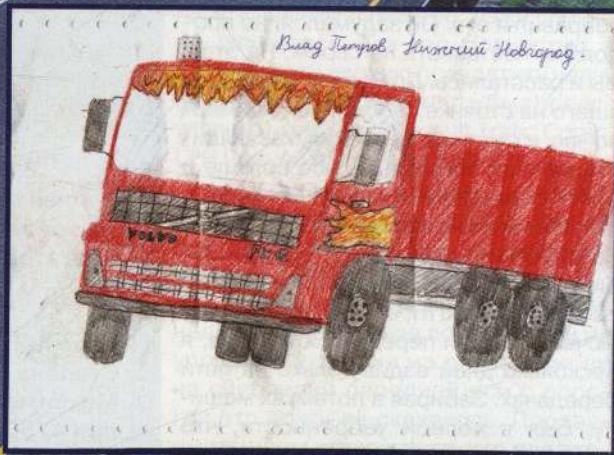


**Динамики в потолке хорошо слышны и тем, кто спереди, и тем, кто сзади**

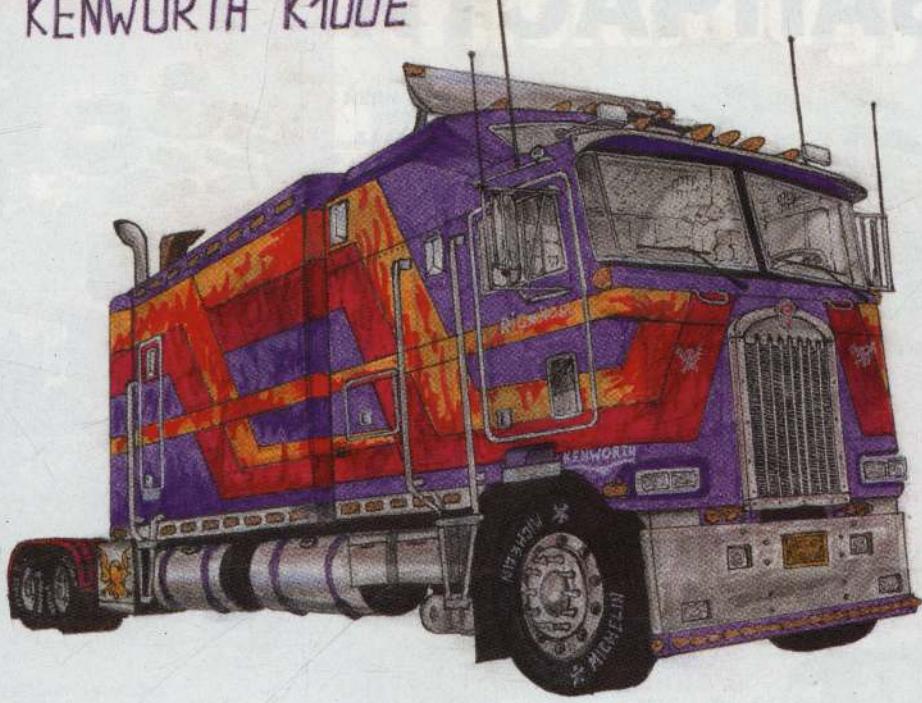




46



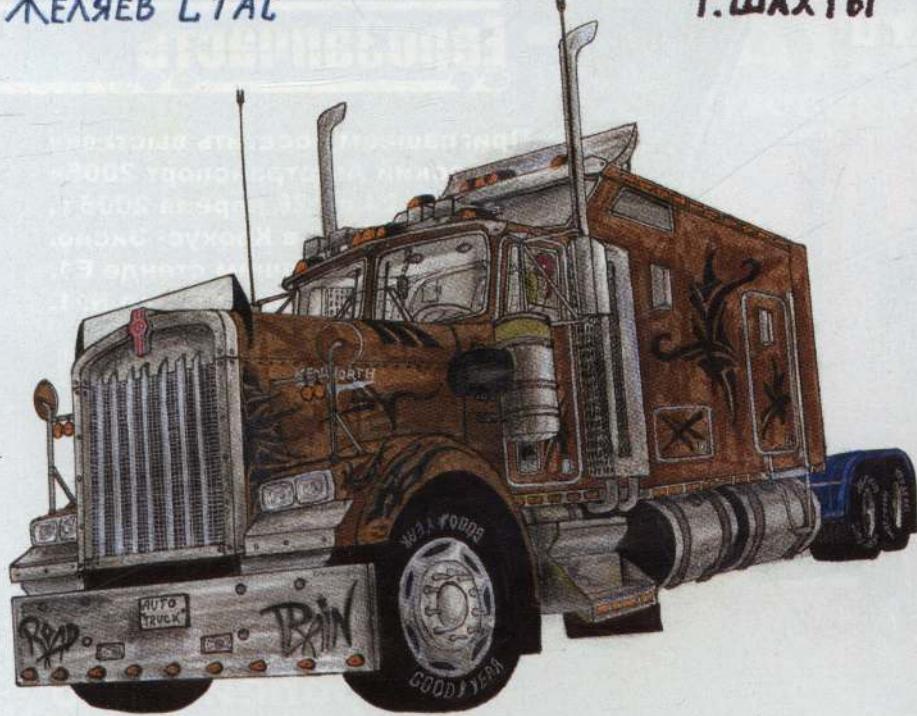
KENWORTH K100E



г. Шахты.

ЖЕЛЯЕВ Стас

г. Шахты



KENWORTH W900B

# ЗАПЧАСТИ



ДЛЯ ИМПОРТНЫХ  
ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ  
И АВТОПРИЦЕПОВ  
В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ

**80 км. МКАД**

Авторынок ТЭНЕК

ВРЕМЯ РАБОТЫ 9.00-19.00

Тел./факс: (495) 484-1643

Тел.: 744-3941, 728-8100

E-mail: fura\_mos@pochta.ru

## АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

МАЗ, КАМАЗ  
ЗИЛ, ГАЗ  
УАЗ

Широкий  
ассортимент  
Низкие цены  
**23 км. МКАД**

MAN, VOLVO  
SCANIA, DAF  
MERCEDES

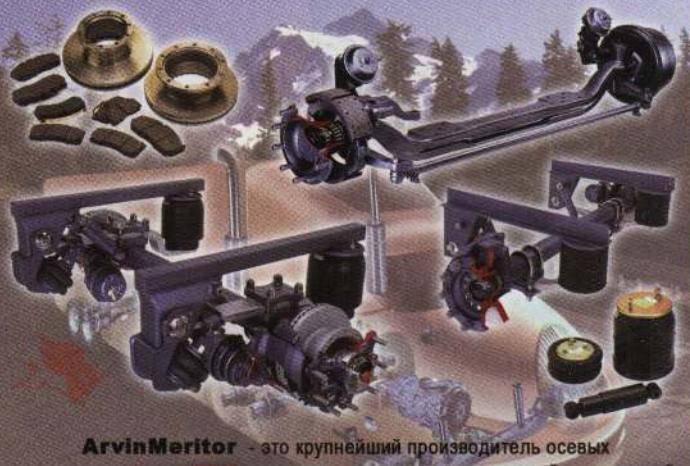


**комплекс**  
«Развилка»  
(495)746-0914  
355-9739  
355-9628



[www.vialkom.narod.ru](http://www.vialkom.narod.ru)  
E-mail: alpha-avto@mtu-net.ru

# ArvinMeritor™



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



Официальный дистрибутор ArvinMeritor в России:

"Глобал Трак Сервис"  
124460 г. Москва, Зеленоград  
3-й Западный пр-д, д.8, стр.1  
[www.gt-service.ru](http://www.gt-service.ru)  
gts@gtservice.ru



Отдел продаж:  
тел: (495) 739-62-02

[www.ezet.ru](http://www.ezet.ru)



 ЕвроЖапчасть

Приглашаем посетить выставку  
«Коммерческий Автотранспорт 2006»  
с 24 по 28 апреля 2006 г.  
в Крокус- Экспо.  
Ждем Вас на нашем стенде Е1,  
Павильон №1, зал №1.

**СКЛАД №1  
В России**  
**Запчасти для  
грузовых автомобилей,  
автобусов,  
прицепов  
европейского  
производства**

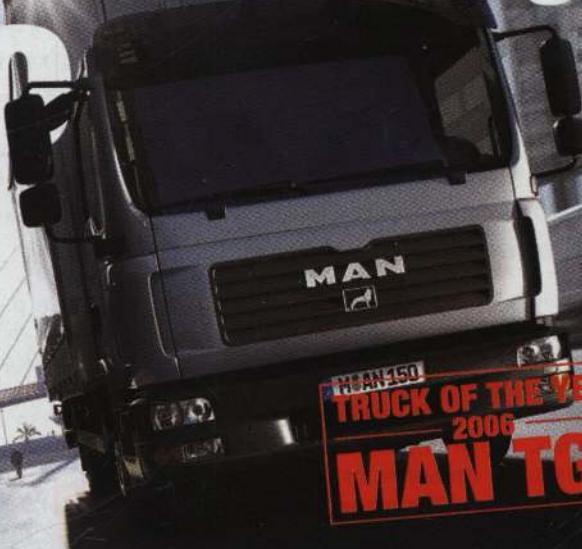
Москва, Сигнальный пр-д, д.23А. Тел.: +7 (495) 781-45-55 E-mail: [info@ezet.ru](mailto:info@ezet.ru)

# 100% Trucknology®

товар сертифицирован

**Перед Вами открывается успешное будущее.  
Отправляйтесь за ним на новом TGL.**

125476 Москва, ул. Василия Петушкина, д.3  
Тел.: (495) 258-39-45/46/78  
Факс: (495) 258-39-77  
[www.man-mn.ru](http://www.man-mn.ru)



**MAN**

Простое сочетание: меньший расход плюс большая грузоподъемность, меньшие расходы на техническое обслуживание плюс увеличенный срок службы означает только одно - новый MAN TGL. Существует еще одно важное преимущество: непревзойденная надежность. MAN TGL в своем классе региональных и местных перевозок открывает новую эру эффективности и профессионализма. Это и понимают на MAN как Trucknology.

49

**ООО «БалАвтоТорг»**



**Запасные  
части для  
грузовых  
автомобилей**

**SCANIA, VOLVO, DAF, MAN, MBenz**

МКАД 31-ый км., ТК «АВТО-31», пав.Б-1-8  
Тел./факс: (495) 201-9087, моб. 745-1622  
E-mail: [info@dieseltechnics.ru](mailto:info@dieseltechnics.ru)

**ЗАПЧАСТИ  
грузовиков и прицепов  
МАГАЗИН-СКЛАД**

**TPAK-TIR**

SCANIA, VOLVO, MAN, MERCEDES, RENAULT, IVECO, TATRA, DAF, SAF, ROR, BPV, SCHMITZ, FRIEHAUF, TRAILOR

ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ 37,3 КМ НОВОКАШИРСКОЕ ШОССЕ 35 КМ  
ТЕЛ.: (495) 510-16-17/-18 ТЕЛ.: (495) 937-72-19

**SOMMER® НОВТРАК**

Конструкция полностью адаптирована для тяжелых дорожных условий эксплуатации.

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

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](http://www.sommer.ru)  
Россия, 119313 Москва, Ленинский просп. 95а,  
тел. (495) 936 22 18, факс. (495) 936 22 24, моб. тел. (916) 5773 150  
Россия, 192007 Санкт-Петербург, ул. Тосино 3,  
тел./факс (812) 766 13 61, моб. тел. (960) 2000 110



А. Красиков

# ЧТО ДЕНЬ ГРЯДУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ

**Новинки, с которыми мировое автобусостроение вступило в 2006 г... Надо сказать, их очень много. По самым скромным подсчетам, после всемирного смотра в Кортрейке за месяц появилось более сотни новых автобусов. За это время прошли автобусные шоу в Канаде, Сиднее, Сан-Паулу и других городах разных стран, так что это количество может увеличиться в разы. Так что даже для этого беглого обзора мы выбрали только самые интересные с технической и дизайнерской точек зрения машины.**

Начнем, конечно, с Европы, с коротенького сообщения. Титул «Coach Of The Year 2006» заслуженно получил Neoplan Starliner SHD. По дизайну и конструкции ему попросту не нашлось равных, что и позволило победить с большим отрывом от остальных претендентов. Мгновенно подсуетились китайцы, и теперь этот автобус с небольшими изменениями будет выпускаться в Поднебесной на фирме Zonda.

Сравнительно недавно в Венгрии засверкала фирма Kraftex KFT, выпуск-

вающая самые разные автобусы. Базовых моделей около 20. И буквально перед самым Новым годом их число пополнилось еще тремя, среди которых и городская сочлененная. Но мы выбрали самый современный – полутораэтажный 50-местный лайнер Credo LC11H. Габариты автобуса 10670 x 2520 x 3300 мм. Автобус отличается необычной компоновкой, не-привычным благообразием формы и современным внешним видом. Он вполне способен составить достойную конкуренцию европейским «китам».

Испанцы уже много десятилетий известны как мастера кузовного дела. Начиная с довоенных лет каждый автобус, рожденный в Испании, рассматривался как произведение искусства. В качестве примера мы умышленно взяли новинку от малоизвестной фирмы Burillo, специализирующейся на низкопольных автобусах – соло и сочлененных. Модель Diana рассчитана на 46+1 сидящего пассажира или на 110 и сидящих, и стоящих.

Ее интерьер имеет очень интересную и необычную компоновку. В





некоторых вариантах предусмотрена даже туалетная комната. Напомним: это городской автобус. Базируется он на шасси Mercedes-Benz с двигателем от O530G. Габариты – 18000 x 2550 x 3165 мм.

Еще один испанец – фирма Noge. В течение нескольких лет она жила под крылом группы Irisbus, но на последнем смотре в Кортрейке имела свой стенд и независимую от патрона пресс-службу. Показала два автобуса – Titanium, которому уже больше года, а он все еще не на конвейере, и новую версию Touring Star. Кузов по большей части остался прежним, а вот его передняя и задняя части поменялись в корне и вновь показали искусство испанских «мастеров кароссери». Некоторые автомобильные журналисты отмечали, что «мордочка» напоминает Alfa Romeo. 12-метровый автобус базируется уже не на шасси Irisbus, а на шасси MAN 18.460. Может, Noge собралась «пойти на развод» с Irisbus?

Итальянская фирма Mauri, начавшая свою автомобильную деятель-

ность аж в 1821 г., за последние несколько лет претерпела серьезные изменения. Была организована группа Special Bus System Mauri, в которую вошли еще две фирмы. И в прошлом году появился модернизированный автобус Mauri Alpe Carona, обладающий незаурядными способностями благодаря патентованной пневмоподвеске. Например, по желанию водителя автобус может «приседать» почти на 200 мм (!), проезжая в низкие ворота или арки. Габариты машины 9590x2300x2900 мм, а полный вес – 15 800 кг. Установленный на нем мерседесовский двигатель OM457H развивает 300 л.с., которых вполне хватает такому небольшому автобусу.

А теперь о французах. Автобусная фирма Gruau известна уже много десятилетий, из которых последнюю пару изготавливала только мини- и мидибусы. Но в глубине ее конструкторских отделов, как теперь выясняется, шла работа над небольшим автобусом с гибридным приводом. Вроде бы ничего нового – над этой темой сегодня работают все, даже в

нашей стране. Но компоновка... Представьте себе: маленькие дизель-генератор, блоки аккумуляторных батарей, распределительный блок и вся остальная техника расположены над водителем под специальным кожухом; вниз идут всего два провода к передним ведущим колесам. А все полезное пространство кузова отдано пассажирам. Благодаря такой оригинальности было принято решение о размещении одного экземпляра машины в Музее искусств и ремесел – первый серийный автомобиль за более чем столетие...

Французское отделение промышленной группы Irisbus подготовило около десятка новинок, но обо всех мы рассказать не сможем. Покажем пару. Irisbus Arway – междугородний автобус, дебютировавший в Кортрейке, имеет длину 12 800 мм и берет на борт 55+1 пассажира, которые размещаются в очень комфортабельных креслах. Двигатель IVECO Cursor 8 мощностью 330 л.с. обеспечивает машине отменную динамику. В этом году начнется серийное производство этого автобуса.



Mercedes-Benz Capacity



Volvo 7500



Lahti Scala 3-Axle



Wright Streetcar на шасси Volvo B7L

Презентация второго автобуса – Irisbus Domino – прошла в декабре. Это неожиданное событие лишний раз доказало, что у каждой фирмы всегда есть кое-что в загашнике. Громадина Domino имеет длину 12 480 мм и ширину 2550 мм при базе 6150 мм. Двигатель у него также «ивековский» – Cursor 10 мощностью 430 л.с., с ним работает автомат ZF. Пассажирских мест 55+1+1. Выпуклься автобус будет, скорее всего, в Италии, кузовным ателье Orlandi, членом группы Irisbus, поскольку предыдущая модель Orlandi Domino уже явно и давно устарела.

Фирму, вернее группу фирм, Heuliez (также входящую в конгломерат Irisbus) представлять не надо. Ее продукция всегда славилась передовым дизайном и высочайшим качеством изготовления. Но чаще всего к ней обращались за автомобильными проектами на любую тему. Последней разработкой фирмы стал автобус Heuliez GX327 Access. Это городской автобус с чрезвычайно смелым дизайном. Чего стоит одна задняя часть со смелым рисунком окон, воздухозаборников. А боковые окна, расположенные

ниже пояса человека? Словом, Heuliez в своем амплуа. Габариты автобуса 12040x2550x2880 мм. Подвеска – пневматическая. Покупателю предлагается шесть (!) вариантов оригинальных планировок пассажирского салона. Двигатель мощностью 290 л.с. обеспечивает автобусу свободное движение по улицам городов и достаточную динамику.

Теперь двинемся по Европе на север. В центральной ее части царит DaimlerCrysler, а точнее, Daimler-Benz. В ноябре фирма устроила уже ставшие традиционными Mercedes Omnibus Tage, «Дни автобусов Мерседес». На этой выставке были показаны совершенно новые Integro, несколько модификаций новых Citaro, Travego, не показанных в Бельгии, и существующий пока в единственном экземпляре концептуальный сочененный автобус Capacity. Каждый из них достоин отдельной статьи. И в Кортрейке машины не показали, чтобы они не растворились в общей массе новинок.

Все же на концептуальном Capacity остановимся подробнее. Начнем с того, что компоновка этой «гармошки» сильно отличается от

аналогов. Ведущими являются две оси – одна у автобуса-тягача, вторая у прицепа. Остальные две оси (всего их четыре) имеют управляемые колеса. Двигатель расположен в задней части прицепа и смешен влево по направлению движения, что позволило организовать в задней части пассажирского салона уютный кубрик. Моторный отсек качественно капотирован, так что работы дизеля не слышно ни на улице, ни в салоне. Двигатель – OM 457 HLA, развивающий 354 л.с. (260 кВт) и соответствующий нормам Euro-4. Он агрегатируется с автоматической 9-ступенчатой коробкой передач ZF HP-Ecomat.

Габариты автобуса 19540 x 2550 x 3080 мм, полная масса 32 т, а вместимость – 193 пассажира. В «гармошке» установлены жидкокристаллические мониторы. Одним словом, очень интересная новинка... Скорее всего, этот автобус станет серийным.

Теперь об автобусах Северной Европы. Всем известна фирма Volvo и ее мировая экспансия. За последнее десятилетие ею было приобретено больше десятка автобусных фирм не только в Европе, но и за океаном.



Parkshuttle



В конце декабря фирма продемонстрировала новую модель – биартикулярный 24-метровый Volvo 7500. Этот автобус вмещает до 200 пассажиров, 55 из которых – в креслах, и 6 – на откидных сиденьях. Его испытания уже начались на специально построенной трассе в Гетеборге. Собирать машину будут на площадях фирмы Saffle, а базируется она на шасси B9S с шестицилиндровым двигателем D9A мощностью 340 л.с. Это направление в автобусостроении очень перспективно, имеет свои корни и разъяснения (но об этом – не здесь), правда, внешний вид автобуса немного, мягко говоря, староват...

И последний представитель Северной Европы – автобус Lahti Scala, выпускавшийся финской фирмой Lahden Autokori OY, выстоявшей в последних автобусных войнах и отстоявшей свою независимость.

Этот модернизированный автобус выпускается в двух- и трехосной версиях. Последняя имеет габаритную длину 14 800 мм и вмещает до 100 пассажиров, 51 из которых обеспечены сиденьями. Интересно, что вся продукция завода изготавливается из



New Flyer Invero BRT DE60i



Crestline GC II Tour

алюминиевых листов и профилей. Для северной страны это очень важно – коррозия... И еще, оригинальный внешний вид обеспечивает автобусу постоянный сбыт. Кузов автобуса устанавливается на шведское шасси Scania L94UB.

Любовь англичан к двухэтажным автобусам известна всему современному миру. Несмотря на прогнозируемый их запрет (реальных документов никто еще не видел), фирмы, их выпускающие, приготовили несколько новинок, но мы на этот раз расскажем о совершенно несвойственном для Англии автобусе – сочлененном одностахном, а вернее, BRT (Bus Rapid Transit, «быстрая доставка пассажиров»). Этот термин пришел к нам из-за океана и начинает приживаться.

В конце года фирма Wright показала ездовые качества такого пассажирского автопоезда под названием Streetcar. Это ходовая модель транспорта будущего, сегодня основанная на измененном шасси Volvo B7L. В ближайшем будущем машина обозначится гибридным приводом, а в этом году английский BRT примет первых пассажиров.

О некоторых больших европейских автобусах мы рассказали, но за кадром осталось очень большое количество новинок. Фирмы Jonckheere, Berkhof, Ikarus, Autosan, масса испанских и португальских изготовителей автобусов, конечно же, имеют новинки, но... «нельзя объять необъятное»...

Может быть, в следующих номерах мы продолжим эту тему. А закончим мы рассказ о европейских новинках автобусов небольших размеров, но... без водителя. Голландский Parkshuttle появился совсем недавно, а трасса для его движения еще достраивается. Автобус имеет две версии: пяти- и шестиметровую с гибридным или электроприводом – окончательно еще не решено. В салоне размещаются до 20 пассажиров, скорость автобуса до 45 км в час. Трасса уложена вдоль линии метро, но остановки расположены гораздо чаще. Специальная навигационная система следит за маркировкой на асфальте, а данные передает на центральный управляющий пункт, откуда и осуществляется активное управление движением. Пассажиру лишь остается вой-



Veguzti Diplomatic 3000 DP 8x2



Busscar Panoramico DD



Newell P2000i

The 2006 Newell



Metalsur Starbus

ти, опустить монетку, и... автобус трогается. По словам создателей, за таким видом транспорта – будущее.

Теперь – за океан. Здесь теме BRT уже много лет уделяется огромное внимание. Канадская автобусная фирма New Flyer, в прошлом году отпраздновавшая свое 75-летие, подготовила сразу несколько проектов на эту тему, а ее североамериканское отделение совместно с дизайнерской фирмой Advanta Design Solutions выпустило живой образец New Flyer Invero BRT DE60i, для которого была построена многокилометровая трасса на побережье Флориды. Весит такой автобус с полной нагрузкой 31 298 кг. Его размеры 18300 x 2510 x 3400 мм. В пассажирском салоне размещаются 47 сидящих и 53 стоящих пассажиров. Гибридный привод – Allison EV 50. Дизель-генератор приводится от двигателя Caterpillar C9 мощностью 330 л.с. Пассажиры очень довольны.

Другая – очень молодая североамериканская автобусная фирма

NABI (North American Bus Industries) занимается BRT с самого своего рождения. А в прошлом году на всемирной выставке WORLDEXPO-2005 в городе Наичи (Япония) показала пару таких суперавтобусов. Один из них имеет три двери на правой стороне, а другой – пять дверей, три из которых располагаются опять же на правой стороне, а пара – на левой. Подобное размещение дверей делает автобус-поезд более универсальным, позволяет двигаться по различным трассам. О футуристической внешности обоих автобусов можно судить по фотографиям.

Еще один автобус 2006 модельного года – представитель RV (Recreation Vehicle, автомобиль для отдыха) класса А. Его выпускает одна из старейших фирм Северной Америки Newell. Автору очень нравятся принципы владельцев фирмы – каждый год менять дизайн автобусов и самостоятельно их разрабатывать, заимствуя у автомобильной промышленности только самое необходимое.

При 12-метровой длине автобуса и выдвинутых боковых секциях полезная площадь салона составляет около 50 м<sup>2</sup>(!). Обратите внимание на неординарный дизайн.

И еще об одной новинке из Канады. Это автобус Crestline GC II Tour, базирующийся на шасси Chevrolet 5500 с 6,6-литровым дизелем. В салоне располагаются 29 пассажиров, а при небольшом багажном отделении – 25. Такие автобусы характерны только для Северной Америки и предназначены для недалеких «кемпинговых» туров, как правило, в выходные дни.

Из Северной Америки мы отправимся в Южную и покажем читателю, как там обстоят дела с постройкой автобусов. Многие ожидают найти там примитивные повозки с моторчиком, а на самом деле все иначе.

Возьмем беднейшую страну континента – Перу. Совсем недавно там открылся самостоятельный автобусный завод Veguzti, начав производить самые разные автобусы безо всяких



Designline Olimbus Hybrid



Kiwi на шасси MAN 18.280HOCLR-NL



Comil Champion



MTrans на шасси Scania K124IB '06

лицензий. В качестве примера мы выбрали новейшую разработку – модель Diplomatic 3000 DP 8x2. Дизайн, как видите, практически не отличается от других зарубежных автобусов. Единственная особенность – сдвижные боковые стекла на втором этаже, но это национальные требования по безопасности. Кузов автобуса установлен на шасси Scania K114 310. И не забывайте – это Перу...

Богатейшая страна континента – Бразилия. Одно из самых успешных автобусных предприятий – Busscar. Оно имеет массу филиалов по всему миру, а совсем недавно купило тонущую норвежскую автобусную фирму Vest, которая воспряла и сегодня выпускает классную продукцию. А пятиосная национальная модель Busscar Panoramico DD 2006 модельного года до сих пор удивляет мир. 15,5-метровый автобус изготавливается по заказу и предлагает комфортабельные места 63 пассажирам и водителю. Дизайн кузова поспорит со многими современными мировыми новинками.

Бразильская же фирма Comil праздновала в прошлом году 20-летний юбилей. К празднику необходимы подарки. И фирма подарила самой себе и потребителю новый автобус, вернее, целое семейство под названием Champion. Дизайн автобуса в высшей степени оригинал, об этом читатель может судить по фотографии. Кстати, основными фарами являются не те, что интегрированы в бампер, а те, что расположены под подоконным бруском лобового стекла. Вклеенные тонированные боковые стекла, климатическая установка, пластиковые задняя и передняя панели, цельнотянутые борта – все это характерно для самых передовых заводов.

Аргентина тоже не ударила лицом в грязь. Одна из автобусных фирм Metalsur выпустила на рынок оригинальнейший по внешнему виду автобус с названием Starbus. Его внутреннее убранство также просто поражает. Двух одинаковых автобусов еще не было, правда, и самих Starbus выпущено всего несколько, но пятизвезд-

очные автобусы просто меркнут перед ним. Трехместные ряды роскошных кресел, душевая комната, библиотека – все к вашим услугам...

Продолжим движение по югу планеты, и попадем на Зеленый континент. Здесь новинок – тьма! Тем более что недавно в Сиднее прошла очередная автобусная выставка. В качестве примера мы возьмем автобус CB60 фирмы Custom Coaches, отмечавшей в прошлом году свой полувековой юбилей. Автобус – низкопольный, да еще и без ступенек при входе. Расстояние от пола до дорожного покрытия всего 160 мм. Детская коляска или коляска инвалида без труда въезжают в пассажирский салон прямо с тротуара. В Австралии это очень четко регламентируется. Базируется CB60 на шасси MAN, выпускаемом специально для Зеленого континента.

Новая Зеландия – островное государство, живущее в основном за счет туризма. Но и там сильно развито автобусостроение. В общей сложности в стране расположено около десятка предприятий, строящих современные



Bee Hing, на шасси Scania K114 310



Custom Coaches CB60 на шасси MAN 18.260HOCLR-NL



FAW Typepad Hybrid



Supertrans Vin Classic на шасси Scania K114 310

классные по дизайну и технике автобусы. Одна из новинок, показанных на Сиднейском автобусном шоу, – это низкопольный автобус фирмы Kiwi на узлах и агрегатах MAN. Автобус отличают неординарный дизайн кузова и интерьера, наличие всего одной ступеньки при входе и использование самых современных технологий. Шасси 18.280HOCLR-NL имеет 6-цилиндровый дизель мощностью 280 л.с., с EDC и с выхлопом, соответствующим нормам Euro-3.

Еще одна новозеландская автобусная фирма – Designline – известна на весь мир. Выпускаемые ею автобусы имеют вызывающе необычный дизайн. Автобус Olimbus Hybrid после модернизации приобрел новую панорировку салона, улучшенную внешность и оригинальный гибридный привод, основанный не на маломощном дизеле с генератором, а макро-турбине с высокооборотным генератором, обеспечивающим электроэнергией электродвигатели ведущих

колес. Что же касается дизайна, пусть читатель сам оценит творчество новозеландцев.

А теперь давайте посмотрим, что же строят и на чем будут ездить в Малайзии в ближайшее время.

Малайзийская автобусная фирма Bee Hing встретила этот год с 13-метровым двухэтажным автобусом на шасси Scania K114 310 с двигателем мощностью 310 л.с. Но не это главное. Для обывателя Малайзия – это целая куча островов, где самым передовым транспортом является моторикша. Попробуем изменить это мнение. Обратите внимание на дизайн этого автобуса. А ведь он достоин испанских кузовных ателье. Смелость мысли, полет фантазии, все это присутствует в автобусе. А разбирая его, как говорится, «по косточкам», мы увидим самые современные технологии.

MTRANS известна в Малайзии не столько производством автобусов, сколько в качестве разработчика

монорельсовых трасс, расположенных по всему миру, вплоть до Канады. Автобусы являются дополнительным бизнесом. Специализирующееся на них подразделение называется Transcoach. Так, на передке автобусов можно встретить и ту, и другую надписи.

MTRANS Executive Coach имеет шасси Scania с двигателем мощностью 360 л.с. Но не это главное. При проектировании и работе дизайнеров над новинкой огромное влияние на них оказал образ европейского Irizar PB. Это бросается в глаза через любую крупную деталь. В салоне с комфортом размещаются 84 пассажира. По европейской классификации этот гигант получил бы пять звездочек. Штаб-квартира MTRANS находится в Куала-Лумпуре.

Дизайн следующего автобуса, построенного уже фирмой Supertrans, мягко говоря, вызывает жаркие споры. Vin Classic (так его назвали) – самая последняя новин-



SKS на шасси Scania 20K114



Mercedes-Benz Intego



HINO S'Elega

ка малайзийского конгломерата. От своеобразного дизайна веет не сколько свежестью, сколько непрофессиональной смелостью и оригинальностью. Огромная дуга никак не сочетается с постоянными углами на кузове. Но, тем не менее, эти решения дали свои плоды – автобус выглядит очень необычно. Шасси Scania с двигателем мощностью 310 л.с. позволяет трехоснику разгоняться до 125 км/ч.

SKS – это фирма, известная своими экстравагантными автобусами. Она постоянно побеждает на всевозможных шоу и конкурсах красоты у себя в регионе. Последняя разработка буквально всех сначала шокировала, а затем привела в дикий восторг. И действительно, образ автобуса напоминает фантастическое дикое животное, далеко не доброе. А самое главное, все линии и поверхности уложены очень грамотно. Над автобусом, наверняка, работали очень талантливые ребята, заслуживающие всемирного признания. Шасси такое же, от Scania, только мощность двигателя уже 360 л.с.

Наконец, Япония... В прошлом году здесь замечена одна мощная автобусная новинка, это Hino S'Elega. Новый автобус проектировался с учетом европейских норм и требований. Все семейство насчитывает три модификации. Две из них рассчитаны на экспорт и только одна пошла на внутренний рынок. Кстати, экспорт подразумевает прежде всего Европу. Отсюда и дизайн, весьма сильно отличающийся от традиционно японского. Одна серебряная дуга (позаимствованная у Setra) много стоить. Одним словом, европеизированный «японец»...

И в конце статьи мы расскажем о довольно необычной новинке китайского автобусостроения. В зарубежной прессе мелькали сообщения, что в Китае около пятисот (!) заводов, выпускающих автобусы. Так что этой теме мы посвятим отдельную статью или целый цикл, а пока – несколько слов о FAW Turerad Hybrid – так называется автобус, представленный широкой публике в декабре прошлого года. Гибридный привод разрабатывался совместно с амери-



Mercedes-Benz Citaro LE

канской фирмой Enova Systems. Проектирование шло два года. Все очень торопились, чтобы к летним Олимпийским играм 2008 года в Бей징е и WORLD EXPO-2010 в Шанхае FAW успела изготовить 1000 таких автобусов. Дизайн своеобразный и очень сильно отличающийся от существующих автобусов...

Вот на сегодня и все. Автор попытался рассказать об автобусных новинках целой планеты, насколько это получилось, судить вам, уважаемый читатель.



Mercedes-Benz Travego M



# Краков из окна автобуса МАЗ

Лариса Золотова



**Накануне католического Рождества руководство Минского автомобильного завода пригласило группу белорусских и российских журналистов в пресс-тур на новом туристическом автобусе МАЗ-251 в Польшу. График поездки был достаточно плотным: рано утром отправлялись из Минска в Брест, после пересечения границы – в Краков, где предстояло провести день, и переезд в Варшаву, оттуда – обратно в Минск.**

На площади Минского железнодорожного вокзала автобус смотрелся великолепно. Так, как должен выглядеть современный европейский автобус: модерновые плавные формы, огромные окна, стильные фары и зеркала. Внутри – тоже современно, пластик, мягкая уютная обивка.

Первые часы поездки главное внимание не на пейзаж. Журналисты блистали технической эрудицией, обсуждая, что им нравится в автобусе, а что нет. Уши вяли от терминов, подозреваю, не всегда правильно применяемых. Автобус журналистам понравился. Единодушно решили, что имеется шум в салоне, когда машина идет на низких передачах. На скорости – не заметно. Не сразу разобрались с кондиционером: спереди жарко, в задней части салона холодновато. Но все-таки выяснили, что именно не-правильно настроено. Поправили – получилось, стало равномерно тепло.

Окна герметичны, можно при желании прижаться носом к стеклу – оно не холодное. Все места оборудованы индивидуальной вентиляцией и освещением. Можно читать, особо не мешая соседям. Кресла более-менее удобные, но несколько жестковаты. В расчете на многочасовые переезды хочется сидеть как-то помягче. Заводчане сообщили, что оборудовали машину турецкими сиденьями, однако поняли, что это не лучший вариант. Уже заключили договор на поставку могилевских, более гуманных по отношению к человеческому заду.

По дороге закусывали, конечно, а закуску запивали – не есть же в сухомятку. По салону метались девушки, разнося бутерброды, разогретых в мини-кухне кур и прочую снедь, горячий чай, кофе, напитки. Задача была поставлена жестко: съесть все припасы до границы, так как европейцы не разрешают ввозить про-

дукты, даже бутерброды. Ну кто же знал, что перед нами на таможне окажутся два «Неоплана», битком набитых переселенцами из Казахстана на ПМЖ в Германию. Мыостояли за ними 5 часов. Хвост очереди за нами скрылся за горизонтом. Несчастных переселенцев таможенники периодически высаживали из автобусов, а потом опять туда загоняли: видимо, никак не могли пересчитать. Трясли и проверяли баулы.

К нашему приезду их трясли уже 4 часа. Наконец, сообразив, что нам светит приехать в Краков как раз к дневной экскурсии по городу, решили собрать журналистские удостоверения в стопочку и послать гонца с челобитной: «Пропустите без очереди, люди добрые, ибо не корысти ради...» Фокус удался, нас пропустили. Польша встретила метелью и рождественскими украшениями. Повсюду перед домами и на площадях свети-

лись романтические ангелы, высотой в человеческий рост и выше, переливались наряженные елки и увешенные гирляндами дома. Умеют же люди делать красиво. В Москве, конечно, тоже вечером по Тверской пройдешь – все искрится и сверкает. Но здесь-то речь идет о городишках и деревеньках – каждой!

Пассажиры, утомившись от дневных треволнений, в основном спали. Периодически кто-нибудь посещал биотуалет, останавливаясь лишний раз не хотелось. До гостиницы добрались под утро. Короткий сон, и мы отправились на экскурсию по Кракову. Все в том же автобусе. Экскурсовод – симпатичная блондинистая полька средних лет, рассказывала о богатой событиями и трагедиями истории древнего города. О его расцветах и упадках.

Автобус метался по тесным средневековым улочкам и смотрелся... Нет, ущербными туристами из совдепии мы себя не чувствовали. Мы гордо восседали в красивой, высокой, блестящей машине. Потом ходили пешком, посмотрели красивейшие костель, крепость и Смока Вовленского – железного дракона, каждые пять или десять минут пыхающего огнем. Пробежались по магазинчикам и рождественской ярмарке на рыночной площади, замкнутой по периметру двух-, трехэтажными средневековыми торговыми палатами.

Накупили плетеных и фарфоровых ангелочек, шариков, разноцветных мотков виноградной лозы. Грелись глинтвейном, необыкновенно вкусным. Его продавали из бочек прямо на улице, по 5 золотых. Вечером прошлись по кабачкам. Краков славится



своим Университетом. В нем учился Джордано Бруно. Один из крупнейших в Европе, он собирает студентов отовсюду. Говорят обучение дешевле, чем в России и Белоруссии.

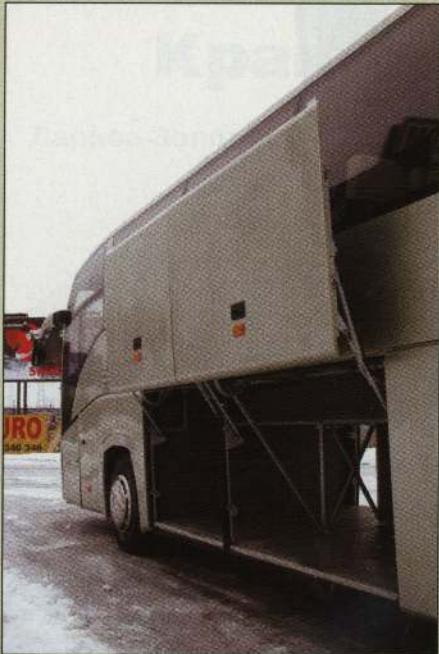
Атмосфера студенческой тусовки царит в центре ночного Кракова. Веселье началось в попсовом заведении на втором или третьем этаже, где пели подражательницы наших «татушек» в клетчатых юбочках. Пили горячее малиновое и какое-то там еще фруктово-ягодное пиво. Вкусно. Оригинально. Потом переместились ниже. Вывески кабачков еле видны, они мелкие и тусклые, их надо искать с лупой – наверное, не принято как-то сильно афишировать. Закуски не подают. Только выпивка. Хочешь есть – иди в ресторан. К трем-четырем часам ночи нашли подвал – два или три пролета вниз. Железные лестницы.

Каменный сырой подвал с натуральной средневековой плесенью на стенах. Простые деревянные столы и стулья. Длинноволосая молодежь обоего пола, упитая вусмерть. Ну, точно, бывшее подземелье – тюрьма. В такой можно заживо сгинуть месяца за два. Музыка – что угодно ожидала бы, но «Ария! Никогда не любила, но здесь, под темными сводами, голос Кипелова: «Я свободе-е-ен!» – звучал гениально. Насытившись средневековым калоритом, поужинали (или по завтракали?) в бистро, куда нас звал неизвестный друг украинской национальности. Кругом наши!

Утром в состоянии среднетяжелого похмелья загрузились в автобус, ставший уже практически вторым домом, и направились в Варшаву на встречу с послом Белоруссии в Польше. Встреча, как водится, прошла в теплой дружественной атмосфере. Посольство, солидное и цивильное, вышколенный персонал. Обстановка строгой роскоши. Мы – в дорожном, шумные, засидевшиеся, выглядели туземцами в гостиной белого человека. Запахло большой политикой.

Посол произнес спич, краткий и информативный, из которого стало понятно, что не все просто в польско-белорусских отношениях, случаются недоразумения, и даже кризисы. В связи со вступлением Польши в Евросоюз ожидается поступление целевых кредитов из Европы на реконструкцию польских дорог. Все, кто был в Польше, знают, что дороги оставляют желать лучшего. Двухполосное движение, высокая колейность. Это сдерживает развитие и грузовых перевозок, и туризма меж-





ду Восточной и Западной Европой. Так что в ближайшие годы ситуация должна кардинально перемениться. Готовится открытие еще нескольких таможен, дабы уйти от километровых очередей на границе. Так что в XXI веке можно ожидать возможности добраться от Москвы до Берлина не только на танке.

Белоруссия тоже готовится стать звеном трансевропейского тракта. За последние годы дороги стали очень хороши: ровный асфальт, разметка, отбойники. Все это открывает

новые перспективы в развитии автомобильного транспорта России, Белоруссии и Польши. И конечно, дает надежду, что туристические автобусы МАЗ найдут своего потребителя на просторах общего европейского дома, учитывая, что цена продукта при соответствии европейскому уровню качества почти в два раза ниже аналогов.

**Редакция благодарит Центр общественных связей МАЗ и персонально Валентина Лопана и Сергея Ивлева за возможность принять участие в интересном путешествии.**

### Автобус МАЗ-251

Разработан и изготавливается в соответствии с требованиями Европейской ассоциации перевозчиков и соответствует европейской классификации 3 или 4. Несущий кузов – каркасный, облицован вклеенными стекло-пластиковыми панелями. Автобус комплектуется двигателями, соответствующими требованиям по токсичности Euro-3, внешнему шуму – 80 дБА. Зеркала заднего вида имеют электрические обогрев и регулировки. Сиденье водителя регулируется по высоте, продольному положению, углу наклона, поворачивается на 360° и выполнено с соблюдением всех антропометрических и эргономичес-



ких требований. Для удобства ремонта и обслуживания передний и задний бамперы быстросъемные, а компоновка моторного отсека автобуса позволяет при снятом бампере извлечь двигатель.

Автобус оснащается климатической установкой с кондиционером, независимым автономным отопителем кабины водителя, независимым жидкостным подогревателем двигателя, централизованной системой смазки, биотуалетом, холодильником, мини-кухней, аудио- и видеосистемами.

По желанию заказчика автобус может быть изготовлен без туалета и спального места водителя, при этом пассажировместимость увеличивается до 51 человека, а максимальный объем багажного отделения до 11 м<sup>3</sup>.

Дополнительно устанавливаются: система учета расхода топлива; различные варианты аудио- и видеосистем; печь СВЧ.

### Краткие технические характеристики автобуса МАЗ-251

Габариты (длина x ширина x высота), мм	12 000x2550x3820
База, мм	6060
Колея колес (перед/зад), мм	2096/1800
Наружный радиус поворота, мм	12 500
Высота ступеньки над уровнем дороги, мм	385
Высота пола на площадке средней двери, мм	1440
Высота прохода, мм	2100
Объем багажного отделения, м <sup>3</sup>	9,5 (10,5 без спального места водителя)
Объем топливного бака, л	500
Нагрузка на переднюю ось, кг	6500
Нагрузка на заднюю ось, кг	11 500
Полная масса, кг	18 000
Количество мест для сиденья	44, 49 или 51
Двигатель	MAN D2866 LOH28 (E3)
Коробка передач	ZFS6-1701BO
Подвеска:	с электронной системой управления
передняя	независимая пневматическая
задняя	зависимая пневматическая, со стабилизатором
	поперечной устойчивости
Ведущий мост	одноступенчатый, с центральной гипоидной
	передачей
Колеса	дисковые, 8,25-22,5
Шины	295/80R 22,5
Максимальная скорость, км/ч	130

# МАЗ СОЗДАЛ ПЕРВЫЙ АЭРОДРОМНЫЙ АВТОБУС

Владимир Чехута

**26 января Минский автомобильный завод представил свою новинку – МАЗ-171075, низкопольный автобус, предназначенный специально для перевозки пассажиров в аэропортах. Идея создания этого автобуса (их еще называют «перронными») появилась около пяти лет назад, но к созданию МАЗ-171 приступили осенью 2005 г.**

На сегодняшний день в Европе только два производителя выпускают подобную специфичную технику, поэтому цены на нее весьма высокие. Теперь к ним присоединился МАЗ, который первым из предприятий бывшего Союза выпустил автобус для аэропортов. Предполагается, что он будет дешевле, чем импортные аналоги. Минский завод уже строит городские, туристические, пригородные (средневместительные) автобусы, и вот новая рыночная ниша – аэродромная модель.

По мнению заместителя главного конструктора автобусного производства РУП «МАЗ» Юрия Сырокваша, «не всякий завод осмелится делать такую технику. Новый автобус МАЗ 171 – символ потенциала завода в технологическом, организационном, наконец, в финансовом плане. Тем не менее, всегда существует определенный риск, связанный с реализацией техники. Однако за историю автобусного производства Минского автозавода спрос на продукцию всегда превышал предложение. Мы уверены, что и на этот автобус спрос тоже будет».

Международные аэропорты предъявляют особые требования к транспорту, перевозящему пассажиров по летному полю. Это прежде всего регламентированные высота входной двери, высота прохода и, наконец, пассажиронагрузка автобуса, соответствующая принятым на авиа-



транспорте нормативам. Все это было учтено в новинке.

С технической точки зрения автобус изготовлен по традиционной для перронных машин схеме. Это переднее расположение двигателя и передние ведущие и управляемые колеса. Двигатель – четырехцилиндровый дизель Deutz BF4M1013FC(E3) мощностью 125 кВт (170 л.с.), работает с автоматической коробкой передач ZF5HP502. Спереди – ведущий управляемый мост, сзади – независимая пневматическая подвеска.

Габариты автобуса выбраны максимальные с учетом возможности его перевозки железнодорожным транспортом. Длина 14 400 мм, ширина 3150 мм, высота 3170 мм. Номинальная вместимость «аэродромника» 122 пассажира. Поскольку в подобных машинах нет надобности в сиденьях, то в 171-й модели их всего шесть, предназначенных для пожилых людей и инвалидов.

При создании аэродромной модели МАЗ выполнил требование авиатранспортников – наличие дверей с двух сторон, их по три с каждой. МАЗ-171 оснащен камерой заднего обзора, вентиляторами на крыше и кондиционером для водителя, системой автоматической смазки «Линкольн», а также снабжен наружной сигнализацией – оранжевыми проблесковыми маячками.

Испытать «аэродромник» в реальной эксплуатации планируется в одном из крупнейших аэропортов России. Это позволит оценить функциональность автобуса, выявить возможные недостатки и устраниить их. После этого МАЗ-171 отправится на сертификацию в один из центров сертификации наземного транспорта гражданской авиации.



# Воздушные отопители

62

Михаил Ожерельев  
Фото автора и Scania



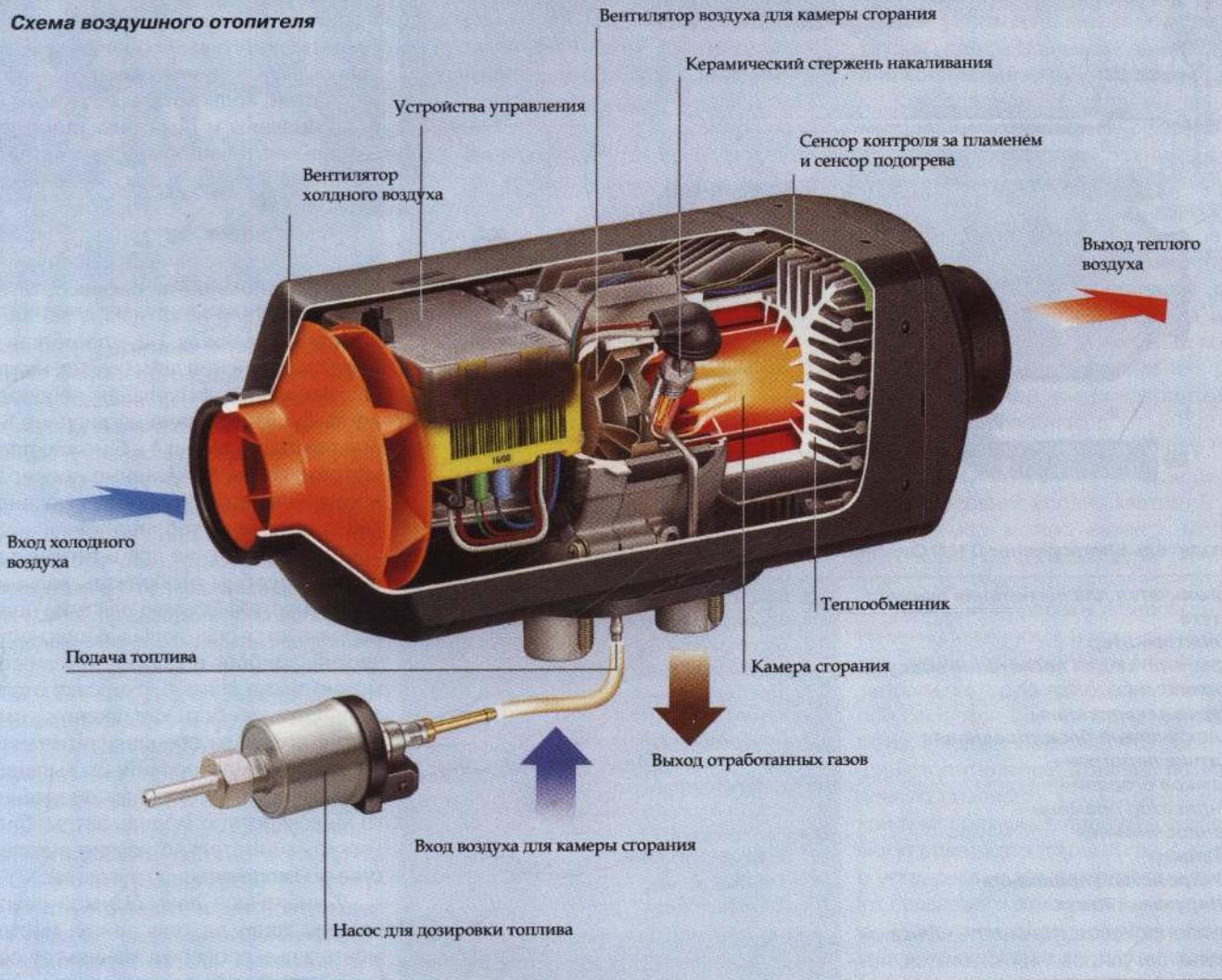
**Как было обещано в предыдущем номере, продолжим зимнюю тему рассказом о «сухих автономках». В отличие от жидкостного, воздушное отопление работает совершенно независимо от теплового двигателя автомобиля. Благодаря своим возможностям по быстрому и экономичному нагреву система особенно подходит для кабин грузовиков и фургонов, а также салонов автобусов. При этом непосредственный нагрев воздуха подразумевает более умеренное потребление электроэнергии и более скромный топливный аппетит по сравнению с жидкостными отопителями. Выпускаемые модели различаются по теплопроизводительности, напряжению питания и виду горючего.**

Рассмотрим внутренности модели D1 LC Compact фирмы Eberspacher. Этот отопитель часто входит в заводское оснащение грузовиков Mercedes, MAN. Процесс сгорания происходит в камере, находящейся внутри теплообменника. Воздух, засасываемый вентилятором, смешивается с топливом, подаваемым дозирующим насосом в камеру сгорания. Первоначальное воспламенение происходит от свечи накаливания, которая отключается в фазе устойчивого горения. Нагрев воздуха происходит с наружной части теплообменника. Воздушный поток создается с помощью вентилятора, а теплоотвод улучшается за счет большого количества ребер.

На корпусе теплообменника находятся датчик пламени и индикатор перегрева. Датчик пламени подает сигнал устойчивого горения. Он представляет собой терморезистор, изменяющий свое сопротивление пропорционально температуре. Индикатор перегрева устроен аналогично. Он срабатывает при температуре 160–190°C.

В рассматриваемой модели блок управления расположен непосредственно в корпусе отопителя, в более старых моделях (D1L) модуль управления устанавливался отдельно, а пучок электропроводки соединялся с датчиками и вентилятором с помощью платы соединений, закрепленной на корпусе нагнетателя.

Электронная схема блока управления обеспечивает своевременное включение и выключение компонентов обогревателя при различных режимах работы, а также выполняет роль предохранительного устройства. Аварийное отключение отопителя производится при получении блоком управления сигнала о перегреве, падении напряжения ниже 21 В и значительном отклонении числа оборотов нагнетателя. В качестве меры предосторожности блок управления может заблокировать отопитель. Причиной блокировки может быть опасность перегрева теплообменника либо слишком много неудачных попыток запуска нагревателя.

**Схема воздушного отопителя**

Запуск и работа исправного агрегата складываются из нескольких последовательных стадий.

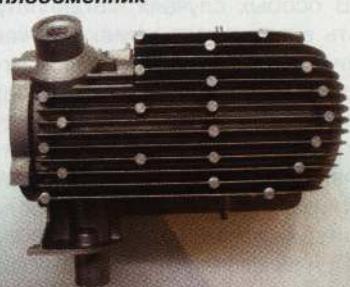
При включении отопителя на дисплее появляется индикация режима работы или зажигается зеленая контрольная лампочка в регуляторе. Включается свеча накаливания и нагнетатель начинает работать с низким числом оборотов. Если в теплообменнике находится остаточное тепло от предыдущего цикла, вначале включится режим вентиляции, а процесс пуска возобновится после остывания теплообменника. Приблизи-

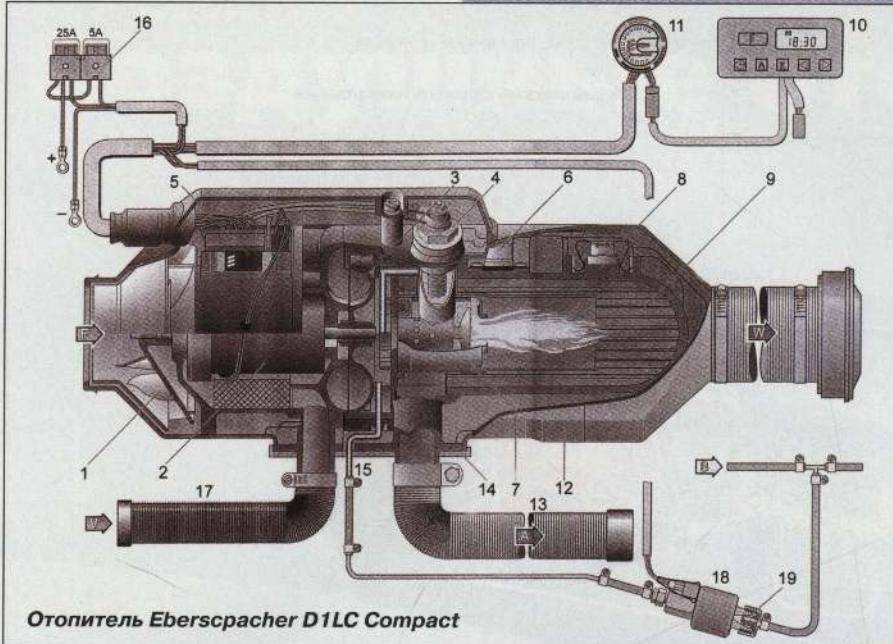
тельно через 25 с после включения свечи накала начинается подача топлива. Топливо-воздушная смесь воспламеняется. После индикации наличия пламени и стабилизации процесса горения свеча отключается и отопитель переходит в режим максимальной мощности. При этом увеличивается число оборотов вентилятора и частота работы дозирующего насоса, разогревая теплообменник до рабочей температуры.

В режиме отопления комнатная температура или температура всасываемого воздуха непрерывно замеря-

ются и сравниваются с заданным значением, установленным с помощью устройства управления. Для этих измерений чаще всего используется датчик, находящийся внутри отопителя в потоке воздуха за вентилятором, реже устанавливается отдельный датчик, измеряющий непосредственно «комнатную» температуру.

Если измеренная температура окажется выше заданной, отопитель автоматически переключится на малую степень регулирования и продолжит работу с низким числом оборотов. Ес-

**Комплект свечи****Насос****Теплообменник**



1. Крыльчатка для нагнетания свежего воздуха
2. Электромотор
3. Крыльчатка для нагнетания воздуха сгорания
4. Свеча накаливания
5. Электронный блок управления
6. Датчик перегрева
7. Камера сгорания
8. Индикатор пламени
9. Теплообменник
10. Таймер
11. Устройство управления
12. Наружный кожух

ли теплопроизводительность на малой ступени регулирования окажется недостаточной, отопитель переключится на среднюю ступень регулирования. Нагнетатель воздуха останется работать на малых оборотах, а температура поднимется за счет увеличения подачи топлива. В большинстве случаев регулированием режимов «малый – средний» с низким числом оборотов нагнетателя удается обеспечить желаемую потребность в тепле. Если производительность и на средней ступени окажется недостаточной, то происходит переключение отопителя на полную степень регулирования. Нагнетатель воздуха в этом случае работает с наивысшим числом оборотов.

В особых случаях, когда потребность в тепле еще ниже, чем теплопроизводительность на малой ступени регулирования, происходит переключение отопителя в режим продувки с отключением подачи топлива и минимальными оборотами нагнетателя до снижения температуры с последующим автоматическим пуском.

При выключении отопителя гаснет индикация режима работы и немед-

13. Выхлопной коллектор
  14. Фланцевое уплотнение
  15. Топливная труба
  16. Главные предохранители
  17. Всасывающий патрубок воздуха сгорания
  18. Дозировочный насос
  19. Топливный фильтр, встроенный в дозировочный насос
- A = Выход отработанных газов  
B = Подвод топлива  
V = Воздух сгорания  
W = Теплый воздух  
F = Свежий воздух

ленно прекращается подача топлива, а нагнетатель переключается в режим продувки для охлаждения отопителя и удаления остаточных продуктов. В этом режиме в течение 30 с работает свеча накаливания.

Для управления отопителем, как правило, используется специальный регулятор (входит в стандартную комплектацию) или программируемый таймер. Регулятор позволяет включать отопитель в режим отопления или продувки, регулировать температуру в режиме отопления (красный сектор), а также он сигнализирует о срабатывании датчика перегрева (мигающий режим индикатора). Программируемый таймер в штатном режиме отображает на дисплее текущее время и позволяет запрограммировать отопитель на три времени включения в течение суток. Как правило, прибор отображает коды неисправностей, зафиксированных блоком управления. Остановимся на этом подробнее.

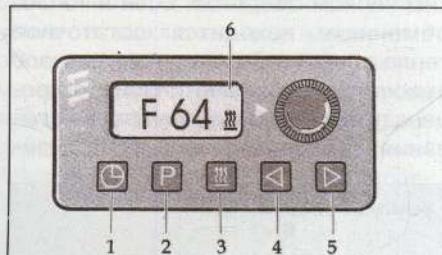
Если при включении отопителя или во время его работы блоком управления зафиксирована неисправность, то в течение 15 с информация о ней вы-

водится на дисплей таймера в виде буквы «F» и двухзначного числа. Электронный блок управления может записывать в память до пяти неисправностей, коды которых затем могут быть вызваны и показаны таймером. Актуальная неисправность заносится в ячейку F1. Ранее записанные неисправности хранятся в ячейках F2–F5.

Вызов кодов из запоминающего устройства выполняется в следующей последовательности: произвести запуск отопителя нажатием клавиши 3, нажать на клавишу 1 и, удерживая ее нажатой в течение двух секунд, нажать на клавишу 2. Актуальная неисправность будет показана на дисплее 6, а при помощи клавиш 4 и 5 можно просмотреть ранее записанные неисправности. Описание кодов неисправностей приведены в таблице.

Заметим, что не все штатные таймеры способны отображать коды неисправностей. Обычно для этих целей используется специальный диагностический прибор, с помощью которого можно также снять блокировку отопителя. Этот прибор, как правило, имеется в арсенале специализированной ремонтной мастерской, а выяснить возможности таймера, установленного на конкретную модель автомобиля, можно, внимательно изучив руководство по эксплуатации грузовика.

С кнопочной диагностикой разобрались, дело за описанием инструментальных проверок. Начнем со свечи накала. Как было ясно из предыдущего материала, при ее повреждении отопитель способен включаться только в режиме продувки. Для доступа к свече снимем крышку, предварительно вывернув болт с внутренним шестигранником, и отсоединим наконечник с проводами. Сопротивление исправной свечи для 24-вольтового отопителя – 2 Ом. При замене свечи нака-



Органы управления отопителем Eberspacher D1LC Compact:

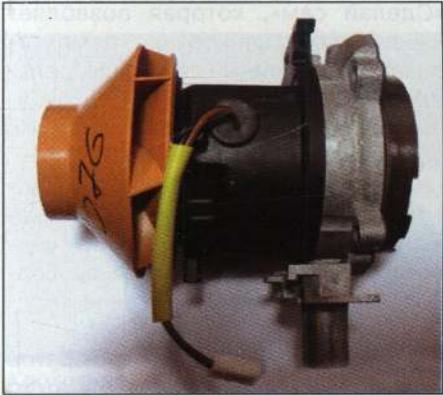
1. Время
2. Предварительная настройка
3. Отопление
4. Обратный ход
5. Прямой ход
6. Дисплей с индикацией неисправности



**Отопитель: комплект для установки**

ливания по причине перегорания обратите внимание на состояние испарителя топлива. Он представляет из себя сетку в виде цилиндра, расположенную в свечном отверстии. Обычно ее меняют вместе с перегоревшей свечой. С помощью омметра можно также проверить индикатор пламени и датчик перегрева. Добраться до них легче, если снять верхний пластмассовый кожух, предварительно заготовив насечные заклепки. Индикатор пламени при 20° С имеет сопротивление 1000–1200 Ом. Для опознания пламени его сопротивление должно возрасти до 1380 Ом (150° С). Порог срабатывания датчика перегрева 160–180° С.

Можно замерить и сопротивление топливного насоса, оно для 24-вольтового варианта должно составлять 36 Ом. Но это только проверка электрической его части, и для постановки диагноза ее будет мало. Основной характеристикой насоса является его производительность. Для контроля производительности необходимо отсоединить топливопровод от отопителя и поместить его в мерную емкость объемом 10 см<sup>3</sup>, после чего включить отопитель и замерить количество топлива до момента прекращения подачи. Длительность цикла – 90 с. Если насос подал менее 5,2 см<sup>3</sup>, отопитель работать не будет. При исправном топливопроводе «ленивый» насос придется заменить.



**Нагнетатель нагреваемого воздуха**

Серьезные требования предъявляются также к мотору нагнетателя. Как видно из схемы, крыльчатка холодного воздуха и вентилятор камеры сгорания находятся на одной оси. В зависимости от режима работы отопителя частота вращения нагнетателя может изменяться от 2300 до 5000 об/мин. В процессе работы заданный режим постоянно контролируется блоком управления. Неисправностью считается отклонение от заданного числа оборотов более 10% продолжительностью более 30 с.

Тем, кто самостоятельно решится произвести чистку теплообменника и камеры сгорания, сообщим,



**Блок управления**

что добраться до внутренностей можно после снятия нагнетателя и специального фланца, придающего правильное направление потоку воздуха, поступающего в камеру сгорания. Чистка теплообменника входит в стандартный объем сервисных работ, позволяющих отопителю надежно выполнять свои функции. Приступая к этой операции, не-

обходимо заранее запастись комплектом уплотнительных прокладок, а также специальными заклепками для крепления наружных кожухов.

Как следует из представленного материала, сложность в ремонте автономного отопителя сравнима с ремонтом любого узла электрооборудования автомобиля. При наличии сомнений или отсутствии опыта лучше обратиться за помощью к специалистам.

В настоящее время кроме рассмотренной модели в продаже имеется целый ряд установочных комплектов воздушных отопителей различных моделей и производителей. Стоимость колеблется от 30 до 40 тыс. руб. в зависимости от тепловой мощности и марки. Для отопления кабин грузовика вполне хватает 2 кВт. Как пример можно назвать модель AIRTRONIC D2 (Eberspacher) или AIR TOP 2000 (Webasto).

Принцип их работы в целом аналогичен изложенному. В комплекте к отопителю должна прилагаться схема установки, которую необходимо изучить при самостоятельном выполнении работы. Следует помнить, что работающий отопитель представляет потенциальную опасность как источник высокой температуры, а продукты сгорания могут содержать углекислый газ. А потому и установка, и ремонт агрегата требуют серьезного отношения.

Пожелаем всем находящимся за рулем комфортного отдыха после работы и надеемся на практическую пользу рассказа.

### Примеры кодов неисправностей

Код	Описание
00	Неисправность отсутствует
04, 05	Предупреждение о коротком замыкании
09	TRS - отключения (опция на автомобилях с опасным грузом)
10	Отключение в связи с повышенным напряжением
11	Отключение в связи с пониженным напряжением
12	Перегрев
13	Повышенная температура, неисправность датчика пламени
15	Слишком много перегревов, блокировка отопителя
20	Неисправность свечи накаливания
21	Короткое замыкание свечи накаливания
25	Короткое замыкание на выходе диагностики
33	Дефект нагнетателя воздуха, отклонение от заданного числа оборотов
47, 48	Короткое замыкание или обрыв цепи дозирующего насоса
51	Сигнал пламени при включении
52	Нет запуска, превышено время безопасности
53-56	Прерывание пламени на ступенях: сильная, полная, средняя и малая соответственно.
60, 61	Неисправность дистанционного датчика температуры
64, 65	Неисправность датчика пламени
90-97	Неисправность блока управления

Алексей Мошков  
Фото автора



## Так поступают патриоты

**Желание пожизненно и безвозмездно оказывать помощь автомобильной и авторемонтной промышленности своей Родины есть верный признак становления патриота и гражданина.**

Со времени написания статьи про «Газона» прошло полтора года. Постепенно машина перестала ломаться и стала ездить нормально. Никакого чуда не произошло, просто все, что должно было, уже испортилось и было отремонтировано. Кроме двигателя. Холодные пуски, гонки по Москве и окрестностям с элементами трак-рейсинга довели и без этого изношенный мотор до ручки. Нет, двигатель по-прежнему бодро раскручивался на третьей передаче почти до шестидесяти, а максималка превышала 100 км/ч; он не застучал и не стал тоннами жрать масло, но давление в системе смазки продолжало падать.

Хотя от масла М8 я перешел на М14, а затем и на 20W-50, что соответствует вязкости 8 – 16 по российской системе (почти нигрол), давление масла не превышало пол-атмосферы. А до скорости 45 км/ч на прямой пе-

редаче стрелка указателя вообще стояла на нуле. Хотя в принципе восьмицилиндровые «газоновские» моторы и способны довольно долго работать даже при нулевом давлении, добивать машину не хотелось, так что оставался один путь – в ремонт.

Конечно, имелась альтернатива – продать «газона» и купить себе что-нибудь подержанное, дизельное, долгограющее, с иностранными буквами на передке. Но перед моим мысленным взором предстали страшные картины: безжизненные цеха авторемонтного завода, его директор, бомжеющий на вокзале, рабочие, пытающиеся отвертками сделать себе харики... А потому я, как человек неравнодушный к страданиям отечественной промышленности, сделал правильный выбор и добровольно явился для прохождения капитального ремонта на АРЕМЗ-1.

Поскольку теорию «капиталки» я к этому времени хорошо знал и даже собирал «пятьдесят первые» моторы, то особых сложностей от этого события не ждал: пригони машину, заплати деньги и две недели наслаждайся жизнью нормального человека. Даже скучно! Понимая это, на предприятии внедрили уникальную программу «Сделай сам», которая позволяет клиенту собственноручно ремонтировать собственный двигатель, делает его технически более подкованным и уверенным в своих силах. Но обо всем по порядку.

«Здравствуйте, включите «поворотники», нажмите на тормоз, покажите аккумулятор, заберите все ценное из кабину и можете быть свободны». Так началось мое общение с приемщиками АРЕМЗ-1.

– Стартер, генератор, карбюратор – навесное оборудование; мы этого

не ремонтируем, а еще мы не паяем радиаторы и не ремонтируем блоки.

— А что вы вообще делаете?

— Капитальный ремонт двигателя.

Я не расстроился. Паять и варить у меня вроде бы нечего, кроме крохотной дырки в левом полублоке. Даже когда она была не заделана, воды оттуда выливалось от силы треть литра в день, а с переходом на «тосол» она, заделанная «холодной сваркой», не беспокоила меня уже два года. Не варят блоки, и ладно, зато уже к вечеру мой мотор разберут и скажут точную цену, а через неделю поеду на почти новой машине. Те из вас, что смотрели фильм «Формула любви», в котором тоже ремонтировали карету, уже поняли, как развивались события дальше. Остальным могу сказать, что на четвертый день после сдачи машины у меня состоялся диалог с заводом примерно следующего содержания.

**Мастер:** Ваш блок покрылся трещинами абсолютно весь, и ни на что уже не годен!

**Клиент:** Как так?! Я ведь приехал сам, «тосол» не тек, и по мотору я не был кувалдой! Быть может, здесь вкрапилась ошибка?

**Мастер:** Ошибки нет, мы проверяли трижды, но блок твой больше не жилец!

**Клиент:** А что теперь мне делать?

**Отдел сбыта:** Мы можем лишь продать другой мотор, но справку-счет мы выписать не сможем.

**Инженер:** Приезжай скорее, дорогой клиент, и расскажи, что дальше делать, а то мы сами ничего решить не в состоянии.

**Клиент:** Братва! Похоже, «не могу» — любимая на ремзаводе фраза?! Придется визит нанести и поучить ваш завод технологии ремонта!

Срочно прервав процесс получения первой взятки (а постоянные читатели помнят, что я же теперь чиновник), я направился проведать свой родимый блок. Картина, конечно, от-



Крохотное отверстие обернулось вырванным куском металла в районе 7 и 8 цилиндров



«Газон» в Шатуре

крылась страшная: в том месте, где болты крепления стартера проходят через прилив в блоке, змеилась мелкая трещинка. С трудом уяснив, что именно она стала причиной всей этой суматохи, решаю заварить ее, а заодно дырочку в блоке цилиндров и «колокол» крепления коробки, трещина в попперечине которого была причиной вибрации на рычаге при больших скоростях. Обзваниваю соседние автопредприятия на предмет наличия аргонно-дуговой сварки и получаю несколько положительных ответов. Ну, теперь-то дело пойдет!

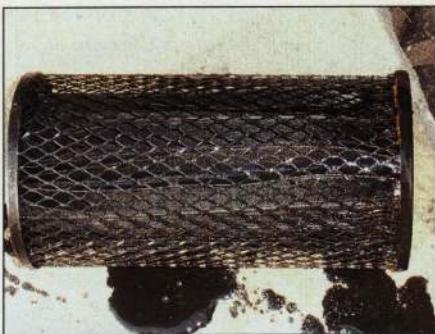
Не тут-то было. Сотрудники завода предлагают мне самому везти блок в ремонт на машине. По привычке чуть было не соглашаюсь, но вовремя вспоминаю, что благодаря их стараниям машины у меня теперь нет. «А у нас нет бензина!» — это они про свой ЗИЛ, стоящий в углу цеха. Когда же предлагаю слить бензин с моего «Газона», выясняется, что ЗИЛу не хватает еще и водителя. Короче, блок отправился в мастерскую в багажнике «семерки».

За ремонт «колокола», заварку трещины в месте крепления стартера и наварку вырванного куска металла под 7 и 8 цилиндрами (а именно такой оказалась «дырочка» в блоке при внимательном рассмотрении) ушло 4 тысячи рублей: по тысяче за повреждение. Несмотря на спартанские условия в мастерской и сложную форму поверхности, тетенька-сварщица выполнила работу быстро и качественно: на следующий день отремонтированный блок прибыл на завод.

Через пару дней — новый звонок: «Ты знаешь, мы твой блок ставить все равно не будем: во-первых, он механически не обработан после сварки, а во-вторых, там нашлись новые страшные трещины». Опять отправляюсь на ставший родным ремзавод. На то, чтобы рассверлить взятой с собой дрелью заваренное отверстие под болт стартера и убрать напильником наплыты металла в месте сварки, у меня ушло от силы два часа. Непонятно, почему этого нельзя было сделать на производстве. Иного клиента, если бы ему предложили за свои деньги поработать на заводе, наверное, хватила бы кондрашка, а мне понравилось: ведь даже на суперсовременном предприятии «Порше» покупатель может только наблюдать за сборкой своей машины, но никак не принимать в ней участие. Что же касается еще одной «страшной трещины», то ее можно было разглядеть только под микроскопом.



Незаделанный фланец выхлопной трубы



**Первый масляный фильтр вышел из строя через 1000 км**

Надо ли говорить о том, что когда пришла пора забирать машину, ключ от нее на заводе не оказалось, аккумулятор был разряжен, низковольтные провода, приходящие на катушку зажигания, никуда не приходили, а болтались неизвестно где. Но это уже пустяки. Пока заряжается аккумулятор, кидаю провод от свободного предохранителя на дополнительное сопротивление катушки, а второй, идущий на катушку мимо сопротивления, протягиваю в кабину, с таким расчетом, чтобы, поворачивая ключ одной рукой, другой держать его на том же «плюсе», что и первый.

Машина заводится с пол-оборота, все работает нормально, но попытка совершить «круг почета» вокруг ближайшего квартала позорно проваливается: температура мгновенно подскакивает до 90°C, а из-под капота валит дым. Мужик с топливным насосом от «Авиа», торопящийся сдать его в ремонт, теперь задумчиво смотрит то на завод, то на мой заляпанный маслом и дымящийся агрегат. Я его подбадриваю: « завод что надо, беги, пока не закрылся », а сам затягиваю клапанную крышку и возвращаю на правильный угол трамблер, который тоже забыли прикрутить.

Но проблемы не кончаются: кажется, что справа от меня все время едет какой-то мотоцикл. После безуспешных попыток разобраться с ним



**После ремонта давление еле дотягивает до тройки: блок изношен**

путем резких перестроений обнаруживаю, что источником мотоциклетного шума является моя машина, точнее, правый выпускной коллектор. Фланец, соединяющий его с выхлопной трубой, полностью развалился. Позже я замазал место повреждения «холодной сваркой». В этой процедуре не было ничего сложного, и совершенно не понятно, почему ее не могли выполнить на заводе.

Стараясь не пугать гаишников свежеприобретенным «спортивным рыком», отправляюсь обратно на стоянку. Мотор, поначалу «туповатый», на глазах приобретает быструю резвость, и к концу 15-километрового пробега динамика машины восстанавливается до доремонтного уровня. Через день, прида проводать свой аппарат, обнаруживаю под ним масляную лужу. Причина – незатянутая пробка поддона.



**С отсутствием массы можно бороться и так**

А потом были поездки по трассе и бездорожью, совмещенные с толчками по городу. Триста – четыреста километров в выходной день стали нормой. При этом скорость на загородных дорогах редко опускалась ниже 85, а расход топлива упал до 24 литров на «сотню», что мне совсем непонятно, так как после ремонта двигатель по идеи должен «туже» крутиться. Еще я перестал возить с собой запасные свечи. Даже при неудачном пуске их не заливает маслом. Да и масла машина почти не требует: после 400-километрового марша на долив едва уходит половина литровой канистры – для «Газона» это ничтожно мало.

Кстати, благодаря тому что недавно заделанный фланец выхлопной трубы находится перед пассажирским сиденьем, в моем расположении оказался неплохой источник дохода. Наденешь шапку, приоткроешь окно и едешь как ни в чем не бывало, а пассажир тем временем потихоньку травится и засыпа-

ет. Никакого насилия! Изъятие средств у попутчика происходит, может, и не быстро, зато с гарантией. Рекомендую!

И еще одна приятная мелочь: хотя я и не забрал из кабины «все ценное», как мне рекомендовали менеджеры завода, а машина в цеху стояла открытая, ничего из нее не пропало, а количество бензина в баке не уменьшилось ни на литр. Мало того, когда мне отдавали машину, то вместе с ней я получил и весь «тосол», слитый во время ремонта. Так что мне все понравилось, а в особенности – моя временная работа на самом что ни на есть настоящем автозаводе. Когда еще представится такой случай? Приезжайте в ремонт, не пожалеете!

Впрочем, для того, чтобы приехать, недостаточно одних только желания и денег. Здесь важно еще и везение, поскольку одно дело – привезти на завод неисправный мотор и взамен получить отремонтированный, и совсем другое – необезличенный ремонт со снятием-установкой двигателя и стоянкой разобранной машины в цеху. Как правило, желающих больше, чем стояночных мест, и ждать от одной до трех недель надо всегда.

Что касается цены, то в зависимости от места проведения ремонта она меняется мало и составляет от 22 до 28 тыс. за двигатель ЗМЗ-511. Конечно, при первом знакомстве вам скажут, что переборка стоит от 9 до 14 тыс., но здесь надо иметь в виду, что кроме переборки существуют такие операции, как снять-поставить, испытать на стенде, да и запчасти денег стоят. При желании этот список можно продолжить. Чем? Мойкой, например. Поэтому, планируя «капиталку», надо помнить, что в любом случае ее цена составляет половину стоимости нового двигателя, а срок жизни капитально отремонтированного мотора при удачном раскладе – около двух третей ресурса нового. Знают это и ремонтники и своих денег не упустят.

Хотя окончательная стоимость ремонта несколько ниже на автобазах, предпочтительнее всегда выбирать завод, так как там существует, и, как правило, выполняется технология, предусматривающая полную разборку мотора и доведение до кондиции всех его деталей. А что касается «гаражных» переборок, я много раз видел, как после них машину таскают полдня с включенной передачей на буксире, поскольку



*Странное на заводе понятие о пожарной безопасности*

стартер отказывается проворачивать перебранный двигатель. Не шлифуют в гаражах коленчатые валы и не обкатывают моторы после ремонта.

В некоторых местах у клиента есть выбор: обкатывать мотор или получить его таким, как собрали, заплатив на пару тысяч меньше. Так вот, обкаткой пренебрегать не стоит. Во-первых, двигатель, подсоединенный вместо коробки передач к специальному генератору, прогреется и покажет свои недостатки. Во-вторых, читая старую литературу, я обнаружил, что первые 500 километров после ремонта скорость моей машины не должна превышать 50 км/ч на прямой передаче. Хорошо было писать это в шестидесятые годы! Сейчас, конечно, так ездить невозможно. А разогнавшись, можно угробить еще неприятный двигатель.

Производитель, указывая ресурс двигателей до капитального ремонта, к примеру, в 300 тыс. км, не забывает напомнить о необходимости совершить одну пустяковую операцию: примерно на половине этого пробега заменить коренные вкладыши, называя все это «переборкой». Вот, оказывается, как все легко и просто! Реально по объему и срокам эта операция приближается к «капиталке», поэтому владельцам техники необходимо знать, что ресурс быстроходных двигателей, к которым относятся все автомобильные бензиновые моторы, до переборки зависит в основном от их оборотов, и составляет 2 – 4 тысячи моточасов. Это 100 – 200 тыс. км пробега автомобиля. Ресурс же капитально отремонтированного мотора становится меньше от ремонта

к ремонту, в основном из-за того, что при каждой шлифовке слой закаленного металла коленвала становится тоньше, и из-за износа постелей блока.

А, что касается целесообразности проведения «капиталки» в принципе, можно сказать, что если вы первый владелец машины, уверены в целости блока цилиндров, а мотор не ремонтировался до этого ни разу, то «капиталка» — дело стоящее, во всех остальных случаях — это довольно авантюрное мероприятие, особенно если двигатель заклинило. Ведь узнать, в каком состоянии находятся коленвал или постели блока, без вскрытия невозможно.

Что же касается меня, то я решил всегда покупать «убитые» машины и отдавать их в «капиталку». Ведь это так патриотично!

**ПЕРМСКАЯ ЯРМАРКА**  
выставочный центр  
**27 – 31 МАЯ**  
**ПЕРМЬ / 2006**

# АВТОМИР

12-я межрегиональная выставка автомобилей, установок, приборов и материалов для обслуживания и ухода за автомобилями, оборудования для бензогазозаправочных станций и автосервиса

614077, г. Пермь, бульвар Гагарина, 65,  
тел. (342) 262-58-58, [www.fair.perm.ru](http://www.fair.perm.ru)

69

www.autotruck-press.ru

Алексей Виноградов



Машиностроительный завод «Тонар» в конце ушедшего года отпраздновал пятнадцатилетний юбилей. Кто-то празднует сто, кто-то триста, большинство рады прожить десятилетие, а «Тонар» отпраздновал полтора. Впрочем, само по себе число прожитых лет мало что значит: годы можно потратить и на себя любимого, ничего не принося окружающим. Для «Тонара» же главным делом стала работа для окружающих. Правда, и это сегодня успело превратиться в модный лозунг. А потому наибольшей особенностью предприятия назову его динамичное развитие, постоянный рост и энергичную работу на рынке.



Начиналось все в начале последнего десятилетия прошлого века с кооператива по изготовлению прицепов к легковым автомобилям. Надо сказать, что в те времена прицепов к грузовикам делали много и разных, а вот запечь к родным «Жигулям» было практически нечего. Легковушки, за которыми еще недавно выстраивались очереди, стремительно становились все доступнее, и высочайший спрос на прицепы к ним был предопределен. Название кооператива сложили из понятного в те времена лозунга «Товары – народу!», укоротив его до двух первых слогов: «Тонар».

Сегодня, с дистанции прожитых лет, все видится не таким, как в то время. Надо заметить, что «Тонару» сильно повезло: к 1992 г., тому самому, который положил начало «закону четного года», несшего в себе какой-ни-



будь катаклизм, кооператив успел превратиться в довольно крупное по кооперативным меркам предприятие. Кстати, наши предки, с большим пietetом относившиеся к вождям вообще, большое значение придавали их удачливости, полагая ее сугубо личным качеством. Да и сказано ведь: «Всякая случайность есть нераспознанная закономерность». Так что для множества хвалебных слов по адресу первых руководителей и нынешних директоров завода – генерального В.А. Пазычева и технического Ю.П. Вайнштейна, имелись, образно выражаясь, и «высшие» основания.

«Велик был год и страшен по рождестве Христовом 1918, от начала же революции второй.» Его мы не застали. Нам достался девяносто второй. На него тоже найдется цитата: «Переворот в мозгах из края в край, в простран-

стве масса трещин и смещений...» Страна превратилась в огромный базар. Все кинулись в торговлю. Производство стало обузой. В этот момент, когда большинство фирм, полагавших себя успешными, торопились избавиться от производственных подразделений, на «Тонаре» рождается решение, которое сегодня можно назвать судьбоносным. На изменение рыночной ситуации предприятие отвечает тем, что начинает выпуск мобильных торговых точек на шасси прицепов к легковым автомобилям и... не только не погибает, но и развивает успех, наметившийся в первые годы существования.

Впрочем, сегодня вовсе не удачный маркетинговый ход многолетней давности выглядит важным. Скорее то, что преподнесенный жизнью урок был хорошо усвоен: с этого момента внимательное отношение к рыночной конъ-



ООО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД  
http://www.tonar.info

e-mail: trade@tonar.net

## НАДЕЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ



Грузовой полуприцеп  
**«ТОНАР-97461»**  
Участник международного  
автопробега  
«Лиссабон–Владивосток–2004»  
Тентовый объемом  
от 86 до 107 м<sup>3</sup>

Полуприцеп-самосвал  
**«ТОНАР-95231»**  
Грузоподъемность 35–45 т  
Объем от 29 до 38 м<sup>3</sup>



Трехосный полуприцеп  
**«ТОНАР-9746»**  
Изотерма  
Рефрижератор  
Тушевоз



Полуприцеп "шторник"  
**«ТОНАР-97461C»**  
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) (24 по России) 16-32-49

Региональные Представители:

г. Самара: тел.: (846) 994-43-26, моб.: 8-902-290-07-08  
e-mail: samara@tonar.info  
г. Краснодар: тел.: (861) 215-32-70 e-mail: krasnodar@tonar.info  
г. Челябинск: тел.: (351) 799-11-57, моб.: (351) 908-22-98  
e-mail: chel@tonar.info





юнктуре и максимально быстрая реакция на нее становятся для «Тонара» правилом.

Не всегда самые лучшие рыночные решения очевидны. После этапа бурных успехов компании пришлось немало поработать. Наладили производство изотермических кузовов, начали выпуск собственных рефрижераторных установок под маркой «Белый медведь». Наконец, появились первые полноразмерные полуприцепы марки «Тонар». Собственно, их никто не принял всерьез. Ну, действительно, что взять с «Товаров народу»? Дальнейший ход событий показал, что дело не в названии компании, а в том, каким финансовым, инженерным и научно-техническим потенциалом обладает – это с одной стороны, и насколько серьезно она намерена взяться за дело – это с другой.

«Тонар» за производство полноразмерных полуприцепов взялся основательно. Вслед за тентовым трехосником появился сначала изотермический, а затем и рефрижераторный (с «Белым медведем») полуприцепы, началось производство собственных осей. Между прочим, первых в стране, изначально предусматривающих места для датчиков антиблокировочной системы. За всем этим последовало рождение на свет полуприцепов-самосвалов – трехосных, с пневмоподвеской.

Не обошлось и без ошибок. Помнится, несколько лет назад в «Тонаре» активно декларировали ставку на отечественные комплектующие. А еще создали пятитонный полуприцеп, предназначенный для работы с «Бычком».



Огромная работа по отбору наиболее жизнеспособных компонентов оказалась пустыми хлопотами. Хоть сам «Тонар» и не афишировал сути проблемы, но, судя по всему, для испытаний российские заводы дали совсем не то, что потом отправили на сборку. В итоге – рекламации. Что же до пятитонника, то «Бычок» оказался никчёмным седельным тягачом.

К чести «Тонара», к этому времени уже превратившегося из кооператива сначала в торгово-промышленную, а затем и в машиностроительную компанию, ни одна из сделанных ошибок не стала критичной. И здесь подмосковная компания еще раз продемонстрировала, что урок, полученный в 1992-м, не прошел даром. «Среднетонажное» направление тихо скончалось «естественным путем», как на всякой мало-мальски крупной фирме умирает множество направлений, которые не удается довести до рыночных реалий. А вот низкое качество комплектующих могло по-настоящему сильно ударить по престижу компании. Но «Тонар» оперативно переориентировался на изделия европейских производителей. Что, кстати, заметно улучшило качество прицепов «Тонар» в целом.

Сегодня «Тонар» – это производство площадью в тысячи квадратных метров, установка для выпуска собственных сэндвич-панелей, гальваника, мехобработка... да мало ли что еще! Более полутысячи сотрудников. Модельный ряд – от прицепов к легковушкам до полноразмерных фур, контейнеровозов и полуприцепов-самосвалов, в том числе четырехосных. Кому надо подробнее – обратитесь к каталогу. В общем, впечатляет. Правда, дело не обошлось и без некоторых (назовем их так) странностей.

Сегодня элементарным правилом ведения бизнеса принято считать дилерскую сеть. В частности, Ли Якокка в своей книге, изданной в нашей стране во времена перестройки, говорит: «В конечном итоге единственными нашими покупателями являются дилеры...» С этим у «Тонара» пока не складывается. Все сами, через отдел сбыта. Сами продают, сами обеспечивают гарантии. Честь и хвала, конечно. Клиенты ценят, в чем я убедился на праздновании юбилея. Но что будет, если заказов станет в пять раз больше, а именно столько их должно стать для того, чтобы выйти на сопоставимый с КамАЗом уровень? Так что развиваться есть куда.

Впрочем, что это я? У вас юбилей? Ну так дай вам Бог: Силы, чтобы изменить то, что изменить надо; Терпения, чтобы не менять то, что менять не следует, и, наконец, Мудрости, дабы отличать одно от другого!

Владимир Чехута

# Обновленные SISU

Финская фирма SISU Auto в январе 2006 г. представила два новых модельных ряда грузовиков, которые по замыслу руководства должны укрепить положение этого автопроизводителя как на местном, так и на экспортных рынках. Автомобили SISU Auto теперь будут носить новые, более логичные маркировки: серии C500 и C600, снабженные дизельными двигателями Caterpillar объемом 13, 15 или 18 л, и серия R500 с 12-литровым мотором Renault DXi.



Как и ранее, грузовики SISU будут выпускаться с интерпретированной по-фински кабиной Premium, только на этот раз адаптации подвергся последний вариант, представленный Renault Trucks осенью прошлого года. Идея использования большей по габаритам силовой установки Caterpillar C15 потребовала увеличить моторный туннель, а вместе с этим подкорректировали также интерьер кабины.



Серьезной переделке подверглись система вентиляции и отопления, применена новая изогнутая приборная панель, улучшилась эргономика рабочего места водителя. Финны гарантируют превосходный внутренний комфорт для всех. Французская внешность Premium также изменилась, появились дополнительные пластиковые накладки, обновился бампер, выполненный из того же материала, а светотехника приобрела модные округлые формы.

Модельный ряд SISU R500, комплектуем новым 6-цилиндровым мотором Renault DXi 12, будет доступен в двух вариантах мощности: 353 кВт (480 л.с.) при 1800 об/мин и максимальным крутящим моментом 2240 Нм; а также 324 кВт (440 л.с.) при 1800 об/мин и максимальным крутящим моментом 2040 Нм.

Серия SISU C500 получит двигатель Caterpillar объемом 13 л и будет

поставляться в двух вариантах: 362 кВт (492 л.с.) при 1800 об/мин и максимальный крутящий момент 2240 Нм; а также 327 кВт (445 л.с.) при 1800 об/мин и максимальный крутящий момент 2100 Нм.

SISU C600 является «Большим братом» предыдущих модельных рядов, получит под кабину самый сильный силовой агрегат Caterpillar C-18 мощностью 630 л.с.

В трансмиссии могут быть применены синхронизированные коробки передач ZF или несинхронизированные FULLER. Для покупателей также есть богатый выбор различных шасси и фирменных мостов, колесные формулы тяжеловозов SISU могут быть 6x2, 6x4, 8x2, 8x4, 10x2 и 10x4.

В отношении экспортных заказчиков SISU Auto делает упор на диапазон SISU C600, который снабжается двигателем CAT C-15. Предлагаемые для таких покупателей моторы C-15 имеют мощность 530 и 625 л.с., а благодаря технологии Caterpillar Acert они соответствуют требованиям стандарта Euro-4 без дополнительной добавки мочевины. Эта технология также справится с более жестким стандартом Euro-5.





Сергей Кухарский  
Фото автора

## Мы будем шоферами-2

**Года полтора назад наш журнал писал о том, где в Москве можно обучиться на водителя категорий «ВС» или переучиться с «В» на «С» («Автотрак» №3 за 2004 г.). Тогда в обзор вошли шесть автошкол, готовых оказать вам такую услугу. И поскольку вашему покорному слуге недавно исполнилось 18 лет, появилась возможность лично оценить систему подготовки водителей. А потому взял упомянутый журнал, обзвонил автошколы и остановился на государственном образовательном учреждении «Учебный комбинат на Яблочкова», о чем ничуть не жалею.**

Сразу скажу, что «Комбинат на Яблочкова» я выбрал потому, что была реальная возможность догнать ушедшую на пару недель вперед группу «ВС». При этом ни цена за обучение, ни дальность от дома меня не остановили. Кроме того, права хотелось получить сразу после исполнения заветных 18 лет, а потому учиться я пошел заранее – благо, этот комбинат может обучать даже несовершеннолетних учеников, но только если на момент сдачи экзаменов в ГИБДД вам исполнится 18 лет. Иными словами, вы можете спокойно обучаться вождению уже за 2 – 4 месяца до наступления совершеннолетия.

Прежде, чем рассказать о самом процессе обучения, несколько слов о ценах. На середину января наступившего года они составляли:

На категорию «В» – 8000 руб.;  
На категории «ВС» – 9000 руб.;  
Переподготовка с «В» на «С» – 3500 руб.

Странно заметить, что это – стоимость полного курса обучения. Сюда входит и знакомство с устройством автомобиля, и изучение ПДД (в группе с преподавателем, а также в компьютерном классе), и учебная езда. Отдав указанную сумму, вам остается только своевременно посещать все занятия. От вас, правда, потребуются два фото размером 3x4 см и «во-

дительская» медицинская справка, получить которую можно и в самом комбинате, для чего по определенным дням специально приглашается выездная медкомиссия со всеми необходимыми врачами.

Продолжительность обучения: на категории «ВС» – 3 мес., а на «В» или с «В» на «С» – 2 месяца. За это время учащимся на «ВС» прочтут 280 часов теории и дадут 50 часов учебной езды. Кстати, к езде здесь относятся очень серьезно – такого понятия, как «договаривайтесь сами с инструктором», нет. Существует специальный график – 6 смен вождения, начиная с восьми утра. Большинство из нас ли-

бо учится, либо работает, а потому посещать вождение в любое время не всегда возможно. Для начала высказываем свои пожелания по сменам и дням вождения. Ирина Викторовна, заместитель директора, сделает все от нее зависящее, чтобы у вас были удобные смены. Но следует иметь в виду, что существуют «наиболее популярные» смены, а потому иногда придется приехать в неудобное время – тут уж ничего не поделаешь...

Вождение начнется не сразу, а через 2–3 недели после поступления. Для начала вы просто обязаны прослушать основы ПДД. Кстати, «Правилам» здесь тоже уделяют много внимания. Преподаватель очень грамотно и доступно все объясняет. Кроме того, вам предоставлен компьютерный класс, где можно проверить свои знания ПДД.

Машины, на которых проходит обучение вождению: «легковая» для тех, кто учится на «ВС», – ВАЗ-2105 (на «В» учат еще и на ВАЗ-21099, ВАЗ-2114 и еще на двух «пятерках»), «грузовая» – бортовой ЗИЛ-5301 «Бычок». При современном спросе на «ВС» одного грузовика вполне достаточно. Инструкторы по вождению к своим обязанностям относятся добросовестно: объясняют все, что нужно; эстакады вас чистить никто заставлять не собирается, и отклоняться от учебного маршрута, который утверждается в ГИБДД, вам также не придется. Да и не орал на меня никто во время вождения. Я об этом говорю потому, что



люди мне рассказывали о таких случаях в других автошколах.

Перед экзаменом в ГИБДД вы сдаете внутренние экзамены по ПДД и вождению. Тех, кто все это выполнит успешно, Ирина Викторовна соберет и объяснит « дальний план действий ». Здесь от вас потребуется лишь определиться, какой тип удостоверения вы хотите – пластиковую карту (350 руб. – дальнейшие цены указаны на конец 2005 г.) или обыкновенную ламинированную (100 руб.). Далее вам раздадут квитанции на оплату удостоверения и экзамена в

ГИБДД (для «ВС» – 460 руб. – ПДД + 2 вождения: «В» и «С» + оформление водительского удостоверения) и скажут, когда и куда явиться.

Экзамены в ГИБДД проходят организованно: с вами выезжает представитель от ГОУ «Учебный комбинат на Яблочкова», а сдавать экзамен вы будете на тех машинах, на которых обучались. В случае успешной сдачи заветную «корочку» выдают в тот же день. Ну а если что-либо не удалось сдать – повторный экзамен будет стоить 60 руб. – за ПДД и 100 руб. – за один вид вождения (площадка-город; легковая-грузовая). Вот такой расклад, ребята! Желаю хорошего обучения, сдачи экзаменов в ГИБДД с первого раза и безаварийной езды в жизни!!!

Кстати, кроме подготовки водителей «Учебный комбинат на Яблочкова» занимается обучением машинистов дорожно-строительных машин (трактора, автопогрузчики – стоит сие 2500 руб., срок обучения – 2 месяца) и крановщиков. Звоните!

**Автор выражает благодарность директорскому и инструкторскому составу «УК на Яблочкова» за обучение и помощь в подготовке материала.**

По вопросам, связанным с обучением, звоните по тел.: 610-02-86, 610-33-02, или приезжайте по адресу: г. Москва, ул. Яблочкова, д. 5, стр. 1.



Андрей Карасев

# Truck Racing:



## в преддверии чемпионата

Как многие плодотворные идеи, мысль устроить гонки на грузовиках до поры попросту валялась под ногами. Ибо в те времена то там, то здесь дальнобойщики на досуге на подходящей площадке похвалялись друг перед другом мастерством вождения. А для того чтобы громоздкий «хвост» телеги не «портил фишку», его отцепляли от седельного тягача. Попутно «голова» приобретала немало специфических свойств. И только в середине восьмидесятых сыскались люди, взявшись поставить шоферскую развлечуху на коммерческую основу. Кстати, и по сей день почти каждое соревнование грузовиков проводится не само по себе, а дополняется всевозможными фестивалями и конкурсами. В общем, праздник, так праздник!

Легко догадаться, что с момента начала «организованных» гонок и до того, как выкристаллизовались полноценные правила, прошло некоторое время. Однако жизнь не стоит на месте, а потому даже теперь каждый год в правила соревнований и в технические требования вносятся изменения.

В 2006 году Международная автомобильная федерация (FIA) проводит соревнование по кольцевым гонкам тягачей в рамках европейского чемпионата – European Truck Racing Championship (ETRC). Более престижный статус гонок повлек за собой некоторые изменения регламентации соревнования, юридических и технических требований к грузовикам. Самым приятным можно считать то, что

теперь кубки FIA будут вручаться водителям, занявшим первые три места в классификации чемпионата. Спортивный регламент соревнования определил 10 этапов. Изменения в графике проведения гонок ограничились запретом старта после 17 часов.

Требования FIA ограничили количество участников сезона 25 водителями, к которым могут быть добавлено 5 или более, если максимальное число соревнующихся на трассе этапа не превышает 30 участников. Ориентировочная сумма стартового взноса за участие в сезоне составляет 4000 евро. К ней надо прибавить по 1000 евро за участие в каждом этапе. Штраф для участника чемпионата за пропуск этапа составляет 5000 евро.

За второй пропуск участника исключают из общей классификации. С этого года в течение сезона разрешается заменить машину только на автомобиль такой же марки и модели. В противном случае ему придется заявляться для участия повторно. За счет организаторов этапов соревнования FIA позаботилась о компенсации дорожных издержек участников. 2800 евро причитается каждому заявившемуся для участия на весь сезон и 1400 евро участнику, заплатившему FIA за старт на этапе.

Технические требования к гоночным грузовикам (Группа F) изменились незначительно. Гоночным может стать двухосный тягач, выпуск которых превышает 50 штук в течение 12 месяцев.



Это главное изменение регламента. Остальные изменения коснулись безопасности. В частности, заднее стекло теперь нельзя заклеивать серебристой пленкой, а затемнять можно только так, чтобы с 5 метров можно было видеть водителя в кабине. Если же тягач не имеет заднего окна изначально, то его следует установить.

Основные технические требования остались прежними: максимальная высота – 2550 мм, минимальный клиренс – 200 мм, а вес – 5500 кг, из которых 3400 кг приходится на переднюю ось. Максимальная скорость, как раньше, ограничивается 160 км/ч. Этот лимит спортсмен может нарушить не более чем на 3 секунды. Далее санкции, или пенализация, если говорить спортивным языком. 500 евро придется выплатить за нарушение во время тренировки. За нарушение во время гонки пенализация другая. Если продолжительность не превышает 4 секунд, то водителю добавят 10 секунд, 5 – 6 секунд нарушения обойдутся в 20 секунд, а за 7 прибавят 30 секунд. 8 и более секунд нарушения повлекут исключение из гонки. Такая же санкция последует и за скорость 170 км/ч и более. Правила есть правила.

#### Правило начисления очков осталось без изменения

##### В квалификационной гонке:

- 1 место – 10 очков
- 2 место – 9 очков
- 3 место – 8 очков
- 4 место – 7 очков
- 5 место – 6 очков
- 6 место – 5 очков
- 7 место – 4 очка
- 8 место – 3 очка
- 9 место – 2 очка
- 10 место – 1 очко

##### Успехи в гонке чемпионата стоят других очков:

- 1 место – 20 очков
- 2 место – 15 очков
- 3 место – 12 очков
- 4 место – 10 очков
- 5 место – 8 очков
- 6 место – 6 очков
- 7 место – 4 очка
- 8 место – 3 очка
- 9 место – 2 очка
- 10 место – 1 очко



# Лиссабон - Дакар: опять КАМАЗ!

«КАМАЗ-мастер» выиграл ралли-марафон в седьмой раз



Сергей Кухарский  
Фото «КАМАЗ-мастер»

**Самое престижное ралли-марафон планеты стартовало 31 декабря, в самый канун Нового года, на этот раз из Лиссабона. И уже первый этап до Портимао носил нормальный соревновательный характер и даже включал в себя первый в гонке 83-километровый спецучасток. И этим, естественно, изменения в правилах не ограничивались.**

**Регламент.** Каждый год организаторы ралли «Дакар» стараются сделать гонку интереснее и одновременно безопаснее, причем как для участников, так и для многочисленных сопровождающих и зрителей. В этом году практика ограничения скорости еще больше расширена. В частности, в категории мотоциклов ее ограничили до 160 км/ч. Напомним, что скорость грузовиков была ограничена уже на прошлом ралли. Контроль скорости в деревнях теперь распространяется на все автомобили организаторов и прессы.

Изменения регламента коснулись и навигации. Прежде всего, это относится к технологии IrITrack. Напомним, что она позволяет следить за участниками в реальном времени, а в случае аварии передает сигнал бедствия в автоматическом режиме. Протестированная в прошлом году, система, согласно новому регламен-

ту, теперь обязательна для всех гоночных автомобилей. Другие нововведения навигации:

- упразднен коридор XTE: теперь на экране GPS не отображается отклонение от идеальной оси, а его работа сводится к основной функции указателя курса;

- созданы скрытые дорожные точки (WPM) – пункты обязательного прохождения, которые будут появляться на экране GPS только в радиусе трех километров;

- применена активация кода разблокировки. Она влечет за собой наложение штрафа (вплоть до снятия экипажа с гонки), но позволяет заблудившимся участникам отобразить на экране GPS точки въезда/выезда из деревень и WPM.

В Лабе был предусмотрен этап без автомобилей технического сопровождения, а это значит, что профессионалы окажутся в тех же условиях, что и

любители. При этом взаимодействие на данном этапе будет разрешено только между участниками.

**Участники.** По сложившейся традиции, по пути к месту старта команда «КАМАЗ-мастер» делает остановку в Москве, проводит пресс-конференцию, а затем все желающие провожают ее на Васильевском Спуске. Как обычно, в ралли участвовали три российских грузовика – два из них с прежними экипажами (пилоты Влади-



мир Чагин и Фирдаус Кабиров). На третьем «КамАЗе» место пилота занял Сергей Решетников, поскольку Мардеев не смог принять участие в нынешнем соревновании. Сергей в гонке «Вызов пустыне» в ОАЭ пилотировал гоночный грузовик и показал неплохой результат. Механиком в его экипаже стал один из самых молодых членов команды – Эдуард Николаев. Он также уже участвовал в гонках. Штурманом в новом экипаже выступил С. Конопко.

На нынешний «Дакар» заявились 748 (против 695 в прошлом году) мотоциклов и автомобилей (в т.ч. технического сопровождения). Грузовиков среди них – 80 против 75. Новичков среди мотоциклистов около 38%, а на легковых автомобилях – 8%. В этом году в гонке участвуют уже 23 женщины: 8 на мотоциклах и 15 на легковых и грузовых автомобилях.

Организаторы нынешнего ралли столкнулись с огромным потоком заявок на регистрацию. Максимальное количество участников было достигнуто в июне, и это заставило прекратить прием заявок для обеспечения нормальных условий гонки.

В этом году впервые на «Дакар» ездила Национальная сборная России по ралли-рейдам на полноприводных Mitsubishi и Nissan. Говорят, на следующий год на гонку снова вернутся и российские мотоциклисты.

**Машины.** Для поездки на 28-ой супермарафон «Лиссабон-Дакар» команда «КАМАЗ-мастер» подготовила три «боевых» КАМАЗ-4911, три



автомобиля технической поддержки – КамАЗ-635050 и один сопровождающий Toyota Land Cruiser. Главными соперниками перед стартом руководитель команды Семен Якубов назвал автомобили DAF и MAN. Как показали дальнейшие события, ошибся ровно наполовину.

На «боевых лошадках» камазовцы поменяли расположение топливного бака – теперь он установлен на платформе в задней части автомобиля; ящики с инструментом также расположили ближе к заднему мосту. Все это позволило улучшить развесовку, и как следствие – динамику грузови-

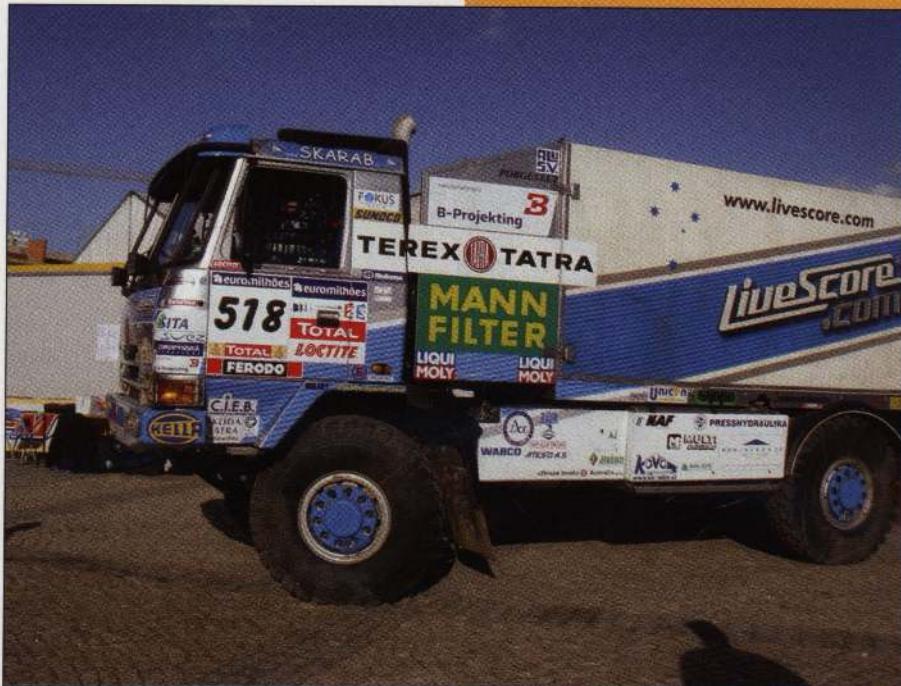
ка, его плавность хода и способность преодоления тяжелых песков. КамАЗ-4911 тяжелее конкурентов примерно на тонну, частью из-за ярославского двигателя. Сам дизель не претерпел практически никаких изменений. Его мощности вполне хватает. Кроме того, увеличение массы грузовика связано с обеспечением безопасности экипажей. Инженеры команды сознательно пошли на этот шаг и установили целый ряд дополнительных элементов безопасности внутри кабины и в кузове.

Автомобили технического сопровождения – это уже третья версия «техники». Как и прошлогодний вариант, нынешний совмещает в себе мастерскую, оснащенную необходимым оборудованием и снабженную запчастями, с секцией отдыха гонщиков, включающей в себя кухню, душ и четыре спальных места. Помнится, в прошлом году авария в начале гонки оставила команду без «техники». Не потому ли теперь на «Дакар» их отправилось целых три? Ну а медицинскую поддержку команды обеспечил знаменитый доктор Сергей Михайлович Бубновский.

**Перед стартом.** Организаторы в этом году сменились. Возможно, поэтому трасса стала сложнее, а регламент жестче. Еще одна яркая особенность нынешней трассы – большое количество горных этапов.

29 декабря команда «КАМАЗ-мастер» прошла административную и техническую комиссии. А вот части главных соперников «КАМАЗ-мастера» –





голландским командам DE ROOY-2006 и Hans Bekx team sport, выступающим на DAF, не повезло. Их даже не допустили к прохождению комиссии. Основная причина – отсутствие у автомобилей DAF омологации. DAF должен был предъявить партию (не менее 15 серийных грузовиков) – это обязательное требование регламента «Дакара». Но такого количества машин построено не было. Команды пообещали, что к февралю партия будет собрана. DAF заняла выжидательную позицию, но возмутилась французская автомобильная федерация. Ситуация стала скандальной, и рано утром 31 декабря было официально объявлено о том, что DAF не допущен к соревнованиям. Старт ралли был дан в тот же день в 6 часов 30 минут по лиссабонскому времени.

**На поле боя.** Итак, общая длина маршрута ралли «Лиссабон–Дакар-2006» 9043 км, из которых 4813 км – спецучастки. Стартовав в Португалии, «караван» через Марокко, Мавританию, Мали и Гвинею дошел до Дакара, столицы Сенегала. Всего в борьбу за победу вступило 484 участника: 177 в классе легковых автомобилей, 233 мотоцикла и 74 грузовика, которых сопровождало в общей сложности 240 машин. На маршруте в распоряжении экипажей находилось только три источника информации: скрытые дорожные точки (WMP), дорожная книга и собственный курс.

Гонка началась с полноценного этапа, и никаких «прологов». В первых этапах две победы подряд одержал

экипаж Владимира Чагина. Правда, его отрыв от соперников на момент въезда в Африку был минимальным. Отстав от товарища по команде почти на полчаса, Ф. Кабиров завершил первый этап лишь 32-м. Второе и третье места на первом этапе заняли соответственно итальянец Массимо Биазона на IVECO и бразилец Де Озеведа на Tatra.

На втором этапе ралли потерпел аварию один из главных претендентов на «дакаровские» награды чех Томаш Томичек. Его Tatra на одном из крутых виражей перевернулась и заблокировала дорогу следовавшим за ним грузовикам, в том числе и «КамАЗом» Кабирова и Решетникова. Организаторы решили так: первые 8

экипажей, ехавшие перед Tatra, сохраняют показанное время, а остальным записывается одно время прохождения этапа – 2 ч. 17 мин.

Не обошелся второй этап без приключений и у наших «КамАЗов». Так, за семь километров до финиша грузовик Ф. Кабирова пришлось остановить из-за неполадок со сцеплением. На решение проблемы ушло около получаса. Решетников потерял почти час на вызволнение своего грузовика – Сергей не смог с ходу преодолеть грязевую ловушку. В Африку гонщики въехали так: Чагин первый, за ним Де Озеведа, затем Биазон. Кабиров – тридцать второй, Решетников – сорок девятый.

В Марокко первый африканский этап всем нашим гонщикам принес наконец-то удачу. В третий раз подряд победил экипаж В. Чагина. Ф. Кабиров завершил гонку четвертым, а С. Решетников – восьмым. Между российскими экипажами на втором и третьем местах пристроились соответственно IVECO итальянца Массимо Биазона и MAN голландца Ганса Стейси. Потери в классе грузовиков исчислялись двумя машинами: Tatra Томаша Томечека и Mercedes Давида Оливераса, чей «железный конь» не выдержал испанского темперамента пилота.

На четвертом этапе ралли напор трех российских «КАМАЗов» поразил всех. В. Чагин снова не дал противникам пробиться к первому месту. За ним, уступив второе место Гансу Стейси, на третьем и четвертом местах финишировали Ф. Кабиров и С. Решетников, уступивший лидеру чуть меньше получаса. Главная инт-



рига разворачивалась в борьбе Чагина и Стейси. Надо отдать должное настырности голландца – до самого финиша он буквально «висел на хвосте» «КамАЗ»-лидера, экипаж которого ехал на предельной скорости. При этом экипажу Чагина пришлось поволноваться: пробили колеса и 300 км ехали на подкачке.

А вот для итальянца Массимо Бизона это был «черный» этап. Из-за технических неполадок уже к середине спецучастка он отставал от Чагина более чем на полтора часа, а к финишу подвеска IVECO экипаж так и не донесла.

К последнему биваку в Марокко первым пришел В. Чагин. За ним пятый этап завершил Ф. Кабиров. Чех Карел Лопраиз на Tatra показал третий результат, проиграв лидеру 23 мин. Эта победа российского экипажа еще более укрепила его позиции в общей квалификации в классе грузовиков. На второе место в общем зачете вышел шестикратный победитель «Дакара» чех Карел Лопраиз. Он проигрывал лидеру чуть более полтора часа. И всего 39 с. Лопраизу уступает ворвавшийся в группу лидеров Ф. Кабиров.

Не повезло на этапе экипажу С. Решетникова. Он финишировал уже поздно вечером сорок четвертым, а в общем зачете опустился на 23 место. На скоростной трассе, прыгнув с дорожного трамплина, грузовик приземлился в яму, Решетников получил компрессионную травму позвоночника и не смог дальше управлять грузовиком. Поскольку это не запрещено правилами, за руль сел механик Эдуард Nikolaev, который и привел авто-



мобиль на бивак. По правилам неполный экипаж с гонки снимается. Но доктор Бубновский в очередной раз совершил чудо, и на следующий день Решетников вновь сел за руль.

5 января, день своего рождения, Владимир Чагин традиционно отметил победой (шестой подряд!) на шестом этапе ралли. 17 мин. 23 с. проиграл ему экипаж голландского пилота Ганса Стейси на MAN. Еще через 10 мин. заглушил мотор своего «КамАЗ», Ф. Кабиров. Теперь обе высшие строчки общего зачета в классе грузовиков заняли экипажи Чагина и Кабирова. Их разделяют ровно 2 часа. Tatra Карела Лопраиза отстает от Кабирова на 7 мин. 43 с.

Ночь с 6 на 7 января выдалась очень напряженной для механиков команды «КАМАЗ-мастер». Кроме профилактических работ на всех грузови-

ках, пришлось заменить редуктор на «кабировском» автомобиле.

На седьмом этапе впервые с начала ралли-рейда победил голландский экипаж Г. Стейси на MAN, на 2 мин. 29 с опередивший на спецучастке протяженностью 499 км экипаж Ф. Кабирова и на 10 мин. 14 с экипаж Де Азеведы на Tatra. А у В. Чагина возникли проблемы. На 290 км неудачно преодолев дюну, их «КамАЗ», зарывшись в песок, почти лег на бок у самого края огромной воронки. Сначала поставить на колеса, а потом вытащить из песчанного плены силами трех человек многотонную машину – и задачка, и работенка те еще. Экипаж на них потратил почти два часа. За 15 км до финиша разлетается в лохмотья резина на заднем левом колесе. Доехали на ободе, а на финише у них еще и солярка из перебитого топливного шланга фонтаном била. Но несмотря на все это, экипаж первого места в общем зачете грузовиков не утратил.

Экипаж С. Решетникова приехал уже затемно. И хотя он проиграл лидеру более трех часов, но уложился в отведенное для прохождения этапа время. Под вечер организаторы обнародовали список участников, покинувших гонку из-за аварий, неисправности техники или подорванного здоровья: 57 мотоциклов, легковых автомобилей – 31, шесть грузовиков. Итого 94 из 475, стартовавших в Лиссабоне неделей раньше.

Восьмой этап – последний перед долгожданным днем отдыха. Ф. Кабиров приехал в Нуакшот первым. Через пять с хвостиком минут финишировал Г. Стейси на MAN, третьим стал В. Чагин.





гин, второй день подряд теряющий время: на 230 км он не смог с ходу преодолеть песчаную западню, и почти час экипаж разгребал песок... Кстати, в классе грузовиков пройти этот этап и уложиться в отведенное для него время удалось только этим гонщикам. Все остальные получили штрафное время.

На момент дневки В. Чагин – лидер в общем зачете грузовиков. Ф. Кабиров отстал от него на 30 мин. 32 с, а Г. Стейси – на 44 мин. 54 с. Дебютанты ралли – экипаж С. Решетникова – идут шестнадцатыми.

На отдыхе «КАМАЗ-мастер» чуть не лишилась спортивного грузовика. Поздно вечером А. Мокеев поехал мыть «КАМАЗ» Фирдауса. А в городской мойке под машиной проломился бетонный настил, и машина провалилась одной стороной в яму для стока. Более двух часов под руководством Кабирова освобождали грузовик из плена. Пришлось задействовать портовый подъемный кран и еще один грузовик. Хорошо еще, что на мойке не было крыши! Механикам на бивуаке пришлось заниматься обшивкой правого борта.

После отдыха у В. Чагина открылось «второе дыхание» – он первым пересек финишную черту, привезя своему экипажу седьмую победу на этапе. Следом за ним с отставанием в 33 мин. 44 с финишировал бразилец Де Азеведа на Tatra. Третим приехал чех Мачик Мартин на LIAZ, уступивший лидеру 1 ч. 7 мин. 43 с.

В течение нескольких этапов перед отдыхом нашим гонщикам активно противостоял экипаж Ганса Стейси – его MAN буквально «висел на

хвосте» камазовцев, а на седьмом этапе он даже сумел их обойти. После дневки от него ждали того же напора. Однако первыми оба контрольных пункта прошли грузовики Кабирова и Чагина с разницей в одну минуту. За ними – Tatra Де Азеведы. И только через три часа – MAN Стейси. Это означало, что один из главных соперников российских гонщиков сильно ухудшил свою позицию в общей квалификации грузовиков.

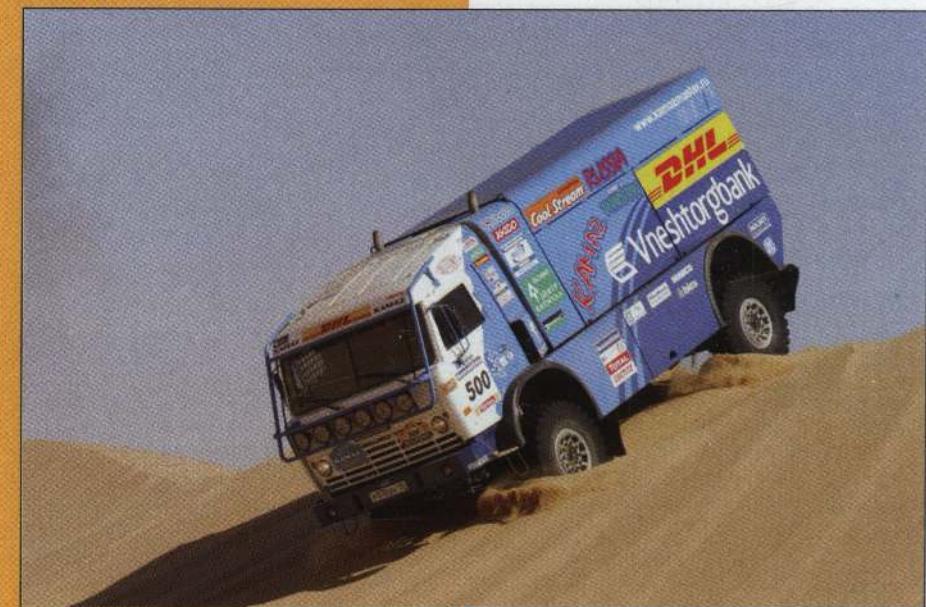
Серьезные неприятности постигли на 340 км грузовик Ф. Кабирова: лопнула продольная рулевая тяга, причем в безобидной ситуации – при спокойном пересечении вереницы дюн. Экипаж не пострадал, но пришлось довольно долго ждать помощи. Грузовик С. Решетникова «пожертвовал» свою тягу, а когда «работавший на подиум» Кабиров умчался даль-

ше, экипаж «КамАЗ»-донора, имея сварочный аппарат, восстановил тягу и продолжил гонку. Кабирову «приключение» обошлось недешево: он проехал третий контрольный пункт через 3 часа 16 мин. после Чагина. Поздней ночью успешно финишировал и С. Решетников.

Незадолго до этого MAN Стейси резво обогнал экипаж Кабирова. А чуть позже российские гонщики обнаружили соперников лежащими на боку. Помогли гонщикам выбраться из кабины. Они не пострадали – это главное. «КамАЗ» продолжил гонку, а «мавновцы» остались ждать «техничку».

Десятый этап окончился победой Г. Стейси, который всего на 1 мин. 44 с опередил Кабирова. Третий результат – за Чагиным. Одиннадцатый этап оказался насыщеннее. Места в нем распределились так: Стейси – победитель, за ним – Де Азеведа и В. Чагин. Эта победа подняла Стейси на второе место в общем зачете грузовиков. Ф. Кабиров перешел на третье место, проигрывая лидеру и товарищу по команде 3 час. 41 мин. 34 с.

Кстати, на одиннадцатом этапе даже видавшие виды штурманы хватались за голову, получив «легенды» – увесистую книжку со множеством пометок, читать которую, даже не изучая детально, требовалось всю ночь. Подобных трудностей с навигацией с начала гонки еще не было. Борьба в классе грузовиков чуть не прекратилась на 28 км спецучастка: MAN лихого немца Клауса Лейхнера лег на бок поперек дороги. Объехать его могли только мотоциклы и легковые автомобили. Организаторам срочно пришлось все грузовики, по-



павшие в эту ловушку, возвратить на старт и отправить по магистрали к Бамако с одинаковым зачетным временем – 5 ч. Впрочем, те, кто ехал быстрее злополучного немца, продолжали бороться.

«КамАЗу» Фирдауса в этом этапе снова досталось: пробито два колеса – правое и левое, на замену которых ушло 32 мин. Дело не обошлось без «помощи» телевизионщиков – их вертолет завис над машиной и поднял пыль, в которой Фирдаус и зацепил правым колесом камень. А когда Фирдаус решил «срезать» маршрут, то в кустах налетел на пень, теперь уже левым колесом. Снова остановка. После всего, уже без торопливости, завершили гонку.

На двенадцатом этапе, в Бамако-Лабе, в третий раз подряд побеждает Стейси. На втором и третьем местах соответственно Ф. Кабиров и В. Чагин.

Этот и следующий этапы (Бамако – Лабе – Тамбакунда) назвали марафонскими, ведь на промежуточном бивуаке в Лабе не было технического сопровождения. Экипажи должны сами заниматься профилактикой и ремонтом техники. Это один из труднейших участков ралли. Он окончательно определил расстановку участников перед финишным «за-

бегом» в Сенегале. Здесь «КАМАЗ-мастер» несколько изменила тактику. Чагин должен удержать лидерство в общем зачете, то есть доехать без приключений. И его «КамАЗ» принял на борт партию запчастей. А Кабиров сражается со Стейси, и его машину максимально облегчили, оставив только два запасных колеса. Что касается С. Решетникова, то его задача осталась прежней: всячески обеспечивать лидерство двух первых грузовиков.

Победа на тринадцатом этапе снова досталась Г. Стейси. Вторым стал экипаж Кабирова. Третьим завершил гонку В. Чагин, уступив Стейси чуть более получаса. Технику приводили в порядок только усилиями тех, кто на ней едет. Но благодаря грамотной езде пилотов особых технических проблем этап нашим грузовикам не принес, и работа не затянулась надолго.

На предпоследнем, четырнадцатом этапе команда «КАМАЗ-мастер» не могла позволить Стейси победить пятый раз подряд, и первым финишировал Кабиров. Следом за ним с разницей в 2 мин. 57 с подошел MAN Г. Стейси. Третьим стал Андре Де Азеведо, а В. Чагин показал четвертый результат, финишировав через 12 мин. 20 с после Кабирова.

Вечером стало известно, что последний этап гонки пройдет без контроля времени. Такое решение было продиктовано гибелю зрителей под колесами раллийных автомобилей. А потому российский экипаж в составе пилота Владимира Чагина, штурмана Семена Якубова и механика Сергея Савостина, ехавший на КамАЗ-4911, стал победителем ралли «Лиссабон-Дакар-2006» в классе грузовых автомобилей. Это пятая подряд победа команды «КАМАЗ-мастер» в супермарафоне, и седьмая – за всю историю гонки. Такого рекорда не добивалась ни одна команда! Второе место, впервые в своей спортивной жизни, завоевал экипаж грузовика MAN, ведомого голландским пилотом Гансом Стейси. Его отставание от лидера составило 2 часа 21 минуту 9 секунд. Третье место также досталось гонщикам «КАМАЗ-мастера» – экипажу в составе пилота Фирдауса Кабирова, штурмана Айдара Беляева и механика Андрея Мокеева. Они уступили товарищу по команде 3 часа 5 минут 52 секунды.

Итак, очередной «Дакар» позади. И опять на подиуме россияне. Заметьте, их там все больше! Бог даст, вообще весь подиум займем! Этого и пожелаем команде на будущий год.

### Грузовые автомобили

Место	Пилот/штурман/механик	Автомобиль	Время
1.	В. Чагин/С. Якубов/С. Савостин (RUS)	КамАЗ-4911	71:22:16
2.	Г. Стейси/Ч. Готлиб/Б. дер Киндерен (HOL/BEL/HOL)	MAN	+02:21:09
3.	Ф. Кабиров/А. Беляев/А. Мокеев (RUS)	КамАЗ-4911	+03:05:52
4.	А. де Азеведо/Дж. Мартинес/М. Джусто (BRE/CZE/BRE)	Tatra	+05:30:51
5.	Й. Шугавара/К. Хамура (JAP)	Hino	+09:42:25
...18.	С. Решетников/С. Конопко/Э. Николаев (RUS)	КамАЗ-4911	+33:29:06

### Победители этапов ралли «Лиссабон-Дакар-2006»

День	Этап	Победитель	Автомобиль
31 декабря	Лиссабон – Портимао	В. Чагин	КамАЗ
1 января	Портимао – Малага	В. Чагин	КамАЗ
2 января	Надор – Эр Рашидиа	В. Чагин	КамАЗ
3 января	Эр Рашидиа – Уарзазат	В. Чагин	КамАЗ
4 января	Уарзазат – Тан Тан	В. Чагин	КамАЗ
5 января	Тан Тан – Зуерат	В. Чагин	КамАЗ
6 января	Зуерат – Атар	Г. Стейси	MAN
7 января	Атар – Нуакшот	Ф. Кабиров	КамАЗ
8 января	День отдыха в Нуакшоте		
9 января	Нуакшот – Киффа	В. Чагин	КамАЗ
10 января	Киффа – Кайес	Г. Стейси	MAN
11 января	Кайес – Бамако	Г. Стейси	MAN
12 января	Бамако – Лабе	Г. Стейси	MAN
13 января	Лабе – Тамбакунда	Г. Стейси	MAN
14 января	Тамбакунда – Дакар	Ф. Кабиров	КамАЗ
15 января	Дакар – Дакар	Без контроля времени	





**Мир стоял, стоит и будет стоять на простых истинах. Даже для того, чтобы сделать действительно хорошую конфету, требуются качественные ингредиенты. Что же говорить про более сложные продукты человеческих рук? Им тем более необходимы добротные комплектующие. Это – раз. Два: «хорошо дешево не бывает», и все больше людей вслед за классиком повторяют: – «Я не настолько богат, чтобы покупать дешевые вещи». Но ведь есть еще и «три»: не все то хорошо, что дорого! В свете сказанного особую цену приобретает движение на встречу потребителю тех, кто может предложить комплектующие с «гарантированным хорошо», пусть даже и не дешево.**

Таким встречным движением со стороны компании BPW стали пробеги прошлой осенью подготовленных ею «инфомобилей» практически по всем крупным промышленным центрам европейской части России с проведением в каждом из них специальных семинаров. Напомним, что специальность компании – ходовая часть прицепной техники: колеса, ступицы, оси, подвески и тележки в целом. То есть именно то, что в процессе перевозок работает наиболее интенсивно, а потому является наиболее болезненным вопросом для автотранспортника. А поскольку те же транспортники не только эксплуатируют уже имеющуюся, но и закупают новую технику, семинары проводились двух видов. Одного – для ремонтников и эксплуатационников, другого – для изготовителей прицепной техники. Всего в семинарах приняли участие более двух тысяч слушателей, и каждый получил сертификат.

Говорить о том, что все отечественные прицепостроители отказались от старого советского негласного лозунга «Зато дешево!», пока не приходится. Однако транспортники уже хорошо поняли, что такое «дешево» оборачивается немалыми затратами. А вслед за ними и все больше производителей переходят на качественные европейские комплектующие. И здесь у BPW есть перед конкурентами большое преимущество: компания предлагает оси и подвески, специально разработанные для российских условий. Кстати, BPW потрудилась эти самые условия тщательно изучить, ради чего пробегам «инфомобилей» предшествовали другие, исследовательские пробеги. Впрочем, если помнить главный лозунг BPW Bergische Achsen KG – ВСЕ ДВИЖЕТСЯ КАК НАДО. ALLES LAUFT GUT. BPW BERGISCHE ACHSEN, то удивляться нечему.



В заключение приведу слова одного транспортника. Он сообщил, что дословный перевод немецкой части лозунга – «все бегают хорошо» – ему нравится больше, ведь «...это именно то, что мне надо!»

#### Факты о BPW:

- + Продано осей: более 11.000.000
- + Годовое производство: более четверти миллиона осей
- + Программа: 450 различных исполнений осей
- + Сотрудников: более 3.500
- + Количество заводов: 12
- + Всемирные сбытовые организации: 19
- + Партнеров по сервису: более 2.200



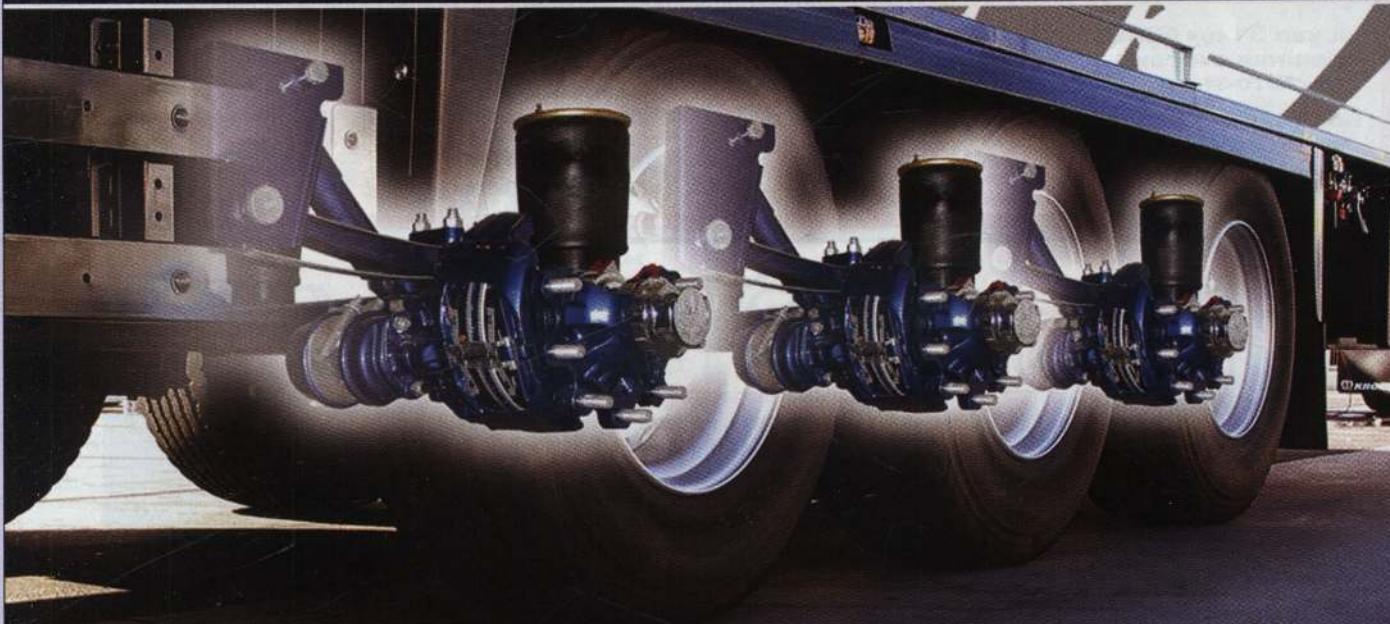
Слева направо:  
Павлов Юрий Никифорович - технический директор ЗАО  
«Бецема», Йохан Унгер - глава отдела продаж стран СНГ.

Информация о BPW была бы неполная, если бы не было сказано о 2.500 нововведениях и 400 патентах BPW.

Принципы работы BPW и ее сотрудников :

1. конструируются, производятся и продаются оси и подвески высокого постоянного качества, адаптированные для конкретных условий эксплуатации и согласованные для конкретных прицепных изделий;
2. обеспечивается простота обслуживания и ремонта, унификация и взаимозаменяемость комплектующих и запасных частей;
3. клиент BPW имеет экономичный сервис и снабжение запасными частями во всем мире.

## ВСЕ ДВИЖЕТСЯ КАК НАДО BPW BERGISCHE ACHSEN



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

ООО «BPW - Ost»  
Официальное представительство в России  
г. Москва, ул. Молодогвардейская, д. 58  
Тел./факс: (495) 771-61-77, 771-61-78, 980-64-42





# ТЕХНОГРУП

## ЗАПЧАСТИ

для грузовых автомобилей и автобусов  
европейского производства

**Mercedes-Benz, MAN, DAF, VOLVO, SCANIA, Iveco**

**31 км МКАД, ТК «АВТО-31», Б-1-6**

Тел.: (495) 201-90-68  
101-7582, 724-3953

E-mail: [teknogrup@teknogrup.ru](mailto:teknogrup@teknogrup.ru)  
[www.teknogrup.ru](http://www.teknogrup.ru)

Кто машине верный друг - приезжает в ТЕХНОГРУП!

## ГРУЗОВАЯ, ПРИЦЕПНАЯ И СПЕЦТЕХНИКА

### Продажи в Голландии, Бельгии и России

приглашаем представителей компаний  
для заключения контрактов на  
поставку техники

**ЛИЗИНГ** визовая  
поддержка

**AUTO-HOLLAND**  
TRUCKS & TRAILERS

Представительство в Москве:  
Земляной Вал, д.65, стр.1  
тел.: 915-0094, 915-2082  
факс: 915-5701  
Телефон стоянки в Москве: 424-5900

[www.auto-holland.ru](http://www.auto-holland.ru)



ВСЕ ДВИЖЕТСЯ КАК НАДО  
BPW BERGISCHE ACHSEN



BPW BERGISCHE ACHSEN KG



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

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

Для получения всей интересующей вас  
информации, обратитесь к официальному  
дистрибутору BPW, в компанию  
«Глобал Трак Сервис».

**«ТРАК ШОП» Запчасти для грузовых иномарок**

E-mail: [truck.shop@mail.ru](mailto: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

**Москва  
31 км МКАД  
внутренняя сторона**

тел. 8- 916-9000-317

**г. Новороссийск  
ул. Мира, д.2**

тел. (8617) 67-61-63  
(+7918) 484-19-59

**«ЕВРОФУРА»  
75 км Киевского ш.  
Балабаново**

тел. (48438) 61929  
8-903-811-25-84



**ДИЗЕЛЬМОТОР**

DIESELMOTOR JSC



Официальный дистрибутор **DETROIT DIESEL**



Региональные партнеры:

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

ООО «ТН-Форвардинг»  
г. Санкт-Петербург,  
ул. Тракторная, 7  
Тел.: (812) 942-14-40

ЧП Кабанов, Башкортостан  
Уфимский р-н,  
д. Нижегородка, ул. Чапаева, 26  
Тел.: (3472) 74-89-13

«Юнайтед Трак Сервис»  
МО, г. Лосино-Петровский,  
ул. Кирова, 7  
Тел. (495) 221-1613



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

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

[www.autoliga-truck.ru](http://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. Москва**  
**Ленинградское ш.  
д. 112, к. 4**  
(495) 642-32-35  
alexey@autoliga-truck.ru

## ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС

### ПРОДАЖА ЗАПЧАСТЕЙ

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ НА СКЛАДЕ:

■ Амортизаторы

**KONI**  
BUS TRUCK & TRAILER

■ Оригинальные запчасти

**VOLVO**

■ Оригинальные запчасти к осевым агрегатам BPW, SAF, ROR

**SAFO**

Продажа оптом и в розницу

Отдел продаж: (495) 739-62-02

[www.gt-service.ru](http://www.gt-service.ru)  
E-mail: gts@gt-service.ru

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

■ Тормозные накладки

**BERAL**

■ Пневморессоры

**GOODYEAR**  
**WABCO**

■ Седельные и тягово-цепные устройства

+GF+, V.ORLANDI

**V.ORLANDI**

**BOSCH Service**

**DELPHI**  
Lucas

**DENSO**

**ДИДЖИТАЛ ДИЗЕЛЬ**  
**DIGITAL DIESEL**

Специализированный авторизованный дизельный центр

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

**РЕМОНТ ДИЗЕЛЬНОЙ ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ**

**P.T.C.**

УСТАНОВКА РЕМОНТ СЕРВИС

TAXОГРАФЫ • ОТОПИТЕЛИ • KIENZLE 035 МЕТ

SIMENS VDO WEBASTO KIENZLE EBERSPACHER

Тел./факс : (495) 768-1841, 768-9896

г. Балашиха, Шоссе Энтузиастов,  
владение 1а, Западная промзона

87

www.autotruck-press.ru

# Неслучайные случайности



*Сломаться в городе не лучше, чем в поле,  
в любом случае частник может  
расчитывать только на себя*

Алексей Мошков

«Всякая случайность есть нераспознанная закономерность» – учили нас некогда классики марксизма-ленинизма. Поразительно, но факт: самые оголтелые сторонники материализма, приложенные к реальной жизни, фактически учили нас, что в жизни есть и нечто такое, что невозможно перевести на одни лишь вещественные представления о ней. Вот, к примеру, такой вам набор случайностей.

Однажды в субботний декабрьский вечер мне понадобилось съездить в район Варшавского шоссе. Поскольку особой срочности в деле не было, решено ехать на машине (дожили!), благо, дороги практически пустые, а с наступлением зимы «Газон» уже третью неделю стоит на стоянке. На кольцевой заезжаю заправиться. После чего машина глохнет и больше не заводится. Методика действий в таких случаях отработанная: кручу двигатель ручкой, из катушечного провода искры нет, а при размыкании контактов трамблера отверткой – есть. Значит, «ушел» зазор, нечего тут и думать. Вспоминаю, как это делается, регулирую его и еду дальше.

На съезде на Варшавку толчая и давка, а посреди нее стоит дизельный «Газон», водитель копается под капотом. Хотя бедолагу желательно оттащить на широкое место, остановиться или подъехать к нему невозможно: поток машин не позволяет это сделать. Да и водитель не подает сигна-

лов бедствия. Поэтому проезжаю, мысленно пожелав ему удачи. Зато от меня удача, кажется, отвернулась: на обратном пути через центр машина снова глохнет, не доехав до метро «Варшавская». Причина все та же – «ушел» зазор в контактах.

Но теперь он уже не выставляется. Наверное, что-то развалилось в трамблере. И при попытке зафиксировать винтом положенные инструкцией завода 0,4 мм между контактами зазор либо исчезает вовсе, либо вырастает настолько, что уже ничего не размыкается. Меняю тактику, выставляю зазор наугад, намертво завинчиваю винт и после этого смотрю, что получилось. Прошел почти час возни под снегом и в темноте, пока не получаю заветные 0,4 мм. Проверю результат, врачаю заводную ручку, – искра есть!

Какой кайф снова слышать рев мотора и видеть стрелку амперметра, показывающую тридцатиамперную зарядку! Хотя дорога пустая, еду не

торопясь, ведь снег идет непрерывно. В месте слияния с Каширским шоссе едва я отпускаю «газ», машину начинает таскать вправо-влево. Конечно, меня заносило и раньше, но такого, чтобы 100–120 метров ехать боком, да еще и по трем полосам сразу – не было. С тоской думаю, что в случае аварии на всех желающих страховки может и не хватить. Хорошо еще, что в полночь машин немногого. О том, что было б, не произойди поломки и едь я пораньше, не хочется и думать. Выходит, потерял час, а сэкономил несколько тысяч баксов...

Через считанные километры двигатель снова глохнет. На сей раз дела плохи: вал трамблера шатается, и похоже, в обозримом будущем проклятый зазор мне уже не выставить. По инерции продолжаю возиться с машиной, а мимо проезжают теплые и светлые трамваи. Вдруг рядом останавливается такой же «Газон», как у меня: его водитель пытается толкнуть мне «запаску», за 10 (десять!!!) лит-

ров бензина. Какой позор! Говорю, мол, не городи ерунду, а бери так. С полминуты он переваривает услышанное, а потом бежит за канистрой. И вот ведь совпадение: безо всяких на то причин и несмотря на шатающийся вал, зазор почему-то выставляется, и можно ехать...

Машина больше не подводит, а по дороге домой даже удается подработать «бомбилой». Клиенты в восторге: на таком «такси» их еще не катали. Шелестят купюры, звучат слова благодарности. Но пора заканчивать неожиданный промысел, а сначала заехать на заправку. Секция с «АИ-80» ночью закрыта, но солдатик с военного «ПАЗика» предлагает 40 литров всего по десятке. Вот так вернулись ко мне 10 литров, да еще и с прибылью. Надо ли говорить о том, что тормознувший меня на дороге, где движение грузовиков запрещено, гаишник не обратил на это никакого внимания, а проверил документы, и пожелал счастливого пути.

Через час-другой, уже в теплой квартире, сижу я и думаю: а ведь ничего на дороге не происходит случайно. Если бы не первая поломка «по свету», мне не удалось бы второй раз уверенно действовать в темноте и под снегом. Вторая остановка уберегла меня от серьезной аварии, а после того, как я оказал в общем-то мелкую услугу другому водителю, все мои проблемы закончились. Выводы делайте сами.

Московские водители редко останавливаются, чтобы помочь коллегам с ремонтом или кого-нибудь оттащить. Но зато, когда сломаются сами, то голосуют по 2-3 часа, ведь окружающие очень торопятся. Но ведь сломаться в городе не намного лучше, чем в чистом поле. В любом случае, частник может рассчитывать только на себя. Бывает, «газелисты» дозревают до того, что готовы отдать часть груза за буксировку на 5-10 км. Бывает и наоборот.



Тот самый зазор



Сломанный ЗИЛ

Лет 5 назад, когда сломался принадлежащий нашей конторе бензовоз, возле него сам по себе остановился «КамАЗ» ДРСУ из Домодедово. Его водитель провозился с нами часа три, но не уехал, пока ремонт не закончили. А ведь он тоже спешил! Странно, впрочем, не это. Скорее то, что я, будучи еще школьником, нашел права и документы на машину, принадлежавшие водителю именно этого предприятия, и отдал их лично в руки «дяденьке шоферу». Надо же, какой «долгоиграющей» порой бывает справедливость! Ведь и водитель, и машина в тот раз были совсем другими.

Сломанный грузовик из другого города оказывается в Москве на враждебной территории. Интересно, этот калужский «ЗИЛ» быстрее починят или разберут?

Надо сказать еще, что своевременное оказание помощи во многом зависит от поведения самого «поломавшегося». Бывает так, что едешь мимо какой-нибудь машины с открытым капотом. Водитель прохаживается рядом. Ну, откуда я знаю, что он там делает? Может, хочет «незамерзайки» долить и ждет, пока я проеду. И, вот за 15 – 20 метров он начинает голосовать. Как остановить грузовик, идущий под 90 км/ч по скользкой дороге его, не волнует. Особенно если это МКАД и сзади напирают другие машины. Извини, друг, и прощай, до следующего раза! Так, что «голосовать» надо заранее!

нее и желательно со смыслом (ну, там канистру поставить или веревку показать). Если же никто останавливаться не желает, всегда можно найти желающих помочь с помощью гаишников. Только тормозить для буксировки надо не любую машину, а «одноклассника», а то меня как – то вытаскивали при помощи самосвала «Вольво» и чуть не выдрали бампер. Если, толстый трос от грузовика трудно подцепить к маленькой машине, можно использовать ремни безопасности пострадавшего автомобиля. Штука эта, чрезвычайно прочная, я на ремне таскал «Газели». Включаем «аварийку» на поломанной машине, ближний свет на буксировщике, и вперед! Конечно, с машинами, требующими жесткой сцепки лучше не связываться: при недостатке опыта в канаве скоро окажутся оба. Но проехать мимо машины, водитель которой не знает, что с ней делать я считаю неспортивным: конечно, не починю, зато разберу, и посмотрю, как устроена! А потом потаскаю. Мне ведь тренироваться надо!

И еще один вопрос теперь меня волнует. Может быть, если тормоза на машине работают более – менее равномерно, не стоит злоупотреблять торможением двигателем? А то, если тормозишь с включенной передачей на гололеде, двигатель глухнет, стоит лишь нажать на тормоз, а от заноса это все равно не спасает. Пишите скорее, пока зима не кончилась!



Дмитрий Жигульский  
Фото автора и DaimlerChrysler

# DaimlerChrysler увидел будущее

Увидел сам и показал журналистам, побывавшим осенью прошлого года на полигоне близ немецкого городка Папенбург. Но еще летом, в июне, российское представительство компании пригласило московских журналистов на Дмитровский полигон, где они вволю накатались на микроавтобусах, оснащенных современными системами безопасности. В логике здесь не откажешь – сначала Дмитровский полигон с разработками, поставленными на конвейер, далее Папенбург с машинами, системы безопасности которые или совсем недавно пошли в серию, или только разрабатываются. Но по порядку.

В июне немцы выкатили на Дмитровский полигон микроавтобусы Mercedes-Benz Vito/Viano, оснащенные ABS (антиблокировочная система), ASR (противобуксовочная) и ESP (электронная система стабилизации). Про них написано уже столько, в том числе и в нашем издании, что, казалось бы, известно все. Но позвольте еще раз уделить им внимание, исходя из личного опыта. И ведь рассказать есть о чем.

## Парадоксы ABS в Российской Федерации

Современная антиблокировочная система тормозов (ABS) предотвращает блокировку колес автомобиля при торможении с помощью рабочей тормозной системы (тормозить можно также двигателем и стояночной тормозной системой) в целях сокращения тормозного пути автомобиля, сохранения управляемости и курсовой устойчивости последнего. Но не все так просто.

Представим ситуацию, когда перед движущимся автомобилем внезапно возникает препятствие. Что делает большинство водителей? Правильно – давят педаль тормоза, закрывают глаза, вцепляются в баранку и, если успевают, молят Бога, чтобы пронесло. По законам физики тормозной путь автомобиля с заблокированными колесами больше, чем у автомобиля, тормозящего на грани блокировки колес. Исследования показывают, что подавляющее большинство водителей не умеет тормозить не только на грани блокировки колес, но и вообще выполнять какое-либо торможение, кроме рабочего. Здесь-то ABS и незаменима. Вопреки заблуждению, пришедшему от первых ABS, современная умная и правильно настроенная система действительно сокращает тормозной путь при экстренном торможении. Справедливости ради стоит сказать, что опытный водитель, тормозя на грани блокировки колес, может добиться меньшего тормозного пути, чем у машины с ABS. Теоретически. И на дороге с идеально равным сцеплением с ней правых и левых колес. На практике ABS сокращает тормозной путь всегда.

Но есть и еще одно важное, а может, и самое важное, свойство ABS – сохранение управляемости и курсовой устойчивости автомобиля. Это не одно и то же. Пример курсовой устойчивости – это когда при торможении под одними колесами асфальт, а под другими лед. Без водительского опыта и системы ABS автомобиль раскручивает за милую душу.

Машина с заблокированными колесами теряет управляемость – это не я сказал, а законы физики. Антиблокировочная система, предотвращая блокировку колес, позволяет сохранить контроль над автомобилем при экстренном торможении. Что журналисты и демонстрировали на Дмитровском полигоне, выполняя «лосиный» тест («объезд препятствия») на предельных скоростях при торможении «в пол». И на мой взгляд,

На мокрой базальтовой плитке автомобиль ведет себя как на яйде.

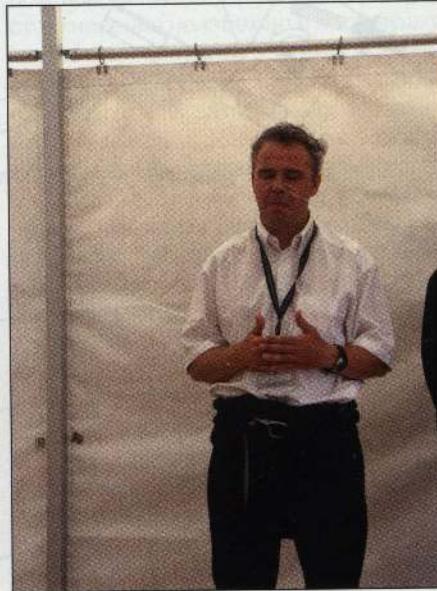


это изначальное свойство ABS – главное: водитель до последнего мгновения может контролировать автомобиль, маневрировать, чтобы минимизировать последствия в аварийных ситуациях. Но подавляющее большинство водителей считают, что главная заслуга ABS – сокращение тормозного пути, не подозревая о второй и самой главной возможности системы.

А вот здесь и скрывается подводный камень, я бы сказал, целый риф, противоречий с российским законодательством. Действующие ПДД (Правила дорожного движения) при возникновении аварийной ситуации обязывают водителя тормозить, не меняя траектории движения. Это значит, что применив экстренное торможение и пытаясь уйти от столкновения вправо или влево, вы кого-то все-таки зацепили, будь то объект, от которого уворачивались, или другой, виноватым признают вас. Пусть даже с менее тяжелыми последствиями, чем если вы долбили бы в лоб. Вы виноваты, ибо изменили траекторию движения. Виноват вместе с тем, кто подставился, грубо нарушив Правила, – он за свое, а вы за то, что уходили в сторону. Били бы его, не меняя траектории, пусть даже с более тяжелыми последствиями, не были бы виноваты, в противном случае – «с вещичками на выход». Все это прошел лично, поэтому знаю, о чём говорю.

В этом и есть большое противоречие российского ПДД с возможностями автомобиля. Любопытно, что запрет на маневр вписали в Правила

именно тогда, когда обязательное наличие ABS почти вошло в российское законодательство. Понимаю, что ПДД «написаны кровью», но, похоже, у нас левая рука опять не знает, чем занята правая. Поэтому я не знаю, что советовать водителям на машинах с ABS, попавшим в экстремальную ситуацию и вынужденным в доли секунды решать, что делать: пытаться уйти от столкновения, но при неудачном раскладе попасть в виновники ДТП или быть, возможно, с более тяжелыми последствиями. По правилам – быть, по логике и возможностям автомобиля с ABS – уходить.



Немецкий инструктор представил, как русские журналисты будут колотить «мерседесы», и изобразил это жестом

**Просто добавь ESP**

ESP – это электронная система стабилизации, контролирующая не только продольную динамику движения, но и поперечную. Для этого требуется наличие датчиков: скорости поворота вокруг вертикальной оси и поперечного ускорения для оценки фактического поведения автомобиля, а также датчика угла поворота руля для определения намерений водителя. Если существуют различия в намерениях водителя и поведении автомобиля, например при недостаточном или избыточном повороте, ESP корректирует поведение автомобиля, подтормаживая отдельные колеса и изменяя тягу двигателя. Она же (ESP) координирует работу антиблокировочной, противопробуксовочной и экстренного торможения систем.

Поехав на машинах, оборудованных ESP, причем в экстремальных ситуациях, спешу сообщить: вещь эта полезная и нужная. На больших скоростях как тогда, когда под колесами с одной стороны снежная целина, а с другой накатанный снег или лед, так и на заснеженных и скользких поворотах машина уверенно держит дорогу и только конт-

рольные лампочки говорят о том, что в какие-то моменты незаметно для водителя ESP исправляет ситуацию.

Проблема лишь в том, что с ESP можно легко потерять грань между разумным риском и вседозволенностью. И если на машинах без умной электроники снос или занос какой-либо из осей автомобиля происходит постепенно и прогнозируемо в зависимости от скорости, что позволяет водителю вовремя прореагировать, то ESP до последнего момента «вытаскивает» автомобиль без намека водителю на опасность. Но в какой-то момент автомобиль сразу теряет сцепление с дорогой, а водитель – контроль над ним, причем полностью. И тогда остается только уповать на Господа, прочность кузова, ремни и подушки безопасности.

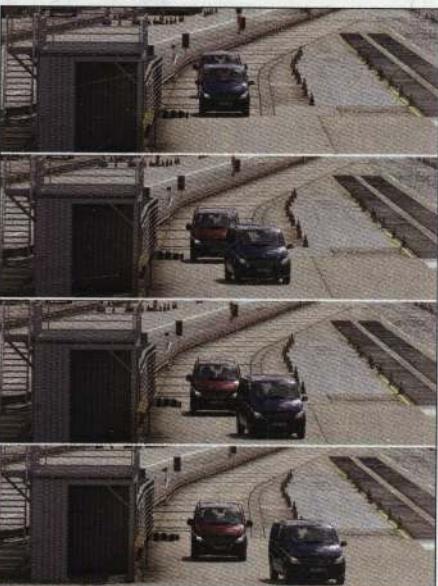
Чудес не бывает. Электроника здорово помогает в управлении автомобилем, особенно в экстремальных ситуациях, но наличие «масла» в голове она не отменяет и о последствиях езды думать необходимо всегда, независимо от того, какой у тебя автомобиль. Это я озвучил, исходя из демонстра-

ционных возможностей машин на Дмитровском полигоне и личного опыта эксплуатации таких автомобилей.

Прогресс «не задушишь и не убьешь», поэтому на немецком полигоне нам показали новинки, которые только начинают массово внедрять на автомобилях, а некоторые из разработок вообще представлены в виде опытных образцов.

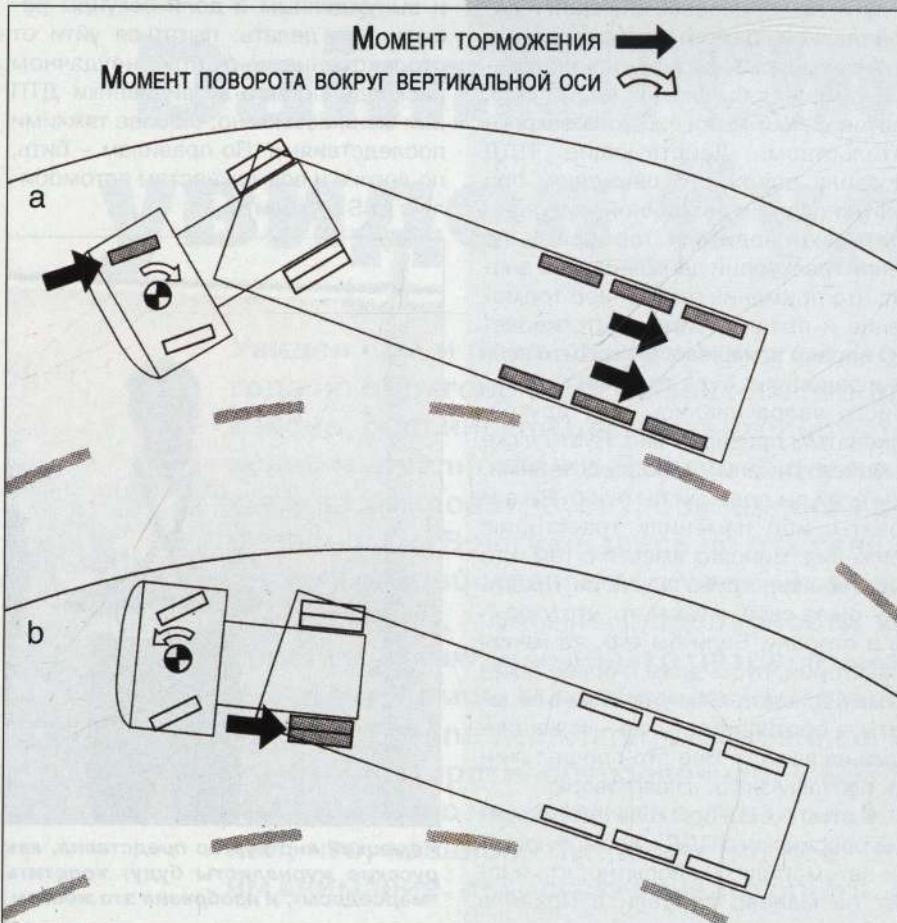
**Руль добавили мозгов**

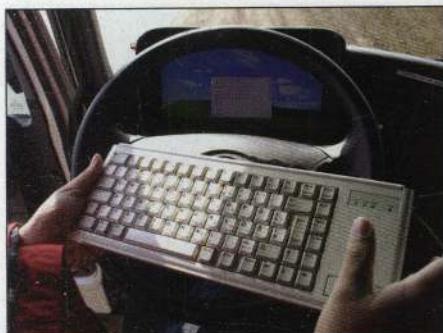
Вернее, водителям в виде электронного рулевого помощника. Называется эта система SSS (Superimposed Steering System), что по-нашему будет звучать примерно как «рулевая система со сверхвозможностями». Тем, что рулевое управление может менять передаточное отношение, уже никого не удивишь – продвинутые фирмы строят такие автомобили. Но DaimlerChrysler первым применил этот принцип на коммерческих автомобилях, а именно, на микроавтобусах. Теперь в зависимости от скорости движения передаточное число меняется от 10:1 до 18:1. Особенность SSS в том, что она вмешивается в рулевое управление и подрывает в экстремальных ситуациях, когда колеса начинают терять сцепление с дорогой, а водитель этого еще не чувствует. Вот тогда-то умная электроника незаметно и доворачивает управляемые колеса в сторону наметившегося заноса. Такие ситуации возникают при сильном боковом ветре, при торможении или разгоне на дороге с разными коэффициентами сцепления или при повороте на предельных скоростях.



**Система SSS самостоятельно корректирует курсовую устойчивость при порывах бокового ветра**

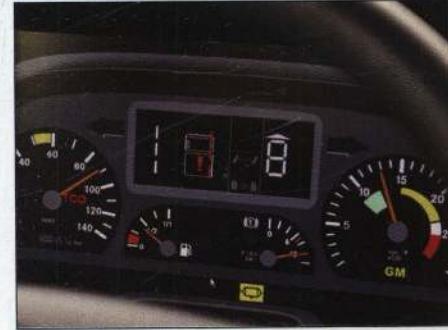
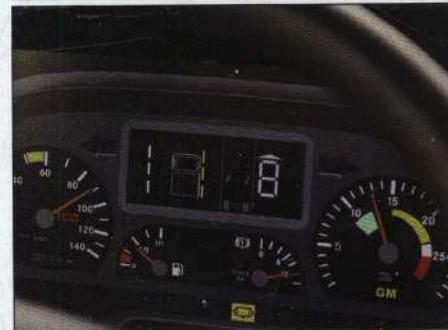
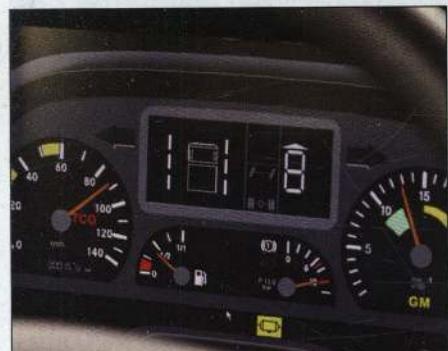
**Принцип действия системы EPS для сочлененных транспортных средств:**  
а – избыточная поворачиваемость автомобиля;  
б – недостаточная поворачиваемость



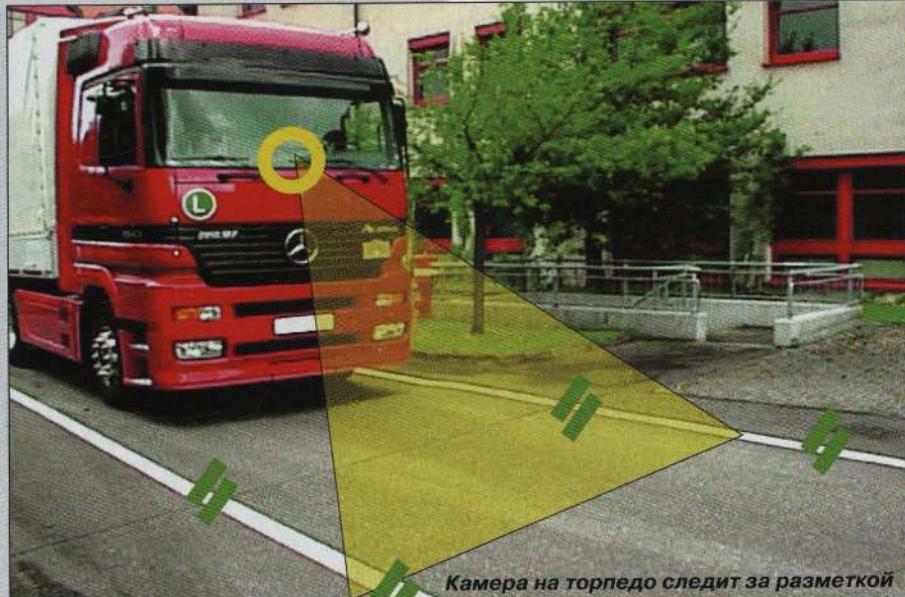


**Панель приборов - это монитор компьютера. Комбинация приборов и их расцветка задаются с помощью клавиатуры**

Для наглядности журналистам дали прокатиться на Vito, оборудованном таким устройством. С отключенной SSS визг резины стоял такой, будто снимается голливудский боевик. Стоит включить SSS, и шума с дыном становится значительно меньше, скорость прохождения поворота увеличивается, а водитель при этом совершенно не чувствует вмешательства электроники в управление.



**На панели приборов показано смещение грузовика относительно дорожной разметки**



Камера на торпедо следит за разметкой

#### «Третий сутки без сна...»

Кто из дальнобойщиков не спал на ходу за рулем? Милое дело – закемарить на скорости и поиграть в «дальнобойную рулетку». Одним повезло – доехали, другим нет – приехали. А как с этим борются? У нас с помощью чефира, у них законодательно. Теперь в Европе с января еще урезали рабочие часы для водителей- дальнобойщиков. У них-то ладно, от койки жены до койки любовницы можно и за рабочее время добраться, но что делать нашим водителям, мотающимся через всю Европу, а то и Евразию, отсутствующим по несколько недель, где же столько любовниц набрать? Придется бедолагам по 15 часов бока отлеживать в машинах.

Поэтому система Lane Assistant (линейный помощник), предложенная некоторыми производителями коммерческого транспорта, в том числе и DaimlerChrysler, уже запоздала. На мой взгляд, она к тому же и бесполковая. Представьте камеру, отслеживающую дорожную разметку. Как только автомобиль начинает смещаться влево-вправо, причем медленно и осторожно (такое смещение характерно для спящего за рулем водителя), компьютер, оценив ситуацию, сначала подает звуковой сигнал. При более резком маневре, подразумевающем обычное перестроение или поворот в рабочем порядке, система молчит как рыба. Так вот, если в первом случае водитель не очнулся и машина продолжает смещаться, то грузовик начинает потряхивать при помощи импульсно включающейся тормозной системы. Подразумевается, что после этого водитель проснется. Если он

не проснется, то туда ему и дорога – или в кювет, или на подвиг Гастелло. На этом работа «помощника» закончилась. Тем не менее за год немцы продали почти три тысячи грузовиков, оснащенных Lane Assistant, и работают, чтобы перевести эту систему из пассивной, только информирующей, в активную, воздействующую на управление автомобилем.

#### Салочки по-немецки

«Догонит или не догонит», – гадал я, глядя, как автопоезд (естественно, с трехлучевой звездой на решетке радиатора) на максимальной скорости несся на легковой автомобиль, который неспешно, со скоростью примерно 15 км/ч, дефилировал по дороге в попутном направлении. Когда казалось, что столкновение неизбежно и легковушка вот-вот превратится в мячик, посланный вдали хорошим пинком, автопоезд экстренно затормозил, включив аварийные огни, завывая клаксоном и скрипя всеми колесами, и остановился метрах в двух от автомобиля. «Жаль, что не догнал», – искренне посетовал я, а то сделал бы ставку на то, сколько десятков метров пролетела бы легковушка после удара.

Так «мерседесовцы» демонстрировали работу системы экстренного торможения EBS (Emergency Braking System). Работает она в паре с адаптивным круиз-контролем, в котором имеется радар, сканирующий пространство перед автомобилем. Система призвана предотвратить столкновение, когда водитель отвлекся, уснул или ему стало плохо. Данные с радара поступают в компьютер, который, сверяя скорость грузовика и расстояние до впереди идущего автомобиля, при-



Догонит или не догонит?

нимает решение, что делать: подать звуковой и световой сигнал для привлечения внимания водителя, начать тормозить с помощью вспомогательной тормозной системы при опасном сближении или задействовать все возможности тормозной системы, если водитель так и не среагировал. Стоит такая система 4500 евро и с этого года может предлагаться как опция.

В этом аттракционе поучаствовали все журналисты, правда, только в качестве пассажиров. Выглядит эффектно: уже кажется, что легковушка вот-вот примет удар грузовика, несущегося на 80 км/ч, а водитель тягача при этом демонстративно положил ноги на торпедо и никак не реагирует на возможное смертоубийство. Тут электроника включает экстренное торможение, и ты повисаешь на ремнях безопасности – американские горки отдыхают.

Я не стал спрашивать водителя легкового автомобиля о том, как часто на этих тестах он меняет памперсы. Но выводы для себя сделал – не надо ездить по немецким автобанам медленнее 90 км/ч, не следует закидывать ноги на торпедо при движении и не стоит возить красивых женщин, чтобы не отвлекаться. Да, и еще, если хотите поколоть нервы своей подруге, прока-

тите ее на таком грузовике, только не забудьте ее пристегнуть ремнем безопасности, а еще лучше – привязать.

#### Как разучиться ходить

Можно ли зацепиться-отцепиться, не выходя из тягача? Сегодня водители для такой процедуры вынуждены покинуть машину, поработать с электро- и пневмомагистралью, открыть замок шкворня и опустить-поднять лапы полуприцепа. Работа, пусть даже в течение 3–5 минут, разгоняет кровь по телу, а то, сидя сутками за рулем, забудешь, как ноги переставлять. Немцы решили, что водитель будущего должен только глазами водить и иногда – руками и придумали систему автоматического зацепления и расцепления полуприцеп-

па. Электро- и пневмомагистрали тормозной и воздушной систем разместили в теле шкворня. При контакте шкворня с замком седла автоматически происходит подключение магистралей тягача с воздушной и электросистемами полуприцепа. Нажатием кнопки на панели поднимаются или опускаются лапы полуприцепа. Для того чтобы это произошло, тягач необходимо поставить на «ручник».

А чтобы у водителей развивалась атрофия плечевого пояса, конструкторы решили минимизировать кручение баранки. Для этих целей разработана система Reversing Assistant (помощник для движения назад). В задней части тягача или прицепа уста-



Соединение шкворень-седло на демонстрационном стенде



Шкворень полуприцепа



навливается видеокамера, в кабине монитор, а в подлокотнике – джойстик, который посыпает команды электромоторам в сервоприводе рулевого колеса. Если вы хотите подать машину задом, то, глядя на экран монитора и работая джойстиком, причем только двумя пальцами, вы пятитесь назад, и успешно выполняете задачу. Причем, совершенно не напрягаясь.

Для работы по грузовому двору, когда весь день только и делаешь, что цепляешься-расцепляешься или пятышься задом, эти системы актуальны. В остальных случаях я предпочитаю лишний раз вылезти из кабины – здоровее будешь.



**С помощью джойстика под правой рукой, монитора камеры заднего вида и сопротивленного выражения лица удобно сдавать назад**

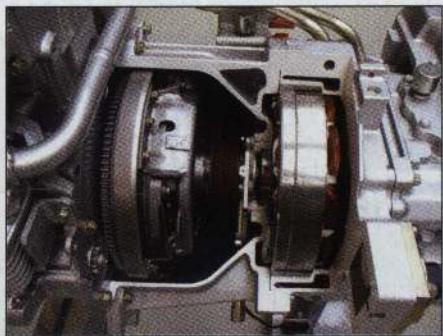
#### Ноу-хау для киллера

Как «убрать» человека и чтобы это выглядело естественно? Покупайте автомобиль с гибридной силовой установкой. В конструкцию автомобиля с традиционным ДВС добавляется электромотор между главной передачей и сцеплением – спецавтомобиль готов. Смысл этой системы в том, что при разгонах и высоких скоростях движения работает обычный ДВС. Как только водитель расслабляется и перестает «топтать» педаль газа, или дорожная обстановка становится такой, что спешить некуда, ДВС отключается, а начинает работать электромотор. И грузовичок тихо и спокойно, не

загрязняя окружающую среду, катит по своим делам. При чем тут киллер? Да ведь машина с электро-приводом движется так бесшумно, что пешеход, ориентирующийся только с помощью ушей, и не заметит, как окажется на бампере. Наследники Бонда наверняка возьмут на вооружение такие автомобили, чтобы незаметно подкрадываться к своим жертвам. И как все естественно – пешеход не услышал и сам бросился под колеса.

Но ни в коем случае не берите гибридные автомобили американского производства с трансмиссией Eaton. На полигоне под Папенбургом были представлены три разные машины с такой силовой установкой: Mercedes Sprinter, Mitsubishi Canter и американец на шасси Freiheitliner. Если к европейскому и японскому автомобилям претензий никаких – та же отточенность рулевого управления и тихая трансмиссия, то американец... Вы когда-нибудь каталась в танке сразу после командирского «узтика»? Те же ощущения, когда пересаживаешься с немца на американскую машину.

Мало того что сиденье больше смахивает на жердочку в курятнике, но и сдвижная алюминиевая дверь, кажется взятая от БТР, такая тяжелая. А руль! За всю свою бурную жизнь я не припомню такого ужасного рулевого управления. На ходу Freiheitliner смахивает на консервную банку на коле-



**Узел сцепления между блоком двигателя и электромотором**



**Такая конструкция здорово уменьшает водяной шлейф на мокрых дорогах**



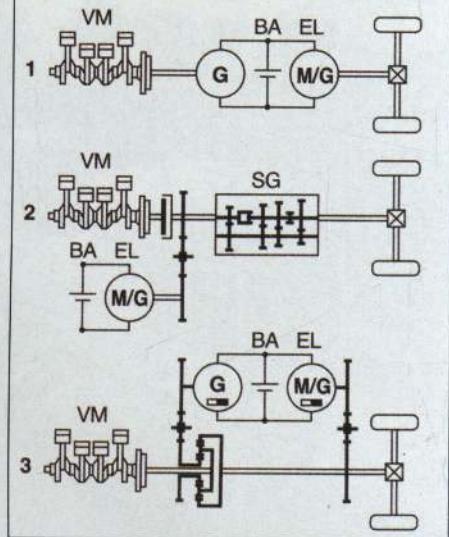
Американский автомобиль с гибридной силовой установкой - мечта американских женщин



сиках: металлический грохот, завывание трансмиссии. А теперь держитесь крепче – на этом автомобиле водитель женщина, и она «тащится» от своей машины! Вот они, последствия феминизма! Даже когда отключается ДВС и автомобиль переходит на электрическую тягу, гул трансмиссии точно не позволит киллеру подкраситься незамеченным к жертве. Бедные американские водители! Судя по всему, водителям, работающим в американских компаниях FedEx и UPS, а

именно там эксплуатируют большинство таких автомобилей, выбирать не приходится.

Кроме перечисленного немцы показывали и автобусы на топливных элементах, и системы кругового обзора, и двигатели Euro-5, и другое. Но формат журнала не позволяет описать все. Ясно одно: DaimlerChrysler остается одной из тех мировых компаний, что задают тон в сфере разработок и производства новых систем, повышающих безопасность дорожного движения.



#### СХЕМЫ ГИБРИДНЫХ ПРИВОДОВ:

- 1 – с последовательным соединением;
  - 2 – с параллельным соединением;
  - 3 – с комбинированным соединением;
- VM – двигатель внутреннего сгорания;  
 EL – электропривод (работает в режиме электродвигателя или генератора);  
 BA – питание от батареи или внешнего источника энергии;  
 SG – трансмиссия с ручным переключением передач  
 G – генератор;  
 M/G – электродвигатель/генератор

#### ВНИМАНИЮ КРИТИКАНОВ!!!

В статье речь идет О НЕМЕЦКИХ СИСТЕМАХ! О чудесах российского автопрома – в другой раз...



Фотография полигона под Папенбургом с высоты птичьего полета



**HYUNDAI**  
**TRUCK & BUS**

«Хендэ КомТранс Рус»  
Официальный дистрибутор  
Тел.: (495) 730-5588  
[www.hyundai-comtrans.ru](http://www.hyundai-comtrans.ru)

HD120 - Разумное вложение



достойная отдача

Товар сертифицирован



Официальные дилеры в России:

**Москва:** «Хендэ КомТранс» (495) 255-2912, «Центр «Автофургон» (495) 744-0616, «Русбизнесавто» (495) 788-1666, «Элекс-Полюс» (495) 741-4800, «Корея Автоцентр» (495) 932-8250, «Каширка 39» (495) 323-7974, «Концерн Блок» (495) 231-2350. **Санкт-Петербург:** Автоцентр =DACAR= (812) 327-0000, «ТД «Мосдизайнмаш» (812) 715-1754. **Астрахань:** ИП Лотис И. В. (8512) 39-5380. **Волгоград:** «Техцентр» (8442) 36-2222. **Воронеж:** «Лаборатория Охранных Систем» (0732) 20-4004. **Екатеринбург:** «Уралкомтранс» (343) 349-0760, «ГК Восточный Ветер» (343) 233-5888. **Иркутск:** «Корея Моторс» (3952) 42-5592. **Ижевск:** «Интерпартнер» (3412) 75-4455. **Казань:** «Ливинг» (843) 214-7414, «Нур-Авто» (843) 251-7766. **Краснодар:** «ЮРГО» (861) 224-4725.

**Красноярск:** «Hyundai Енисей» (3912) 69-5410. **Киров:** «Престиж Авто» (8332) 56-8400. **Набережные Челны:** «Автомагистраль-Сервис» (8552) 44-3050. **Нижний Новгород:** «Агат» (8312) 79-0077, «БЦР-Автоком» (8312) 582-999. **Новосибирск:** «Сибмэддизайн» (383) 225-8688. **Омск:** «Ромпик» (3812) 26-4696. **Оренбург:** «Центр коммерческой техники» (3532) 95-2270. **Пермь:** «Уралавтоимпорт» (3422) 42-8331. **Рязань:** «Фест» (0912) 34-0356. **Ростов-на-Дону:** «РБА-Ростов» (863) 254-4433. **Самара:** «Автосалон Арго» (8462) 705-373. **Ставрополь:** «Hyundai Service» (8652) 28-4848. **Саратов:** «Авто-Моторс» (8452) 20-7711. **Сургут:** «СК-Моторс» (3462) 76-4039. **Томск:** «Автоцентр «Велес-40» (3822) 76-3308. **Уфа:** «Демо Моторс» (3472) 79-8453. **Челябинск:** «Эридан» (3512) 63-8234.



# ШЕСТЬ-ШЕСТЬ

Сегодня, наверное, каждый знает, что крупнейшим в мире производителем грузовиков является DaimlerChrysler. Однако так было не всегда. В первые послевоенные годы и Mercedes-Benz в целом, и его грузовое отделение в частности едва ли могли похвастаться гигантскими масштабами производства. Но с наступлением второй половины XX века ситуация начала меняться. Об автомобиле, внесшем огромный вклад в рост производства грузовиков с мерседесовской звездой, наш рассказ.

В октябре 1950 г. компания Daimler-Benz начала крупномасштабное производство вновь разработанного тяжелого грузовика L 6600 – первого после окончания войны. Эта модель грузоподъемностью 6,6 т с дизелем OM 315, выдававшим 145 л. с. с 8,3 литра рабочего объема. Машина, изготавливавшаяся в Гаггенau (Gaggenau), должна была стать «рабочей лошадкой».

Завод, который с тех пор выпускает только грузовики, сообщал: «Не будет ничего не обычного в том, что L

6600 проедет 200 000 километров или больше без любого ремонта двигателя». Покрытые хромом компрессионные кольца должны были удвоить жизнь поршневой группы; коленчатый вал лежал в семи постелях, на вкладышах, покрытых антифрикционным сплавом свинцовой бронзы. Перед установкой вкладыши проходили кропотливый осмотр в рентгеновских луках. Впервые для установки двигателя такой мощности использовались резиновые подушки, что значительно снизило шум и вибрации.

Другой особенностью L 6600 стала совершенная система управления температурой двигателя с теплообменником высокой температуры, который эффективно нагревал или охлаждал масло в двигателе. Как опция на L 6600 устанавливался моторный тормоз. Новый грузовик оснащался в стандартной комплектации системой центральной смазки.

В целом конструкция «шесть – шесть», как довольно скоро начали называть эту машину транспортники, была дальнейшим развитием модели



**«Дальнобойный» L 6600 с заказной спальной кабиной**

L 6500, которая выпускалась в Gaggenau с 1935 по 1940 г. Шасси и кабина подверглись только незначительным изменениям, в то время как капот и бампер получили изгибы, вошедшие в автомобильную моду в то время. Они, кстати, заметно улучшили аэродинамические качества автомобиля.

Буквально с начала производства L 6600 утвердился как грузовик, пользующийся в своем классе большим спросом. Настолько большим, что сумел захватить абсолютное большинство в рыночной доле. А ведь ему приходилось в то время конкурировать в Германии с автомобилями шести других производителей: Bussing, Faun, Henschel, Kaelbe, Magirus, MAN и Krupp.

В начале пятидесятых грузовик массой 16 тонн с двигателем 180–200 л.с. стоил приблизительно 50 тыс. немецких марок. За L 6600 с двигателем 145 л.с. в 1954 г. нужно было заплатить примерно 35 тыс. На 15 000 DM, составлявшие разницу в цене, в то время можно было купить трехосный прицеп. Легко догадаться, что транспортные компании предпочитали меньшую стоимость

и беспощадную перегрузку, несмотря на то что такой подход часто штрафовался властями. Любой пешеход был способен обогнать такой грузовик, когда он поднимался на крутой подъем. Водителям приходилось включать первую передачу в шестиступенчатой несинхронизированной коробке передач ZF AK 6-55, которая позволяла разгоняться до скорости 7,5 км/ч. Ведь на второй передаче 40-тонный автопоезд с тягачом L 6600 был способен преодолеть только 7,3% подъема.

Несмотря на то что завод воздерживался от создания длинной кабины со спальным местом, позволяющей водителю L 6600 ночевать в грузовике, автомобили «шесть – шесть» использовались для дальних перевозок. Спрос, как известно, рождает предложение, и спальные кабины выпускались такими производителями, как Wackenhut, Schenk, Kassbohrer и Kogel. Чаще, однако, дело ограничивалось дополнительной надстройкой, громко именовавшейся «ласточкиным гнездом». Это было нехитрое изобретение в виде гроба, выступающего за кабиной. Глав-

ным достоинством такой конструкции было то, что она уменьшала объем, предназначенный для груза, в меньшей степени, чем длинная кабина.

К концу 1953 г. компания Daimler-Benz производил бортовые грузовики L 6600 с двумя размерами колесной базы и самосвалы. Допустимый вес транспортного средства повышался с 12 500 кг в 1950 г. до 13 250 кг в 1953 г. Это сопровождалось увеличением грузоподъемности от 6,5 до 7,2 т. В конце 1953 г. появилась полноприводная версия. Потом был выпущен автофургон, что проложило дорогу к производству низкорамного шасси O 6600, пригодного для автобусов.

В том же 1953 г. к ним присоединился немного экзотический «кузен» по имени LG 6600. Это был предназначенный для военных грузовик повышенной проходимости с приводом на все колеса и полезной нагрузкой пять тонн. Он использовался в немецких вооруженных силах. В 1956 г. автомобиль переименовали в LG 315. Daimler-Benz начал испытывать две его версии – бортового грузовика и



**Daimler-Benz выпускал и самосвалы на базе L 6600**



**Полноприводный армейский вариант LG 6600**



**И кабина, и спецнадстройка изготовлены сторонними фирмами**





Интерьер почти не изменился с довоенных времен

Идущих на подъем тяжелогруженых L 6600  
обгоняли даже пешеходы

Бортовой L 6600



В пятидесятые в Германии самосвалам работы хватало

седельного тягача. Автомобили имели односкатную ошиновку. На них ставился новый многотопливный двигатель OM 315 V. Королевские военно-воздушные силы Великобритании заказали в 1954 г. много грузовиков LG 6600. Между 1958 и 1964 годами Федеральные вооруженные силы Германии заказали большое количество грузовиков с открытой кабиной и различными кузовами.

Все сказанное способствовало росту популярности «звездных» грузовиков. А соответственно, росту производства. Так L 6600 стал одним из кирпичиков в здании мирового лидерства Mercedes. Ведь времена, когда подобного успеха можно было добиться с одной-единственной моделью, уже прошли.

## «СпецАвтоСервис»

**КУЗОВНОЙ РЕМОНТ  
ПЕСКОСТРУЙКА  
ПОКРАСКА  
ВСЕХ МОДЕЛЕЙ  
ГРУЗОВИКОВ**

**Тел.: (495) 504-6418**



**ЭВАКУАЦИЯ 24 ЧАСА  
Тел.: (495) 504-6386**

БЫТЬ В СВОЕМ ДЕЛЕ ПЕРВЫМ ПРОСТО...



...КОГДА ПОМНИШЬ ДЛЯ КОГО РАБОТАЕШЬ



ОБЪЕДИНЕННАЯ  
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ  
КОМПАНИЯ



ЧУСОВСКИЙ  
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД

Рессоры производства ЧМЗ служат долго. Российские автомобили на наших рессорах покоряют самые разные маршруты – от снежных дорог Заполярья до жарких африканских пустынь. А еще наши рессоры помогают приходить к финишу первыми – как российским КАМАЗам в ралли «Париж – Дакар». Поэтому мы и являемся лидерами – создавая свою продукцию, мы всегда помним об ответственности перед теми, для кого работаем. И благодаря этой ответственности, мы работаем еще лучше. Для Вас. Для всех.

[www.omk.ru](http://www.omk.ru)    [www.chmz.ru](http://www.chmz.ru)



ВЫКСУНСКИЙ  
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД



АЛЬМЕТЬЕВСКИЙ  
ТРУБНЫЙ ЗАВОД



ГУБАХИНСКИЙ  
ЗАВОД



ЩЕЛКОВСКИЙ  
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД

# ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см <sup>3</sup>	Мощн., л.с.	Цена, \$ min	Цена, \$ max	% относит. № 6, 2005
<b>ВИС-2345 бортовой</b>							
	4x2	1,79	ВАЗ-2103, 1450	72	5400	7900	2,24
ВИС-2347 бортовой	4x2	1,65	ВАЗ-21083, 1500	71,5	6700	9500	2,96
ВИС-2348 бортовой	4x4	1,95	ВАЗ-21214-10, 1690	71,5	9900	9900	3,17
<b>ГАЗ-2705 «Газель» ( цельномет. Фургон)</b>							
3 места	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	10100	10900	8,22
7 мест	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	10300	11000	5,53
<b>ГАЗ-32213 «Газель» (микроавтобус)</b>							
9 мест	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	10300	11400	11
14 мест	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	10500	11600	4,29
16 мест	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	10400	11700	5,15
<b>ГАЗ-2217 «Соболь» (микроавтобус)</b>							
6 мест	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	10500	12000	4,1
10 мест	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	10500	12200	4,95
<b>ГАЗ-2752 «Соболь» (фургон)</b>							
3 места	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9100	10200	3,16
7 местный	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9400	11400	4,86
<b>ГАЗ-3302 «Газель»</b>							
3302, борт, тент	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8200	9700	6,45
330202 (длинная база)	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9100	10400	6,59
33022-03 фург. промтов.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8700	10000	3,81
33022-03 фург. изотермич.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8900	10400	7,06
33023 «фермер»	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9200	10300	12,63
<b>ГАЗ-3310</b>							
«Валдай»	4x2	7,4	ММЗ Д-245.7, 4250	150	14900	16300	0,42
<b>ЗИЛ-5301 «Бычок»</b>							
Шасси	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	13600	17600	26,53
Промтоварный фургон	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	16000	18700	29,73
Изотермический фургон	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	16400	18900	31,26
Борт, тент	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	14400	17900	26,19
<b>ЗИЛ (5-10 т)</b>							
ЗИЛ-433362 шасси	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14800	17800	17,82
ЗИЛ-433362 промтов.	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	17600	17800	23,88
ЗИЛ-433362 изотерма	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	18000	18100	23,71
ЗИЛ-442160 сед. тягач	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	15700	17100	17,55
ЗИЛ-432932 шасси	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	15900	18700	15,55
ЗИЛ-432932 промтов.	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	19300	19500	24,14
ЗИЛ-432932 изотерма	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	19700	19800	22,94
ЗИЛ-433110 бортовой	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	16400	18500	16,69
ЗИЛ-433112 шасси	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14400	18600	17,63
ЗИЛ-433112 промтов.	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	19100	19200	18,87
ЗИЛ-433112 изотерма	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	19500	19500	17,91
<b>Самосвалы ЗИЛ</b>							
ЗИЛ-45065 с/х	4x2	11,2	ЗИЛ-508.10, 5970	150	17600	22300	25,78
ЗИЛ-45085 строительный	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	17600	22300	25,78

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см <sup>3</sup>	Мощн., л.с.	Цена, \$ min	Цена, \$ max	% относит. № 6, 2005
<b>КамАЗ</b>							
КамАЗ-54115 сед. тягач	6x4	19,15	КамАЗ-740.13, 10 857	260	28100	31600	8,25
КамАЗ-6460 сед. тягач	6x4	26	КамАЗ-740.50, 11 760	360	46100	49700	8,43
КамАЗ-44108 сед. тягач	6x6	19	КамАЗ-740.13, 10 857	260	33700	36600	4,11
КамАЗ-43114 шасси	6x6	16,3	КамАЗ-7403.10, 10 857	260	31600	34900	4,07
КамАЗ-53229 шасси	6x4	24	КамАЗ-740.11, 10 857	240	32600	36300	6,38
КамАЗ-43114 бортовой	6x6	15,42	КамАЗ-7403.10, 10 857	260	32900	36600	3,11
КамАЗ-43118 бортовой	6x6	20,56	КамАЗ-7403.10, 10 857	260	35900	37900	4,5
КамАЗ-53215 бортовой	6x4	19,36	КамАЗ-740.13, 10 857	260	32000	35000	4,5
<b>Самосвалы КамАЗ</b>							
КамАЗ-55102	6x4	15,63	КамАЗ-740.11, 10 857	240	32900	35700	8,72
КамАЗ-55111	6x4	22,2	КамАЗ-740.11, 10 857	240	33200	36700	7,82
КамАЗ-65115	6x4	24,8	КамАЗ-740.11, 10 857	240	37500	41600	8,95
КамАЗ-6520	6x4	33,1	КамАЗ-740.51, 11 760	320	49300	60900	7,77
КамАЗ-65111	6x6	24,5	КамАЗ-740.13, 10 857	240	42800	45900	6,13
<b>КамАЗ-4308</b>							
шасси	4x2	11,5	Cummins B5.9 180 CIV-0 (Euro-2)	154	25400	26100	7,87
борт, тент	4x2	11,5		154	26700	28100	2,24
<b>Седельные тягачи МАЗ</b>							
МАЗ-543203	4x2	17,7	ЯМЗ-236БЕ, 11 150	250	24800	27500	2,34
МАЗ-543205	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	33500	36000	2,5
МАЗ-543302	4x2	15,35	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	20200	22200	6,28
МАЗ-544008	4x2	18,75	ЯМЗ-7511, 14 866	400	40500	42400	2,85
МАЗ-642208	6x4	26,5	ЯМЗ-7511, 14 866	400	42000	46600	9,71
МАЗ-642505	6x6	23,55	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	50300	57300	8,19
<b>Бортовые автомобили МАЗ</b>							
МАЗ-437041	4x2	10,1	ММЗ-Д245.30Е2, 4750	136	19700	24600	9,6
МАЗ-533603	4x2	18	ЯМЗ-236БЕ, 11 150	250	28000	31000	4,19
МАЗ-630305	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	44500	46200	5,67
<b>Самосвалы МАЗ</b>							
МАЗ-551605	6x4	33	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	46200	51100	8,12
МАЗ-555102	4x2	18	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	22800	26600	9,03
<b>Шасси МАЗ</b>							
МАЗ-437041	4x2	10,1	ММЗ-Д245.30Е2, 4750	136	19100	19800	4,65
МАЗ-533702	4x2	28	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	23900	25800	4,36
МАЗ-630305	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	41100	44600	2,38
<b>КрАЗ</b>							
КрАЗ-6443 сед. тягач	6x6	27,96	ЯМЗ-238Д, 14 866	330	49300	52700	26,1
КрАЗ-6446 сед. тягач	6x6	22,23	ЯМЗ-238Д, 14 866	330	49700	50200	19,72
КрАЗ-65032 самосвал	6x6	29,2	ЯМЗ-238Б5, 14 866	300	55900	59200	17,57
КрАЗ-65055 самосвал	6x4	28	ЯМЗ-238Б, 14 866	288	51100	55400	20,41
КрАЗ-6510 самосвал	6x4	26,38	ЯМЗ-238М2, 14 866	240	44700	45200	26,45
КрАЗ-6322 бортовой	6x6	22,93	ЯМЗ-238Д, 14 866	330	53600	55600	21,04
КрАЗ-65101 шасси	6x4	26	ЯМЗ-238М2, 14 866	240	43000	43500	25,19
<b>Урал</b>							
Урал-4320 бортовой	6x6	14,9	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	36400	39800	11,25
Урал-44202 сед. тягач	6x6	15,26	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	37300	44600	13,71
Урал-5557 самосвал	6x6	16,3	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	36900	43500	10,34

При составлении таблицы курс валюты считался по курсу ЦБ на 06.02.2006 - 1\$=28,17 руб.

Сергей Кухарский

# ГРУЗОВИКИ Packard



Владимир Чехута

Модель «E» 1920 г. (первая модель на пневмошинах)

У многих из нас название «Packard» ассоциируется с роскошными легковыми автомобилями высшего класса, которые были весьма почитаемы «отцом народов» и стиль которых старательно копировал в своих лимузинах московский завод им. Сталина. Но ими не исчерпывался модельный ряд машин, изготавливавшихся фирмой.

Все началось в 1899 г., когда Джеймс Уорд Паккард (James Ward Packard) купил автомобиль Winton, после чего у него возникло непреодолимое желание улучшить авто, но сам Винтон отказался делать это. Тогда м-р Паккард пригласил двух бывших помощников Винтона – Вильяма Хатчера (William A. Hatcher) и Георгия Висса (George Weiss) для реализации нового автопроекта. В 1900 г. Паккардом была выпущена новейшая машина, имевшая автоматическое зажигание и коробку с Н-образным пазом, что впоследствии

стало промышленным стандартом. Так начинается история знаменитой компании Packard, которая продолжалась до 1958 г., пока фирму не поглотил другой известный американский автоПроизводитель – Studebaker.

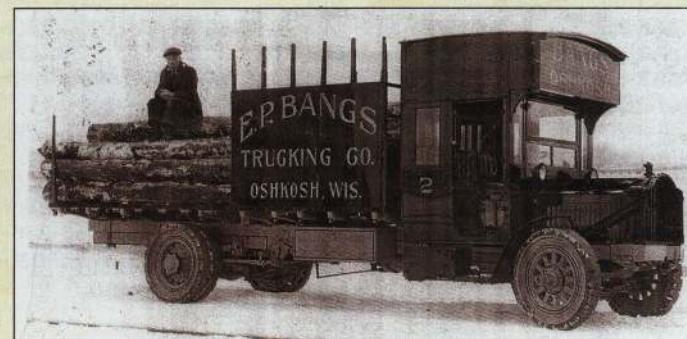
Но вернемся в 1905 г., именно тогда, то есть ровно 100 лет назад, был изготовлен первый грузовик Packard. Он представлял собой 1,5-тонный грузовичок с горизонтально оппозитным двухцилиндровым мотором мощностью 15 л.с., по внешнему виду немногим отличавшийся от легковых

машин этой марки. Три года спустя в программе предприятия появился 3-тонный грузовик серии TD, который был снабжен четырехцилиндровым двигателем мощностью 24 л.с., трехступенчатой коробкой передач с подвижными шестернями и сдвоенной приводной цепью. По прайс-листу компании 1910 г. цена подобного автомобиля составляла \$2800.

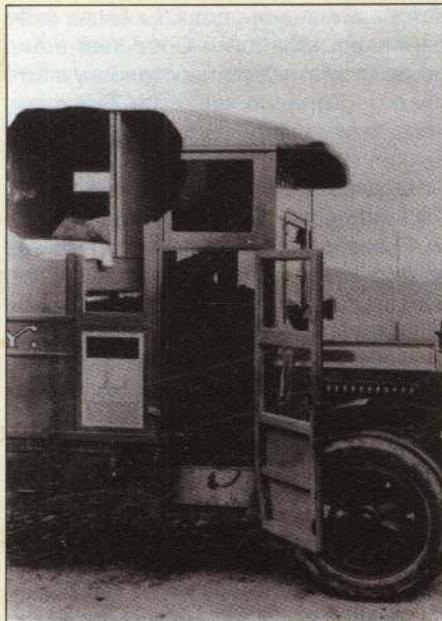
Известность к грузовикам Packard пришла, когда в 1911 г. один из них с тремя тоннами груза пересек континент, то есть совершил автопробег от



Армейский 1,5-тонный Packard в Европе, 1918 г.



6,5-тонный лесовоз, кабина со спальником, колеса с гроушинами, 1921 г.



1917 г., *Wingfoot Express* – спальное место для водителя

Нью-Йорка до Сан-Франциско за 46 дней. Это было проделано впервые в автомобильной истории США. Годом позже аналогичный грузовик фирмы ALCO пытался совершить нечто подобное, но у него на это ушло почти целое лето. Хотя заказы на шасси для перевозки пассажиров (прообраз автобуса), пожарных машин и полицейских фургонов активно поступали на завод еще до 1911 г., но только в 1912 г. компанией был выпущен 5-тонный грузовик. В это время линейка выпускаемых коммерческих автомобилей состояла из следующих моделей «2В», «3А», «3Е», «3Д», «5Е». С 1914 г. все легкие грузовики комплектовались червячным приводом, но тяжелые машины все еще имели цепную передачу, вплоть до 1920 г. В ходе Первой мировой войны армия США



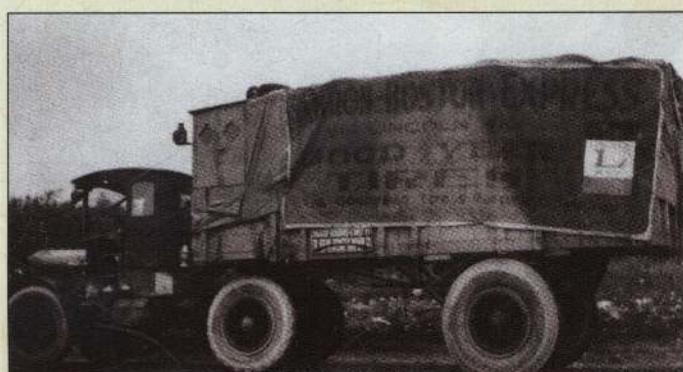
Packard 1917 г., модель «E», грузоподъемность 2,5 т; собственность компании Good Year Tire & Rubber Co

приобрела 4856 грузовиков Packard, и в тот же период более 5000 штук было продано военным ведомствам России, Франции и Великобритании.

Среди пяти наиболее приобретаемых марок были итальянские FIAT, американские White и Packard, а также французские Renault и Berliet.

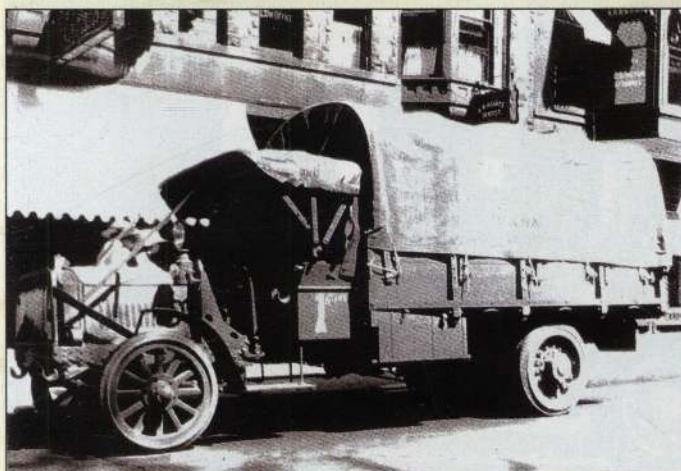
Машины Packard считались простыми и достаточно прочными грузовиками, а потому имели хорошую репутацию в российской армии и продолжили служить большевикам после октябряского переворота. В двадцатые годы Советский Союз делал закупки импортных грузовиков, в том числе и этой марки, так как своих в это время не выпускал.

В 1919 г. после образования независимого государства Польша его военный департамент закупил 141 трехтонный и несколько сотен 1,5-тонных грузовиков во Франции. Это были в основном машины

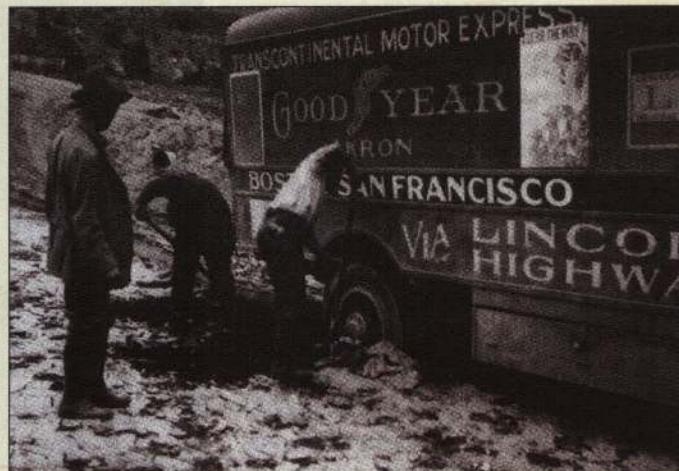


Первый седельный тягач с полуприцепом Packard

К месту добавить, что российская армия, имевшая перед войной всего 475 грузовиков, к осени 1917 г. получила 21 000 импортных автомобилей.



Армейский 3-тонный Packard, аналогичные поставлялись в Россию



1917 г., первый автопробег Wingfoot Express – такие были тогда дороги в Америке



Packard модель «E», грузоподъемность 2,5 т, 1918 г. выпуска

Packard, ранее купленные французами. Во время русско-польской войны 1920 г. машины этой марки неплохо проявили себя на плохих дорогах Восточной Польши. После войны грузовые автомобили Packard еще долго служили в автомобильных подразделениях польской армии, размещенных в Варшаве, Krakове, Познани, Гродно, Львове. И даже летом 1936 г. в польских ВС значилось 79 этих американских машин.

С окончанием первой мировой войны у фирмы Packard начался новый этап технического развития. В 1917 г. в США насчитывалось в общей сложности миллион грузовиков. Но их маршруты были только внутригородскими, так как на их колесах устанавливали целнорезиновые шины (грузошины), к тому же нормальных автодорог между городами просто не было. Грузошины имели ряд недостатков: они не позволяли тяжелым машинам двигаться с нормальными скоростями, расход топлива был завышен, и грузы во время транспортировки подвергались чувствительной ударной обработке. Хотя пневмошины появились уже давно и прекрасно использовались на легковых автомобилях, на грузовиках они не находили применения. За дело взялась известная и ныне фирма Good Year.

В 1917 г. менеджер Good Year Пол Литчфильд (Paul Litchfield) предложил создать собственную транспортную компанию Wingfoot Express, парк ко-

торой будет состоять из грузовиков, оснащенных пневмошинами. Для этого были приобретены грузовики Packard серии «E» и обуты в пневмоколеса Good Year. По замыслу органи-



Packard Wingfoot Express: авария во время автопробега – мост не выдержал грузовик

заторов, машины должны были отправиться от фабрики Good Year в Акроне (Огайо), сделать остановку в Кингсли (Коннектикут), где выпускалась ткань для колес, и прибыть в Бостон (Масса учусетс).

9 апреля 1917 года пятитонный Packard на пневмоколесах, загруженный емкостями с водой и топливом, воздушным компрессором и запасными шинами, отправился в сопровождении двух легковых Packard, в которых находились журналист, фотограф, три инженера и испытатель фирмы Good Year. Уникальность мероприятия заключалась в том, что это была первая поездка грузовика на пневмоколесах, к тому же впервые в коммерческом автомобиле была реализована идея спального места для напарника водителя.

Пробег был задуман как «безостановочный», но через три часа езды и 25 миль пройденного пути грузовик оказался в грязи по ступицы. Дороги между городами в то время не имели твердого покрытия и представляли собой «направления», начертанные повозками и протоптанные лошадями. После многочасовой борьбы грузовик освободили, но на следующий день он снова застрял. По воспоминаниям водителя-участника, их в каждом городе встречала толпа, после ощупывания колес люди неизменно спрашивали: твердая это резина или накачивающаяся. Позже, в штате Пенсильвания, мотор грузовика взорвался, пришлось ждать три дня новый двигатель и два дня его устанавливать. Путешественники достигли конечной точки, проехав 2500 км и пот-



Packard 1915 г., 1,5-тонная модель «D» с трехступенчатой коробкой

ратв на это 23 дня, что было на 17 дней больше, чем планировалось. Обратный путь к всеобщему удивлению занял всего 8 дней.

Изучив уроки изнурительной первой поездки, Good Year разработала новую, более подходящую для грузовиков резину, после чего вторая поездка прошла с гораздо большим успехом. А с третьей Wingfoot Express прошел 2500 км за планируемые семь дней. Компания Good Year в этих автопробегах продемонстрировала и доказала преимущества пневмошин, установленных на грузовиках, хотя в транспортных компаниях к этой идеи все еще относились скептически. Им казалось, что резина наполненная воздухом, дорога и не-практична. Борьба за умы продолжилась. В 1918 г. семь новых грузовых машин Wingfoot Express провезли 75 бойскаутов по восточному побережью США, проехав 3000 миль без единой поломки. В тот же год Packard с подачи шинников впервые разработал и выпустил седельный тягач и полуприцеп. Далее грузовик Packard совершил автопробег на пневмошинах из Детройта в Мексику и обратно, пройдя более 7000 км. После было участие на трансконтинентальном маршруте Бостон – Сан-Франциско.

Путь длиной в 7763 мили (12 500км) был преодолен за 14 дней, что стало очередным рекордом с участием грузовиков Packard.



Packard 1916 г. грузоподъемностью 2,5 т с автобусной надстройкой

Успехи Packard и преимущества пневморезины Good Year повлияли на рынок. К тому же применение но-

гужевой. В 1919 г. компания Good Year впервые выдвинула идею трехосного грузового автомобиля с

шестью колесами. В 1926 г. Wingfoot Express прекратил свое существование, поскольку в этот год число пневмоколес, выпущенных для грузовиков, превысило количество грузошин.

В 1920 г. Packard предлагал потребителям пять моделей грузовиков грузоподъемностью от

1,5 до 6,5 т. 2-тонная модель была в то время весьма передовой и имела 4-ступенчатую коробку передач и пневмошины.

Некоторые шасси с удлиненной базой компания поставляла для кузовных фирм под строительство автобусов. В 1922 г. первый троллейбус для города Торонто был построен на шасси Packard.

В 1923 г. производство грузовиков Packard полностью прекращается, с этого момента усилия фирмы концентрируются только на производстве престижных дорогих легковых автомобилей.

Сегодня в США существует клуб любителей грузовиков PACKARD, в который входят владельцы раритетов и просто любители этой интересной марки, лицезреть которую в смутные времена могли и наши предки.



Образец первых автопоездов (рефрижератор) Packard, 1923 г.



Packard 3,5 тонны, 1923 г.

# Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова

Текст Льва Шугурова

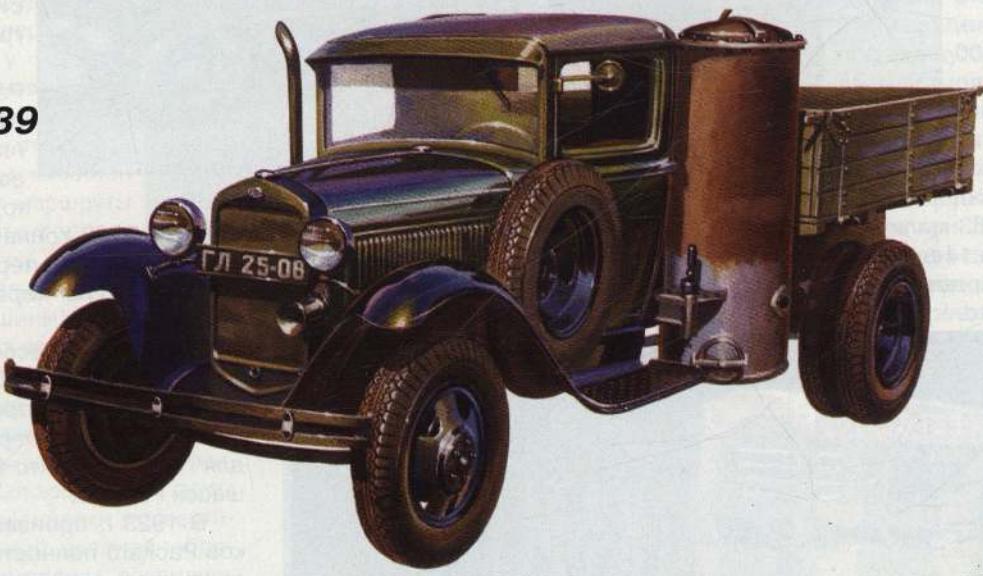
## ЗИС 16 1938



Городской автобус на базе узлов ЗИС-5. У него был кузов с деревянным каркасом, обшитым стальным листом, довольно тяжелый. Поэтому ЗИС-16 оснащался вакуумным усилителем в механическом приводе тормозов и более мощным двигателем, чем предшествующая модель автобуса (ЗИС-8). Двигатель с алюминиевыми поршнями вместо чугунных являлся модификацией мотора ЗИС-5, форсированной увеличением степени сжатия с 4,8 до 5,7 и изменением фаз газораспределения. Среди технических особенностей ЗИС-16 — дисковый стояночный тормоз, рычажные амортизаторы передней подвески, механический привод управления дверями.

Годы выпуска — 1938-1941; колесная формула — 4x2; число мест: общее — 34, для сидения — 27; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см<sup>3</sup>, мощность — 85 л.с./63 кВт при 2800 об/мин; число передач — 4; главная передача — конические и цилиндрические шестерни; размер шин — 36x8 дюймов; длина — 8490 мм; ширина — 2430 мм; высота — 2820 мм; база — 4970 мм; колея колес: передних — 1560 мм, задних — 1710 мм; масса в снаряженном состоянии — 5100 кг; наибольшая скорость — 65 км/ч.

## ГАЗ 42 1939



Газогенераторная модификация ГАЗ-ММ носила индекс ГАЗ-42. Топливом служил газ — продукт перегонки древесных чурок в смонтированном на автомобиле газогенераторе. Эта установка, а также очиститель и охладитель газа и запас древесных чурок сделали ГАЗ-42 на 240 кг тяжелее базовой модели, в результате чего он имел на 300 кг меньшую грузоподъемность. Из-за низкой теплотворной способности газа мощность двигателя снизилась на 40%, хотя для компенсации степень сжатия в нем подняли с 4,6 до 6,2. Запаса древесных чурок хватало на 80 км пробега. Общее число газогенераторных ГАЗ-42 довольно велико — 33 840 экземпляров.

Годы выпуска — 1939-1946; число мест — 2; грузоподъемность — 1200 кг; колесная формула — 4x2; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 3285 см<sup>3</sup>, мощность — 30 л.с. при 2400 об/мин; число передач — 4; размер шин — 6,50-20 дюймов; длина — 5335 мм; ширина — 2040 мм; высота — 1970 мм; база — 3340 мм; снаряженная масса — 2050 кг; скорость — 50 км/ч.

**ЯГ 7 1939**

Опытный образец грузовика, который должен был сменить «пятитонку» ЯГ-6, выпускавшуюся Ярославским автомобильным заводом, ЯГ-7, оснащенный автобусным двигателем ЗИС-16, рассматривался как переходная модель к ЯГ-8, новому дизельному грузовику. ЯГ-7 получил трансмиссию с двухступенчатым демультипликатором, пневматический привод тормозов, современные цельнометаллические кабину и оперение, У двигателя ЗИС-16 по сравнению с мотором ЗИС-5, на котором он базировался, была увеличена (с 4,6 до 5,7) степень сжатия, изменены фазы газораспределения и применены алюминиевые поршни вместо чугунных. Год постройки — 1939; грузоподъемность — 5000 кг; число мест — 3; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см<sup>3</sup>, мощность — 82 л.с./60 кВт при 2600 об/мин; число передач — 4x2; главная передача — конические и цилиндрические шестерни; размер шин — 10,50-20 дюймов; длина — 6695 мм; ширина — 2500 мм; высота — 2315 мм; база — 5200 мм; колея колес: передних — 1900 мм, задних — 1860 мм; масса в снаряженном состоянии — 5300 кг; наибольшая скорость — 52 км/ч.

**НАТИ А 1938**

Экспериментальный городской автобус НАТИ-А был спроектирован с «чистого листа» и обладал множеством необычных для своего времени конструктивных особенностей. Прежде всего, это несущий кузов вагонной компоновки, заднее расположение силового агрегата, алюминиевая наружная обшивка кузова. У автобуса был верхнеклапанный карбюраторный двигатель МБ-27 конструкции НАТИ, пневматический привод тормозов. При создании машины впервые нашел применение на практике метод расчета несущих кузовов, предложенный институтом. НАТИ-А, построенный в единичном экземпляре, в 1940 году курсировал в Москве по маршруту площадь Свердлова — Большая Сетунь.

Год постройки — 1938; колесная формула — 4x2; число мест: общее — 70, для сидения — 40; двигатель: число цилиндров — 6, рабочий объем — 10 300 см<sup>3</sup>, мощность — 155 л.с. при 2200 об/мин; число передач — 3; размер шин — 10,50-20 дюймов; масса в снаряженном состоянии — 8000 кг; длина — 10000 мм; ширина — 2520 мм; высота — 2825 мм; база — 5930 мм; скорость — 65 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.*



# Запчасти на Американские грузовики

«АВТО-31»



МКАД 31 км



ТЫ НЕ ЗАБЫЛ  
ПРО ЗАПЧАСТИ?

ТОЛЬКО У НАС!

722-22-71

## РАДИОСТАНЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ, НОСИМЫЕ

тел: (495) 722-22-71

МКАД 31 км, Т/Ц АВТО 31



**ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!**

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

**Вы можете приобрести ранее вышедшие номера журнала «Автотрак».**

**Доставка осуществляется по почте. Цена одного номера - 80 руб., включая стоимость доставки по России.**

**Чтобы приобрести журнал необходимо:**

**Для юридических лиц:**

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

**Для частных лиц:**

- заполнить заявку;
- заполнить по образцу платежное поручение и оплатить его в Сбербанке;
- отправить заявку и копию платежного поручения по факсу: (095) 414-89-83, по почте:

119633 Москва, а/я 117.

или по e-mail:

distributor@autotruck-press.ru

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

**ЗАЯВКА**

**Ф.И.О.(название организации)** \_\_\_\_\_

**Адрес доставки: индекс** \_\_\_\_\_ **область** \_\_\_\_\_

**город** \_\_\_\_\_ **улица** \_\_\_\_\_

**дом** \_\_\_\_\_ **корпус** \_\_\_\_\_ **квартира** \_\_\_\_\_

**Контактный телефон** \_\_\_\_\_ **E-mail** \_\_\_\_\_

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

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

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

**в количестве** \_\_\_\_\_ **экземпляров каждого номера**

**Подписка на 2006 г. №1**  **№2**  **№3**  **№4**  **№5**  **№6**

**АВТОТРАК**



# Инструкция по содержанию жены в домашних условиях

Жена – существо прихотливое и требует специальных условий для своего содержания. Если у вас таких условий нет, то жену лучше не заводить. Если эксплуатационные расходы на содержание жены начинают превышать ваши доходы, то такую жену нужно немедленно заменить на более экономичную модель. Ни в коем случае не пытайтесь переделать жену самостоятельно – это может привести к выходу ее из строя. Конструктивным недостатком жены является отсутствие кнопки отключения звука. Выбор жены нужно производить тщательно, так как взятые экземпляры обратно не принимаются и денежная компенсация за них не выдается. При этом лучше отбирать молодые здоровые экземпляры, так как у них выше срок наработки на отказ.

Корм для жены нужен разнообразный, насыщенный витаминами и микроэлементами. Особенно полезны для жены витамины А, В, С, Е и Х. Сухой и консервированный корм для жены малопригоден. Жены с трудом поддаются дрессировке – на это приходится затрачивать несколько лет упорного ежедневного труда, и результаты себя не всегда оправдывают – даже хорошо выдрессированные жены не всегда правильно выполняют команды, а иногда даже пытаются давать их сами.

Оптимальная температура в помещении, где находится жена, около 20 градусов. Жену нужно регулярно выгуливать, так как она нуждается в свежем воздухе для развития.

ер, но и характер экземпляра. Ни в коем случае нельзя дразнить и злить жену – она может огрызнуться и даже укусить.

Выгуливая жену, необходимо ее крепко держать, иначе она может вырваться и убежать. Поводки для жен употребляются редко. Учите, что на воле жены могут бесконтрольно размножаться. Процесс выведения породы «жена домашняя» уходит корнями в каменный век, когда мужчины отлавливали в лесах диких жен и приручали их. Жена считает мужа вожаком стаи и поэтому подчиняется ему. Если же жена начинает считать вожаком себя, то к дальнейшей эксплуатации она не пригодна.

Если же гарантийный срок у нее кончился, нужно ее обменять на такую, которая лучше выполняет команды.

На воле жены быстро дичают. До сих пор нередко встречаются дикие или одичавшие экземпляры, которые можно легко узнат по глазам.

Жены обладают рядом недостатков, делающих их малопригодными к длительной эксплуатации – жена редко бросается в болото, чтобы принести подстреленную утку, неохотно бегает за брошенной палкой. Хорошо выдрессированная жена делает стойку и издает радостные звуки при приходе домой хозяина, облизывая его с ног до головы и помахивая хвостиком.

При правильной эксплуатации жена прослужит вам долгие годы без замены и ремонта.



Выработка у жены условных рефлексов такая же, как и у других домашних зверьков – для того, чтобы она выполняла ваши команды, нужно время от времени обещать ей что-нибудь купить. Жены, как и кошки, имеют обыкновение иногда уходить из дома, но, как правило, возвращаются.

Жены не терпят в доме посторонних самок своего вида и часто бросаются на них и загрызают, при этом риску подвергается и тот, кто привел другую особь. Редко какая жена соглашается на содержание в аквариуме или террариуме, поэтому жену лучше всего содержать в сухом и чистом

помещении. Жены много времени проводят за вылизыванием шерсти и чисткой перышек. При этом не надо им мешать, ибо жена с чистой блестящей шерсткой выглядит и чувствует себя гораздо лучше.

Помещение, в котором содержится жена, необходимо регулярно проветривать. Ученые до сих пор спорят – может ли жена мыслить, и к единому мнению пока не пришли.

Молодые экземпляры ведут довольно подвижный образ жизни, шастая с места на место, но более старые проводят больше времени в своем загончике. В подборе жены нужно учитьывать не только экстеръ-

# Премиум Восток 2

ТЯГАЧ ПО ЕВРОПЕЙСКИМ СТАНДАРТАМ  
СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ РАБОТЫ В РОССИИ

Высота седла H=1100 мм | Двигатель Common Rail Евро - 3, 370 лс  
Задняя пневмоподвеска | ABS, ASR, EBS | Блокировка дифференциала  
Кабина высокая, глубокая | 2 кушетки | Оборудование для низких температур  
Воздушный отопитель | Термоизоляция кабины | Фильтр с подогревом | Бак 570 л



ПОСТОЯННО ЗО МАШИН  
НА СКЛАДЕ В МОСКВЕ  
**1 900.€**  
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПЛАТЕЖ



Цена DDP Москва 69 900 € с НДС. Лизинг 42 месяца  
Аванс 13 980 €, включая все налоги и страхование

ПО ВОПРОСАМ ПРОДАЖ ОБРАЩАЙТЕСЬ К ДИЛЕРАМ:

ЛЕОН-ТРАК (Солнечногорск)

+7 (495) 136 69 56, 722 57 10

РВИ-СЕРВИС (Москва)

+7 (495) 571 34 83, 725 89 67

ТИРЕКС (С.-Петербург)

+7 (812) 329 7 329

САНТРАК СЕРВИС (Екатеринбург)

+7 (343) 376 27 24, (912) 635 75 05

АСТОН (Пермь)

+7 (3422) 52 38 17

АМИНА (Казань)

+7 (843) 512 16 16, (8432) 96 23 44

ИНВЕСТ-АВТО (Тольятти)

+7 (8482) 33 43 31

ФРАНЦУЗСКИЕ ГРУЗОВИКИ (Н. Новгород)

+7 (8312) 53 7920; (920) 252 6705

РСМТРАКС (Минск)

+375 (17) 261 54 88

РЕНО ТРАКС ВОСТОК  
Москва  
[www.renault-trucks.ru](http://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](http://www.renault-trucks.ua)

Тел. +38(044) 494-1359; 568-5104  
Факс: +38(044) 495-2385

Мы работаем на ваш успех!

ООО «Рено Тракс Восток» ищет партнеров по сервису в следующих городах:  
Ростов-на-Дону, Волгоград, Челябинск, Новосибирск, Воронеж, Калининград,  
Смоленск, Ульяновск, Красноярск, Омск, Харьков, Донецк.  
Контактное лицо: Дмитрий Калякин, e-mail: dmitry.karyakin@renault-trucks.com



грузовые автомобили

# DAF 95X



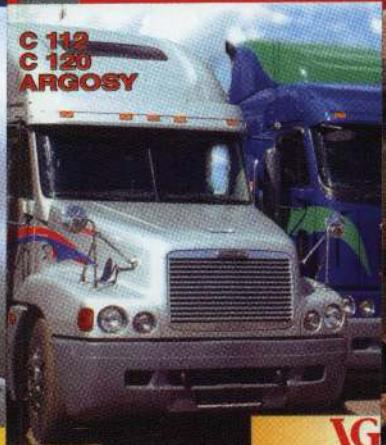
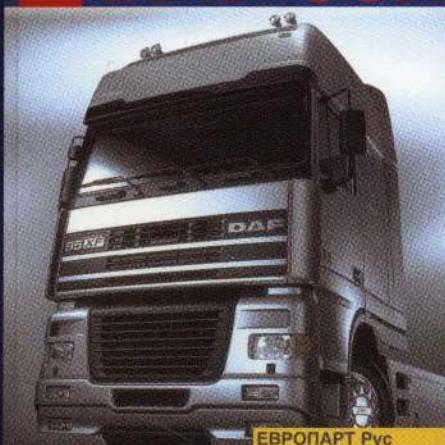
грузовые автомобили

# FREIGHTLINER CENTURY CLASS



грузовые автомобили

# VOLVO FH12



- Инструкция по эксплуатации
- Техническое обслуживание
- Каталог деталей

**ЕВРОПАРТ РУС**  
Инструкции по эксплуатации  
и техническому обслуживанию  
автомобилей DAF, Freightliner, Volvo.  
Каталог деталей и запасных частей.

- Инструкция по эксплуатации  
Техническое обслуживание  
Двигатели Detroit Diesel, Caterpillar, Cummins  
Системы электрооборудования

**ГУДВИЛ**  
Инструкции по эксплуатации  
и техническому обслуживанию  
автомобилей DAF, Freightliner, Volvo.  
Каталог деталей и запасных частей.

- Инструкция по эксплуатации
- Техническое обслуживание
- Руководство по ремонту
- Каталог деталей

**ЕВРОПАРТ РУС**  
Инструкции по эксплуатации  
и техническому обслуживанию  
автомобилей DAF, Freightliner, Volvo.  
Каталог деталей и запасных частей.

**Предлагаем широкий выбор технической литературы: руководства и каталоги на грузовые и легковые автомобили отечественного и импортного производства.**

**По вопросам приобретения обращаться:**  
**в розницу в г. Москве, 31 км МКАД, Т/Ц «АВТО-31»,**  
**павильон В-1-10, тел.: (495) 722-22-71.**  
**оптом: (495) 414-89-83, 749-45-50**

E-mail: distributor@autotruck-press.ru

**MAN**

грузовые автомобили

**СЕРИЙ F 90, F 2000**

МОДЕЛИ

18.275

290

325

345

375

405

425

450

475

500

525

550

575

600

625

650

675

700

725

750

775

800

825

850

875

900

925

950

975

1000

1025

1050

1075

1100

1125

1150

1175

1200

1225

1250

1275

1300

1325

1350

1375

1400

1425

1450

1475

1500

1525

1550

1575

1600

1625

1650

1675

1700

1725

1750

1775

1800

1825

1850

1875

1900

1925

1950

1975

2000

2025

2050

2075

2100

2125

2150

2175

2200

2225

2250

2275

2300

2325

2350

2375

2400

2425

2450

2475

2500

2525

2550

2575

2600

2625

2650

2675

2700

2725

2750

2775

2800

2825

2850

2875

2900

2925

2950

2975

3000

3025

3050

3075

3100

3125

3150

3175

3200

3225

3250

3275

3300

3325

3350

3375

3400

3425

3450

3475

3500

3525

3550

3575

3600

3625

3650

3675

3700

3725

3750

3775

3800

3825

3850

3875

3900

3925

3950

3975

4000

4025

4050

4075

4100

4125

4150

4175

4200

4225

4250

4275

4300

4325

4350

4375

4400

4425

4450

4475

4500

4525

4550

4575

4600

4625

4650

4675

4700

4725

4750

4775

4800

4825

4850

4875

4900

4925

4950

4975

5000

5025

5050

5075

5100

5125

5150

5175

5200

5225

5250

5275

5300

5325

5350

5375

5400

5425

5450

5475

5500

5525

5550

5575

5600

5625

5650

5675

5700

5725

5750

5775

5800

5825

5850

5875

5900

5925

5950

5975

6000

6025

6050

6075

6100

6125

6150

6175

6200

6225

6250

6275

6300

6325

6350

6375

6400

6425

6450

6475

6500

6525

6550

6575

6600

6625

6650

6675

6700

6725

6750

6775

6800

6825

6850

6875

6900

6925

6950

6975

7000

7025

7050

7075

7100

7125

7150

7175

7200

7225

7250

7275

7300

7325

7350

7375

7400

7425

7450

7475

7500

7525