

Все о коммерческих автомобилях

АВТОТРАК

№2 2000

СТРАСТИ

по «Интеру»

«КамАЗ» –
эмблема чемпиона

«ГАЗ – АА»

АВТОБАЗАР



ШИНЫ MICHELIN

для грузовых автомобилей и автобусов



Сегмент Е Региональные перевозки

Передняя ось



XZE2 XZE1 (17.5) XZE1 (22.5) XZE (20")

Ведущая ось



XDE2 XDE1 (17.5) XZA4

Прицепы



XTE1 (11 R 22.5) XTE2

Передняя ось



XFN (295/80 R 22.5, 315/80 R 22.5)

Ведущая ось



Специальные зимние шины

XDN

Сегмент А Автомагистрали

Передняя ось / Любые оси



XZA2 Energy XZA1 XZA (20) XZA

Передняя ось



XFA1

Ведущая ось



XDA2 Energy XDA XDA4 XT4 XZT

Прицепы



XTA2 Energy (385/65 R 22.5) XTA2 Energy (425/55 R 19.5, 445/45 R 19.5) Energy XTA XZA&XZA1 XTA



ЗАО «Русское Генеральное Агентство ШИН МИШЛЕН»

Россия, 125252, Москва, Чапаевский пер., д. 14
Тел.: (095) 258-0926, 258-0948, факс: (095) 258-0927
E-mail: michelin@adicom.ru

навеяло

АВТОТРАК

наконец-то дождался! Нефть на мировых рынках взлетела до рекордной за последние десять лет цены. Наш золотовалютный запас сравнялся с запасом Польши, не имеющей экспортоориентируемой нефтяной промышленности. Теперь мы покажем буржуям «кузькину мать». Теперь мы будем драться с ними за наше черное золото три шкуры. И не беда, что топливо на наших заправках выросло почти в два раза — мы к этому привыкли. Главное, что у них забастовки и перекрытые грузовиками дороги. И неважно, что с высоких цен на нефть богатеют только нефтяные короли, а мы, придя в магазин, уже без удивления обнаруживаем новые ценники и все дорожающие и дорожающие продукты. Мы готовы пожертвовать своей прибылью ради чьей-то другой. Ведь мы альтруисты, мы готовы делиться последним куском хлеба, даже если тот, с кем мы делимся, кроме черной икры других продуктов и не признает. Мы прекрасно понимаем инспектора, «разводящего» даму за рулем на деньги только потому, что у нее на машине не горит стоп-сигнал. Ведь у него тоже есть жена, а ее надо кормить и к зиме купить ей каракулевую шубу. И неважно, что нарушения за неработающий стоп-сигнал нет. Главное, взять эту даму «на понт» и содрать с нее мимо кассы 40 рублей. Мужской поступок! Мы прекрасно понимаем водителей, летающих как сумасшедшие и игнорирующих все дорожные знаки, — ведь мы сами такие! Я часто у своего дома вижу, как водители крутых иномарок и раздолбанных «запорожцев», рейсовых автобусов и грузовиков летят на красный сигнал светофора через пешеходный переход, распугивая детей и мамаш с колясками, — ведь они торопятся к своим детям и женам. Мы, стоя в часовых пробках на Беговой, Масловке и Сущевке, прекрасно понимаем строителей, сдавших рижскую эстакаду на третьем транспортном кольце, но начавших ремонтировать дорогу сразу после нее, — одновременно это сделать нельзя было, ведь им (строителям) так удобней. Мы продолжаем платить дорожный налог, но ездить по разбитым дорогам — ведь денег на них все равно не хватает. Мы гордимся русской душой и поговоркой «что русскому хорошо — то немцу смерть». Мы самый удобный народ для чиновников и бюрократов, потому что понимаем их и знаем, как им тяжело все время думать о России. Мы все понимаем, мы умные — только молчим и сказать ничего не можем. Может, поэтому мы живем так плохо? Русские долго запрягают, но быстро едут. Не пора ли уже и поехать?



В номере 2/2000:

4	Новости	новости
6	МИМС-2000 – забава для детей или шоу для серьезных людей?	фоторепортаж
22	Хочешь жить – умей вертеться	бизнес
28	Страсти по «Интеру» 2	репортаж
34	Покупаем поддержанную иномарку	делимся опытом
38	КамАЗ – эмблема чемпиона	репортаж
42	Приключения «техасского рейнджера» в России	встречи на дорогах
44	«ГАЗ-АА»	архив
48	Штрейкбрехер из-за океана	спецтехника
51	Автобазар	рынок
53	МКАД	кадр
54	Грузовые автоперевозки	рынок
56	Тронулся... попал!	кадр
58	Двигатели	новости
59	Автокросс	спорт
60	Трак-триал	спорт
62	Объявления	купи-продай
64	Анкета	анкета

АВТОТРАК



Учредитель:
ТОО фирма «Таис»

Главный редактор:
Дмитрий Жигульский
Обозреватели:

Иван Петров
 Елена Кихаева
 Александр Новиков

Корреспонденты:

Андрей Дмитриев
 Антон Самойлов
 Кирилл Константинов

Дизайнер:

Инна Валентик

Адрес для писем: 119633 Москва,
 а/я 117, «Автотрак»
 E-mail: Autotruck@cityline.ru
 Телефон: (095) 755-0342
 Телефакс: (095) 732-6460
 Рекламный отдел: (095) 722-2271
 Распространение: (095) 796-8384

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

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

■ **Компания Freightliner, входящая в состав концерна Daimler-Chrysler, приобрела 100% акций канадского производителя тяжелых грузовиков и школьных автобусов фирму Western Star**



Теперь Freightliner становится самым большим производителем коммерческих автомобилей на Северо-Американском континенте. В прошлом году фирмой Western Star выпущено около 8000 грузовиков и автобусов, и до последнего времени она оставалась единственной национальной компанией по выпуску грузовиков в Канаде. Основная продукция фирмы – лесовозы, техника для тяжелых строительных работ и магистральные тягачи, построенные по индивидуальному заказу. Кроме того, фирма совместно с компаниями DAF и IVECO выпускает грузовики в Австралии.

■ **Российская TATRA**

Ведутся переговоры и согласования по организации в России сборочного предприятия, которое будет выпускать чешские грузовики. Сроки пока не определены и в настоящее время проект рассматривается российскими госорганами. Как один из вариантов месторасположения сборочных цехов рассматривается ряд предприятий в Новосибирске. Представители компании сообщили, что в первом полугодии 2000 г. автомобильное предприятие Tatra продала в России около 400 автомобилей. В настоящее время в нашей стране эксплуатируется более 14 500 грузовых автомобилей этой марки.



■ **АО «КАМАЗ» приступило к серийной поставке автобусных шасси на Павловский автобусный завод**



Потребовалось менее года для подготовки производства и начала выпуска городского автобуса «ПАЗ-5272». Соглашением предусмотрено поставка 157 единиц самоходных шасси ОАО «Павловский автобусный завод», уже имеющего сборочно-окрасочное производство на 500 городских автобусов.

■ Теплоаккумулятор

Фирма «Тисса Супер» разработала устройство для облегчения пуска холодного двигателя внутреннего сгорания. Основой системы является тепловой аккумулятор, накапливающий тепловую энергию при работающем ДВС. Тепло сохраняется в течение двух суток. Перед запуском ДВС горячий тосол из теплового аккумулятора с помощью насоса подается в малый контур двигателя и подогревает его за 1 – 2 минуты. Тепловые аккумуляторы можно устанавливать как на легковые, так и на грузовые автомобили.



■ Фирма Volvo в сотрудничестве с немецким предприятием Knorr-Bremse разработали систему ESP (Electronic Stability Program), позволяющую уменьшить риск заноса, опрокидывания и складывания автопоезда

Система состоит из трех датчиков на рулевом управлении, измеряющих угол рыскания, боковое ускорение и угол положения рулевого колеса. В случае отклонения заданных параметров от нормы центральный блок управления дает команду на подтормаживание одного или нескольких колес. Одновременно уменьшается крутящий момент двигателя.

■ Газовый двигатель

В научно-техническом центре ОАО «КамАЗ» проведен очередной этап стендовых испытаний макетного образца газового турбонаддувного двигателя «КамАЗ-740.91-320» мощностью 320 л.с. с промежуточным охлаждением наддувочного воздуха и системой микропроцессорного управления двигателем.

■ Алюминиевый автобус

Компания «Сибирский алюминий» установила контроль над ОАО «Павловский автобусный завод». На заводе надеются, что новый владелец привлечет кредиты и инвестиции для постановки на конвейер новых моделей автобусов среднего класса. Некоторые аналитики утверждают, что эта сделка является лишь генеральной репетицией, предшествующей экспансии «Сибирского алюминия» в автопромышленность страны.

■ Слухи

Председатель Московской городской думы заявил, что все слухи о введении платы за проезд по Московской кольцевой дороге (МКАД) не имеют под собой почвы. МКАД построена на деньги налогоплательщиков и не существует альтернативной бесплатной дублирующей дороги. Напомним, что слухи о введении платы за проезд по МКАД периодически появляются и также периодически опровергаются. Дыма без огня не бывает?

А. Новиков

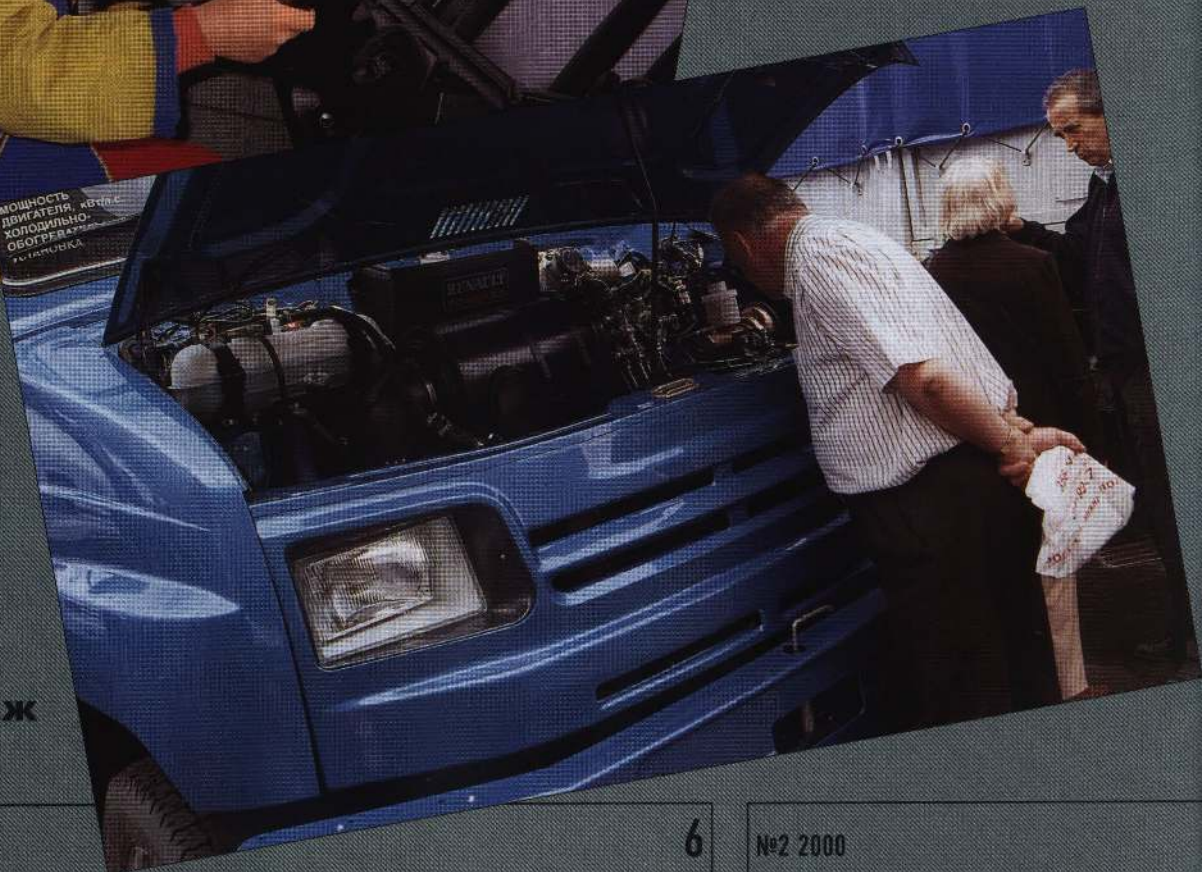
МИМС 2000

забава
для
детей
или
шоу

для серьезных людей?



МОЩНОСТЬ
ДВИГАТЕЛЯ, ОБТАС
ХОЛОДИЛЬНО-
ОБОГРЕВАТЕЛЬ
РАДИАТОРКА



фоторепортаж
о выставке

Крупнейшие международные автосалоны, как правило, специализированные: например, на автосалоне во Франкфурте демонстрируются только легковые автомобили, в Ганновере – грузовики и автобусы, лишь московские автосалоны универсальные, где посетители могут увидеть городскую микролитражку рядом со стотонным карьерным самосвалом и армейским вездеходом. Что вполне логично, потому что до самой середины шестидесятых в нашей стране на одном и том же грузовике возили кирпич, молоко в бидонах, фрукты и овощи, а когда требовалось, этот же автомобиль использовался как похоронный – специализированных машин не было вовсе или было совсем немного. Поэтому если бы последняя 6-я Московская международная автомобильная выставка была специализированной, ее не было бы вовсе, ведь еще весной ведущие мировые автопроизводители отказались в ней участвовать, сославшись кто на дороговизну арендных площадей, а кто на «бесперспективность российского автомобильного рынка».



1. «Волдай» с пластиковой облицовкой радиатора и кабиной от «Газели» с двойной кабиной. Грузоподъемность 3750 кг, кол-во мест – 5. Мощность двигателя 150 л.с.

2, 3. Наряду с обычным пикапом «Атоман», успевшим уже намозолить глаза за последние четыре года его показа, «Атоман» дубль-кеб со съёмным пластиковым верхом для кузова смотрелся довольно свежей машиной.



4. «Садко» получил вторую кабину и кузов от «Атомана», все это назвали «Егерь».

5, 7. Парочку пикапов «Соболь» с двойной (7) и одинарной (5) кабинами посетители увидели впервые, правда, стояли они на проходе и большинство не обратили на них внимания.

6. «Валдай» с изотермическим фургоном.



8, 9. Развозные фургончики на базе новой и старой «Нивы» еще не стали обычными на российских дорогах.



Несмотря на это, экспозиция почти не сократилась, а число фирм-участниц даже прибавилось; выехали за счет коммерческого транспорта – грузовиков и автобусов. Хотя были опасения, что их производители проигнорируют выставку. Забегая вперед, скажу, что мы не увидели

10. «Обнаженное шасси» «Атамана» неизменно привлекало к себе восхищенные взгляды, так как демонстрационные макеты на последних автосалонах большая редкость.



11



12



13

ли грузовики Mercedes, Scania, DAF – а жаль. Понять их можно, ведь благодаря «гениальной» экономической политике наших «рулевых» в 1998 г. рухнул и рынок грузоперевозок, а вместе с ним и продажи грузовой техники – продавать стало попросту некому. Но так как российский рынок очень перспективный, через год, скорее всего, мы увидим всю великолепную семерку европейских производителей грузовой техники (если, конечно, наши правители не отчебучат что-нибудь этакое).

Самое большое количество экспонатов представили российские производители, первым среди которых был, конечно, «ГАЗ», разместивший свои экспонаты как в павильоне Форум, так и на открытой площадке. Экспозицию горьковских грузовиков и автобусов возглавил хо-

довой макет нового внедорожника «Атаман-II» (ГАЗ-3106), который опоздали показать на прошлогоднем «Мотор-Шоу».

Фирма «Техноспас-НН» показала охотничий вариант армейского «Садко» (ГАЗ-33097): машину с двойной кабиной и металличе-

11, 12, 13. Фурганчики для пирожных и тортов на основе «ВАЗовской» «девятки» и «Оки» были самыми легкими грузовичками на салоне.



14

14. Магистральный седельный тягач «КамАЗ-6460» получил коммерческое название «Континент», он предназначен для буксировки 37-тонного полуприцепа в составе автопоезда полной массой 46 т, и имеет 11,8-литровый дизель с турбонаддувом КамАЗ-740.5 мощностью 360 л.с. (Евро-1 и Евро-2).



15

ской грузовой платформой от «Атамана». «Новые русские» теперь могут ездить на охоту и на наших машинах, а то как-то не патристично гоняться за российскими лосями на немецких «унимогах» и американских «хаммерах». Новинкой стал и дублик-кеб пикап «Атаман» с пластиковым верхом над грузовой платформой, навеянный американскими машинами такого типа. Первые партии должны уйти на продажу в Южную Америку и Юго-Восточную Азию. Как при-

15. Автомобиль-фурган на шасси КамАЗ-53212.

16, 17, 18. Экспозиция Уральского автозавода включала модель старого «Урал-ЗИС» – 355 и машины сегодняшнего дня. Четырехосный полноприводной Урал-5323 грузоподъемностью 11 т в двух вариантах окраски оснащается дизельным двигателем мощностью 300 л.с. и предназначается как для нужд военных, так и для гражданских работ. Трехосный вездеход «Урал-4320» имеет противобульное бронирование кабины и частично бронированный моторный отсек.



16



17



18

мет эти машины российский рынок, пока неясно. Фермеры, может, и нуждаются в пикапах, но много ли их, способных выложить \$15 000. Ценовая политика будет являться главным фактором для удачного или неудачного дебюта «атаманов» в России. Пикапы «Соболь» – с одинарной и двойной кабиной – также были показаны впервые, но они не вызвали особого интереса у посетителей. Второй год подряд нижегородцы выставляют грузовик «Волдай». В будущем году мы точно не увидим четырехтонник в продаже, так что «ЗИЛу»

конкуренция пока не угрожает. Помимо этого, присутствовали два автобуса на шасси «Валдая» с кузовами фирм «Ирито» и «СемАР».

Московский «ЗИЛ» выставил целое стадо «бычков». Здесь пожарная цистерна на 800 л воды и реанимобиль соседствуют с грузопассажирским цельнометаллическим фургоном и несколькими автобусами в «люксовом» исполнении. За болгарский двигатель Vapo или французский Renault придется доплатить от \$3000 до \$5000. Если с болгарями о поставке дизелей договорились, то с французским двигателем пока нет ясности. Среднетоннажные ЗИЛы новинками не блистали, и поэтому посетителей среди них было немного.



19. International-9900. Единственный пока такой тягач в России. Двигатель Cummins мощностью 640 л.с. В кабине можно жить семьей.

21. Двухосный тягач «МАЗ – МАН» для Якутии. Рассчитан для работ при температуре - 50° С. Аккумуляторы с подогревом. Двигатель 400 л.с.



21

Под открытым небом макло под дождем обширная экспозиция «АвтоВАЗа», где сгрудились коммерческие варианты «Нивы» и «Самары». Пикапы от «Вазинтерсервиса», в основном «ВИС-2345» грузоподъемностью 640 кг, пользуются стабильным спросом. Значительно реже можно

22. Новейший магистральный тягач MAN TG-A с кабиной XXL напичкан электроникой. Седло имеет специальные пластиковые вставки, что позволяет обходиться без смазки.



22

23, 24. Магистральные тягачи «МАЗ-5440» и «МАЗ-6440» продемонстрировали измененный стильный передний бампера. Под капотами этих машин могут устанавливаться как двигатели ярославского завода, так и двигатели ведущих европейских и американских моторостроителей, удовлетворяющие самым современным требованиям.



20

20. Среднетоннажный «МАЗ-4370» с четырехцилиндровым дизельным двигателем ММЗ-245.9 с бортовой теневой платформой по МИМС-2000 сделал свой дебют.



23



24



25

26. Трехосный магистральный тягач «МАЗ – МАН» для транспортировки тяжелых грузов. Полная масса автомобиля до 65 000 кг. Мощность двигателя 460 л.с. Качество – почти европейское.



26



26. Тяжелый трехосный тягач MAN в северном исполнении для объединения «Алмазы России – Саха». Слева на раме установлены два прозрачных пластиковых ящика для огнетушителей. Удачно ли выбрано для них место?



27

27. Московское представительство концерна Volvo продает и испанскую продукцию японской фирмы Mitsubishi развозные грузовики Canter. Пока продана одна машина.

увидеть более удобные для городской езды переднепривод-

28а, б, с, д. Стриптиз-шоу по-шведски в исполнении Volvo FL6 прошло на ура и собрало много журналистов и зрителей.



28 а



28 б



28 с



29

29. Volvo FH-12 в «серебряном» исполнении для эстетов и ценителей прекрасного. Хороший способ выделиться из толпы.



28 д

ные, но в полтора раза дороже «ВИС-1705», грузоподъемностью 450 кг. Развозной фургонок на основе мини-вэна «Надежда» предстал с новой облицовкой радиатора и прямоугольными фарами. А в павильоне Форум мы обнаружили доволь-

31а, б. На стенде Hyundai на вым был только среднетоннажник серии HD грузоподъемностью 3700 кг и ценой \$25 000. Бетонмешалку выставляют уже не первый раз.



30

34. Автобус из Южной Кореи. Количество мест для сидения 16. Мощность двигателя 115 л.с. Предпусковой обогреватель. Максимальная скорость 127 км/ч.



31 а



31 б



27. Седельный тягач Tatra с новой пластиковой обвеской нижнего и верхнего аэродинамического пояса имеет выдвижные ступени и буксирует передвижной офис фирмы на все автомобильные выставки.

32

но симпатичные развозные пикапы на шасси новой модели «Нива-2123». Хочется надеяться, что и цена за машину будет такой же симпатичной. Новинкой Ульяновского автозавода стал пикап (4x4) «УАЗ-3162», также получивший двойную кабину.

На стенде «КамАЗа» все тот же обычный набор, состоящий из седельного тягача, самосвала и фургона, правда, разбавленный двухосным гоночным вездеходом — победителем многих зарубежных ралли, но впервые был показан коммерческий вариант «Оки» пикап грузоподъемностью 300 кг. Полурама для пикапа изготовлена из поперечных лонжеронов камских грузовиков. Торговый дом «Ока» представил развозной фургон на шасси одноименного автомобиля с пластиковым фургоном. Ладно скроенный автомобиль существует в единственном эк-

земпляре. Пока проводятся маркетинговые исследования, и по их результатам будет решаться вопрос о мелкосерийном производстве этих машин.

Уральский автомобильный завод, единственный из всех, продолжил традицию рассказывать о своем прошлом демонстрацией грузовика «Урал-ЗИС-355» вместе с последними образцами продукции. Если на предыдущих автомобильных салонах модели прошлых лет показывали и «ЗИЛ» и «ГАЗ», то теперь они решили, что в прошедшем у них не было ничего хорошего. Также на стенде завода из Миасса красовались бронированный «Урал-4320Б» рядом с обычным армейским грузовиком «Урал-4220-0911» и «Урал-532301» с кабиной от снятого с производства модели грузовика IVECO, раскрашенный в два цвета, с одной стороны в цвет обычной



33. Tatra Terr 1 с кабиной над двигателем призвано заменить хорошо известными у нас самосвал Tatra 815-21A501.

33



34, 34а. Карьерный самосвал Tatra - Kamal в капотной компоновке получил новый кузов. Рабочее место водителя удобно и комфортно.

34



34 а

35. На стенде Минского завода колесных тягачей прошлагодиной набор самосвалов грузоподъемностью 21 и 24 т.



35



36

36. Курганский автобусный завод после разработки серии собственных автобусов средней вместимости на шасси горьковского грузовика переключился на постройку автобусных кузовов и фургонов на шасси «Бычка». Изотермический фургон с холодильной установкой.

37. Новый Iveco-Daily – восемь колесных баз, девять вариантов фургона, три двигателя, две коробки передач. Модификации на любой вкус.



37

гражданской машины, а с другой – армейской, в камуфляже. Минский автомобильный завод представил магистральные тягачи «МАЗ-5440» как в двухосном, так и в трехосном (6440) исполнении, на которые по желанию клиента могут установить двигатель как российских, так и иностранных производителей. Похо-

же, производство новых супер-МАЗов набирает обороты. Машина действительно получилась удачной: отличный дизайн, удобная кабина. Главное, чтобы качество не подводило. Минский завод колесных тягачей в отличие от прошлых лет представил всего два экспоната, оба с опрокидывающимися ку-

зовами – самосвалы «Волат» «МЗКТ-6525», с несколько измененным трехсторонним кузовом, «МЗКТ-75165» на четырехосном шасси. Совместное предприятие «МАЗ – МАН» украсили два магистральные тягача, трехосный «МАЗ – МАН-642269» и двухосный «МАЗ – МАН-543268», оснащенных дизельными двигателями «МАН» мощностью 460 л.с. и 400 л.с. соответственно. В зависимости от схемы платежей двухосный тягач обойдется покупателю от \$55 000 до \$65 000, возможно приобретение машин в лизинг. За северный пакет придется доплатить еще \$10 – 15 тысяч.

Американские производители коммерческих автомобилей были представлены компанией «МБЛ-Моторс», импортирующей дальнобойные тягачи, производимые корпорацией Navistar. «МБЛ-Моторс» показала седельный тягач International-9900 со спальным отсеком Sky-Rise Pro Sleeper, дизельным двигате-



лем Cummins Signature мощностью 640 л.с. Данный экспонат пользовался повышенным вниманием публики и был излюбленным объектом для фотосъемок. Другим экспонатом от «МБЛ-Моторс» был снятый с производства двухосный тягач серии 9800 с кабиной, расположенной над двигателем, с совершенно ровным полом. Судя по всему, компания «МБЛ-Моторс» нашла свою нишу и с оптимизмом смотрит в будущее.



38. Новинкой «УАЗ» стал дубль-кеб пикап на основе внедорожника «3162».

39. Грузопассажирский автобус на шасси «Бычка».



40. Магистральный тягач Magnum имеет под кабиной новый американский двигатель фирмы Mack. Машина вызвала живой интерес у посетителей.



Главной премьерой «Мотор-Шоу-2000» стал новейший магистральный тягач MAN TG-A с кабиной XXL, покоривший посетителей дизайном кабины, мно-

41, 41а. Фирма Renault представила два шасси: легкого грузовика Midlum и тяжелого Kerox для строительной техники.





42

42. Санитарный автомобиль на шасси «Нивы».



43

43. Реанимационный автомобиль на шасси «Бычка» – наш ответ знаменитой американской «скорой помощи».

точисленными электронными устройствами и двигателем в 460 л.с. Правда, продажи его в России следует ожидать не раньше, чем через год. За это время сервисные станции на территории России должны морально и технически подгото-



45

45. Пожарная автоцистерна на 800 л воды на шасси «Бычка».



44

44. Пожарный автомобиль освещения и связи на шасси «Газели».

виться к обслуживанию этих машин.

Московское представительство IVECO вывело на российский рынок развозной фургон IVECO Daily, признанный «Фургоном 2000 года».

Шведская фирма Volvo, начавшая поставлять магистральные грузовики в СССР еще в 70 г., дебютировала с автомобилем серии FL. Несмотря на то что мировая премьера прошла несколько месяцев назад и ма-



46

46. «Атаман» уже освоил профессию инкассатора – хорошо, что не бандита.



47

47. Игрушечный «бобр» с узлами и агрегатами от «Газели» – гроза бездорожья и мечта охотников. Среднее удельное давление на грунт 0,17 кг/см².

шина успела «засветиться» во всех автомобильных изданиях, на презентации FL присутствовало достаточно много журналистов. Покупатели в России на новую машину уже есть. Компания Volvo продолжает активно наращивать свое присутствие на российском рынке не только благодаря наличию двадцати двух сервисных станций для обслуживания своих грузовиков, но и оказанием услуги по подбору подержанных тягачей в Голландии и Бельгии. Красавчик FH 12, в эксклюзивном исполнении «серебряная кабина», соседствовал с туристическими автобусами на шасси Volvo с кузовами испанских и бельгийских фирм. Кроме того, московское представительство Volvo занимается сбытом на российском рынке японских грузовиков Canter фирмы Mitsubishi. Фургоны на этом шасси также присутствовали на экспозиции.

Южнокорейская компания Hyundai показала в Москве свой новый малотоннажник HD72 стоимостью \$24 500 с совершенно новым стайлингом кабины водителя и бетономешалку на тяжелом шасси HD270 за \$90 000. Эти автомо-

били уже отлично зарекомендовали себя на российских стройплощадках.

Renault V.I. выставила на обозрение три модели грузовиков – легкое шасси Midlum, магист-



48



48 а

48, 48а. Альтернативой дизельным двигателям может стать электрическая тяга. Под капотом «Бычка» вместо ДВС спрятался электродвигатель. Трансмиссия осталась прежней. Чисто русский подход. Зона работы – заводская территория, склады.



49

49. «Севор» – грав «унигогов». Специальное шасси для дорожной техники.



50

ральный тягач Magnum с американским двигателем Mack E-Tech и тяжелое шасси для строительной техники Kogaх. Несмотря на то что в этом году в России не

50, 50а. Автобусы Ikarus средней вместимости: городской «Е-91» и туристический «Е-13», стали приятной неожиданностью.



50 а

51. Туристический лайнер на шасси Volvo с кузовом бельгийской кузовного ателье Jonckheere имеет заводскую цену \$205 000, но несмотря на это, две такие машины нашли покупателей в Беларуси и в Казахстане.



51

52. Volvo B12 55 – VIP. Впервые демонстрировался в Москве в 1998 г. Пассажироместность: 16 + 8 + софа + водитель + гид.



52

53. Троллейбус на основе нового городского автобуса Минского автозавода «МАЗ-105» вполне современен и способен решить проблему городского транспорта.



53

продано ни одной новой машины, компания не собирается оставлять перспективный рынок.

Отдельного упоминания заслуживает чешская автомобильная компания Tatra, стабильно поставляющая крупные партии автосамосвалов еще с начала пятидесятих годов. Чехи привезли уже известный капотный самосвал Jamal с кузовом увеличенного объема, специально сконструированный для Сибири, а старый знакомый трехсторонний самосвал «Т-815» получил в этом году обновленную переднюю панель, более современную и «зализанную». Несомненный интерес у посетителей вызвал и мобильный офис компании Tatra, буксируемый седельным тягачом Tatra 815-260 с рейстолингом водительской кабины.

Ознакомившись с экспозицией автобусов, я пришел к выводу, что их производители действовали по принципу – они нас в дверь, а мы в окно. Нет денег покупать дорогие туристические лайнеры, вот вам автобусы среднего класса, в том числе в исполнении «люкс». Дороги турецкие городские автобусы, а ЕБРР денег под них не дает? Извольте-с посмотреть на наши российские. И это правильный подход производителей, иначе не выживешь. Кажется, на рынке автобусов среднего класса становится тесновато: «ЗИЛ», «ПАЗ», «КАВЗ», «ГолАЗ», «Волжанин». Даже «МАЗ» представил модель автобуса среднего класса на 28 мест на шасси пятитонного грузовика. Двигатель Д-245 в будущем планируют заменить на более мощный ярославский и переместить назад, вместо рессорной подвески устанавливать пневмобаллоны. Венгерский завод «Икарус» показал две модели автобусов



54, 55, 56. Несколько вариантов автобусов средней вместимости на шасси «Бычка» в различном исполнении салона и с двигателями разных фирм.



57. Автобус повышенной комфортности на шасси «Соболь».



58. ПАЗ-5272 «Турист». Число мест для сидения 36. Двигатель КамАЗ 740.11-240 мощностью 240 л.с.

среднего класса «Е-91» для городских маршрутов и «Е-13», снабженного мягкими сиденьями.



ми, повышенного комфорта для междугородных перевозок. «ГолАЗ» к выставке подготовил девятиметровый междугородный автобус на шасси чешского

60. Турецкие автобусы средней вместимости ажитажа не вызвали и наряд ли повторят судьбу городских «мерседесов», закупленных нашей страной в большом количестве.

59. ПАЗ-4230 «Аврора». Туристический автобус на 32 места (полная вместимость — 54 человека). Двигатель ММЗ-245.9 136 л.с. Цена \$35 000.



61 а



61

61, 61а. Автобусы MAN SU-13 пригородного сообщения и туристический лайнер MAN Lions Coach при ближайшем рассмотрении оказались турецкими подданными.

на 30 мест на шасси «Бычка». Стоит это удовольствие \$14 700. А почти родные нам братья-турки привезли автобусы Otomat среднего класса, по-

62. Международный автобус «МАЗ-106» на шасси пятитонного грузовика «МАЗ-4370».



62

грузовика Avia. Ориентировочная цена около \$35 000. Однако пока такой автобус существует только в единичном опытном экземпляре. Братья-славяне



63

63. Туристический автобус «Волжанин» – один из лучших отечественных представителей автобусов данного класса.

из Львова демонстрировали автобус «Эней» с кондиционером



64

64. «ГолАЗ-4244». Число мест для сидения 32. Шасси Daewoo AVIA AD90 EL. Двигатель AVIA D 421 мощностью 115 л.с.

строенные с использованием узлов IVECO. Корейская фирма HYUNDAI помимо грузовиков показала шестнадцатиместный развозной автобус за \$52 000. Дороговато для нашего рынка, но тем не менее автобусы этой фирмы не один год работают в «Экспоцентре». Международный автобус из Волжского «Волжанин-5268» впервые был представлен на Международном автосалоне в 1995 г. На этот раз мы увидели модернизированный автобус с новым двигателем, кондиционером, аудиови-



65

65. Туристический автобус Karsa LC936XE на 49 мест. Двигатель Renault мощностью 217 кВт при 2100 об./мин.

66. Междугородный автобус из Чехии Karosa C934E. Количество мест для сидения 46, двигатель Renault мощностью 188 кВт.



66

деосистемой. Как утверждают его создатели, это единственный отечественный междугородный автобус, соответствующий международному уровню комфорта.

Сегодня междугородных автобусов «гран-туризмо» на территории стран СНГ серийно почти не выпускается, поэтому MAN Lion's Coach с 400-сильным дизельным двигателем рабочим объемом 11 976 см³ возможно, и представил виртуальный интерес, но его цена DM774 500 для большинства российских перевозчиков недоступна. Купить та-

67. Экспериментальный автобус на шасси «Валдай» от компании «Ирито».



67

кую машину способны только богатые предприятия типа Сургутнефтегаз, куда и отправятся несколько таких автобусов. Похоже, что на этой организации выполняют план не только фирма MAN, но и чешское кузовное предприятие Karosa, выигравшее тендер на поставку 40 междугородных автобусов для нефтяников. Чешская фирма входит в состав международного холдинга IRISBUS и на свои автобусы устанавливает французские двигатели Renault. Ну а если у вас не густа с деньгами, то междугородный автобус «Турист» из города Павлово на шасси «КамАЗа» (задняя подвеска на пневмобаллонах) по цене \$60 000, может, вас и устроит. Еще один павловский туристический автобус «Аврора» предназначен для междугородных перевозок на расстояние 400 – 500 км и составит серьезную конкуренцию «ГолАЗу».

Выставка начиналась вопреки народным приметам: в день

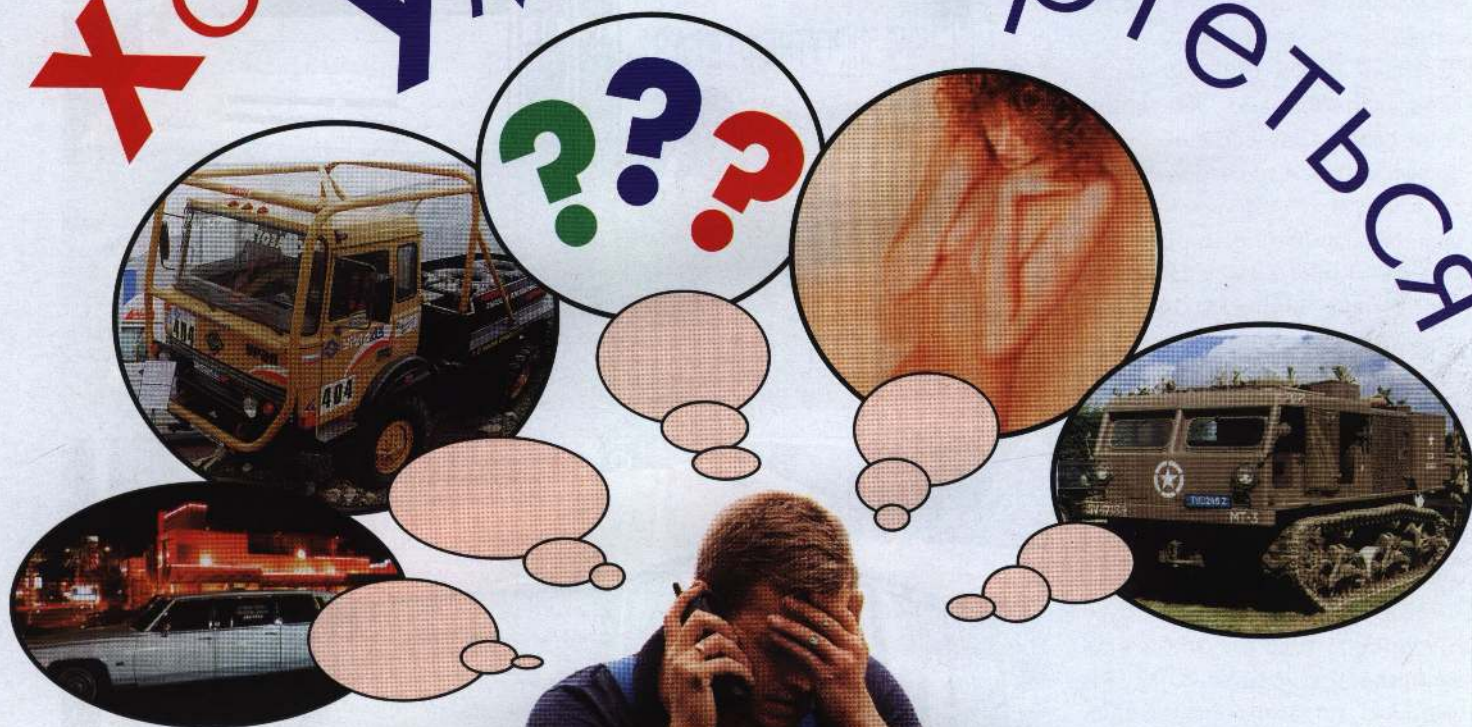
открытия шел дождь. Также она и закончилась вопреки приметам. Уезжать по-русски лучше в дождь. В последний день во всю светило солнце. Может, это и к лучшему, может быть, вопреки традициям жить мы начнем не только по-русски, но и хорошо.



68. Автобус на шасси «Валдай» от фирмы «Семар».

68

Хочешь жить — умей вертеться



Всю свою сознательную и не очень жизнь человечество занимается тем, что перетаскивает, переносит и перевозит свой скарб, вещи и грузы, необходимые ему для жизнедеятельности.

Если пакет молока до дома можно транспортировать и на своих двоих, то 20 т кирпича на плечах до дачи не донесешь — придется заказывать грузовик. И пока существует человек, будет существовать и потребность в перевозке грузов.

В этой статье я хотел бы поделиться опытом и знаниями в области организации грузовых перевозок. С чем предприниматель, желающий заняться этим видом бизнеса, может столкнуться, какие подводные камни существуют, как лучше их обойти. Я сознательно не буду затрагивать сферу международных грузоперевозок (об этом поговорим как-нибудь в следующий раз), а остановлюсь на внутреннем рынке. Этот материал может быть полезен в первую очередь для новичков в этой области, но и люди, уже знакомые с ней, могут найти что-то новое для себя. Если вы энергичный человек, если вам надоело работать на кого-то, если вас не устраивает зарплата и хочется самостоятельности и острых ощущений, то вперед, дерзайте и «пусть покой нам только снится».

Во-первых, нужно определить, в какой весовой категории вы хотели бы или имеете возможность работать. Если вы водитель со стажем, последнее время работали на хозяина на большегрузных автомобилях и «дальняк» ваша стихия, то вам сам Бог велел приобрести тягач с полуприцепом. Если у вас нет опыта, а права с категорией В, то ваша машина — «Газель» или ей подобная и работа в городе то, что вам нужно. Не надо стараться прыгнуть выше одного места, а лучше, постепенно осмотревшись и поняв конъюнктуру рынка, предпринимать шаги с расчетом на будущее. Если ваша главная задача — прокормить семью и вы не стремитесь стать транспортным королем, то одна хорошая машина позволит нормально жить и работать. Если вы человек большого масштаба и считаете, что транспортная фирма, пусть и небольшая, ваша мечта, то и проблем

вы получаете несоизмеримо больше. Рынок грузовых перевозок давно устоялся, предложение превышает спрос. Но это не значит, что вы, впервые попавшие в него, не найдете «место под солнцем». Тем более сейчас, когда наблюдается оживление на рынке грузоперевозок. Главное — вы должны твердо уяснить, что, для того чтобы на нем удержаться, вам постоянно придется быть в тонусе. Вы забудете про покой и про выходные дни, у вас постоянно будут проблемы то с машинами, то с водителями, вы все время будете что-то решать и куда-то бежать. Работу можно найти для машины любого класса и любого назначения. Я знаю водителя, который, купив «ГАЗ-3307» за \$500, зарабатывает на нем по 1500 рублей в день. Правда, он и пашет по 14 часов в сутки. Я же в свое время отказался от «газонов» как от бесперспективных машин. Это не значит, что если вы приобрели бункеровоз или миксер, то клиенты со всей округи бросятся вас нанимать, как только узнают о вашей машине. За клиентом нужно побегать и найти его. Своих основных и самых крупных клиентов я находил сам. Ездил по офисам, представительствам и компаниям, рассказывал о своих машинах и расценках на них. Бывало так, что сначала я брал машины, а потом искал клиентов. Но последнее время я предпочитаю сначала искать клиентов и под них брать машины. Оба способа действенны и имеют право на существование. Первый хорош тем, что, найдя клиента, вы сразу можете приступить к работе на него. Во втором случае понадобится определенный срок, чтобы найти и оформить машины, — иногда до нескольких месяцев. А с заказчиком может

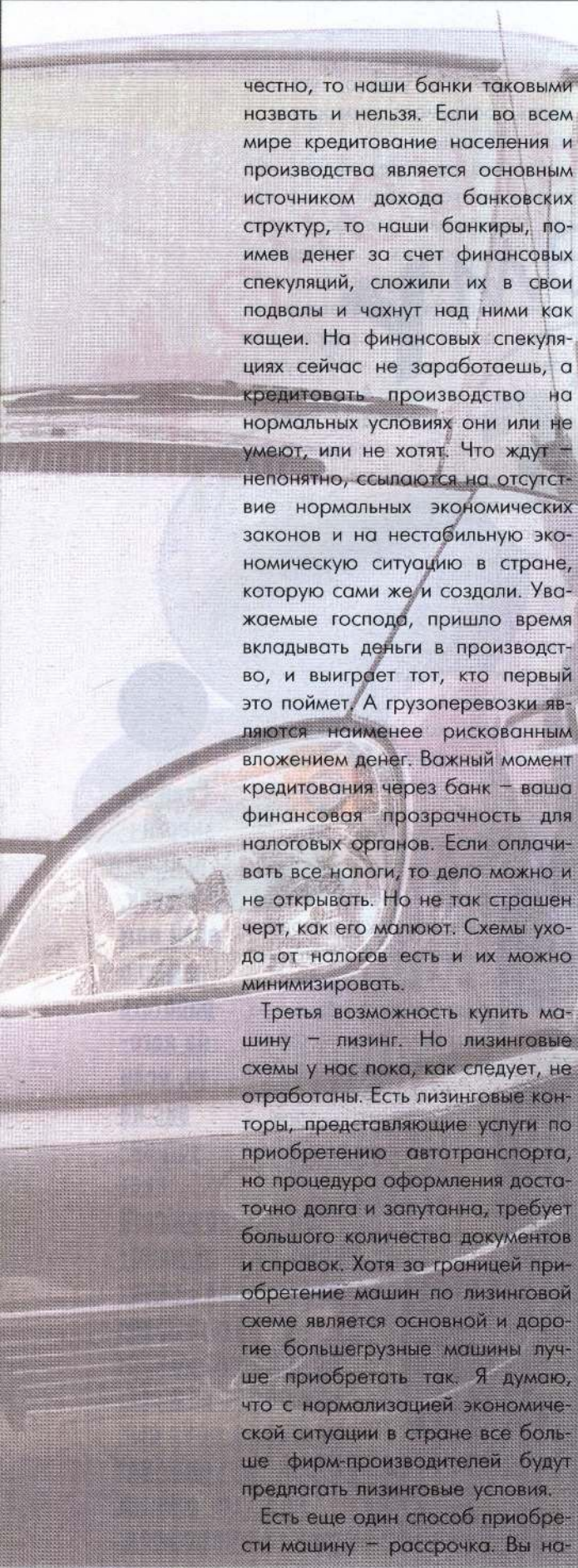
случиться что угодно: устанет ждать, раздумает, разорится в конце концов.

Наконец вы определились, что хотите и каковы ваши возможности. Финансовый вопрос — один из самых сложных и ключевых в нашем деле. Большинство желающих заняться перевозками не имеют достаточно средств или совсем их не имеют, чтобы купить желаемую машину. А грузоперевозки требуют солидных капиталовложений. Поиск денег может занять много времени и сил и вполне возможно, что вы их так и не найдете.

Во-первых, деньги можно занять у родственников. В зависимости от того, какие у вас отношения друг с другом, можно получить и без процентов. Не берите родственников в свой бизнес — отношения, как правило, будут испорчены на всю оставшуюся жизнь. Мне через это не пришлось пройти, но примеров знаю предостаточно. Лучше оставаться родственниками. То же самое касается друзей и знакомых. Условия должны быть четко оговорены и выполняться вами обязательно. Процентная ставка — один из самых сложных моментов. Времена, когда валютные кредиты стоили 10 — 20% в месяц, давно и безвозвратно, очень хочется надеяться, прошли. От 10 до 20% в год вполне реальная ставка валютного кредита.

Во-вторых, можно получить кредит в банке. Оптимальный вариант, если это делается по знакомству. Тогда можно получить деньги под залог купленной машины. Моя первая машина была куплена именно так. Если же у вас нет никаких связей, то банк потребует в залог что-то из вашего имущества, но денег даст только половину от оценочной стоимости этого имущества, да и оценить постарается по минимуму. Если

Если вы энергичный человек, если вам надоело работать на кого-то, если вас не устраивает зарплата и хочется самостоятельности и острых ощущений, то вперед.



честно, то наши банки таковыми назвать и нельзя. Если во всем мире кредитование населения и производства является основным источником дохода банковских структур, то наши банкиры, поимев денег за счет финансовых спекуляций, сложили их в свои подвалы и чахнут над ними как кашеи. На финансовых спекуляциях сейчас не заработаешь, а кредитовать производство на нормальных условиях они или не умеют, или не хотят. Что ждут – непонятно, ссылаются на отсутствие нормальных экономических законов и на нестабильную экономическую ситуацию в стране, которую сами же и создали. Уважаемые господа, пришло время вкладывать деньги в производство, и выиграет тот, кто первый это поймет. А грузоперевозки являются наименее рискованным вложением денег. Важный момент кредитования через банк – ваша финансовая прозрачность для налоговых органов. Если оплачивать все налоги, то дело можно и не открывать. Но не так страшен черт, как его малюют. Схемы ухода от налогов есть и их можно минимизировать.

Третья возможность купить машину – лизинг. Но лизинговые схемы у нас пока, как следует, не отработаны. Есть лизинговые конторы, представляющие услуги по приобретению автотранспорта, но процедура оформления достаточно долга и запутанна, требует большого количества документов и справок. Хотя за границей приобретение машин по лизинговой схеме является основной и дорогие большегрузные машины лучше приобретать так. Я думаю, что с нормализацией экономической ситуации в стране все больше фирм-производителей будут предлагать лизинговые условия.

Есть еще один способ приобрести машину – рассрочка. Вы на-

ходите человека, готового продать вам грузовик в рассрочку. Сразу после кризиса, когда рухнул рынок грузоперевозок, таких машин было достаточно много, т.к. многие от них избавлялись. Но сейчас на таких условиях можно найти только убитые автомобили, а за нормальные грузовики стараются получить всю сумму сразу. У меня есть знакомый, который, работая на хозяина, выкупил у него DAF и продолжил работать на нем на себя. Сейчас у него небольшая транспортная фирма. Что касается ежемесячных платежей за грузовик, приобретенный в рассрочку, то \$1000 – \$1500 в месяц за фуру считается нормальным условием.

Вот вы заняли, украли, напечатали или нарисовали деньги. Пришла пора юридически грамотно и правильно оформить свою деятельность как грузоперевозчика. Этим можно заниматься как частному, так и юридическому лицу. То и другое требует постановки на учет в налоговые органы. Если вы осуществляете перевозки по безналичному расчету или у вас несколько машин, то лучше зарегистрировать фирму. Но машины на баланс фирмы не оформляйте. Для этого регистрируйте их на частное лицо и составляйте арендный договор между владельцем машины и фирмой. В противном случае придется платить налог на имущество и налог с владельца автотранспортных средств. После этого выписываете на каждую машину путевой лист на день или месяц. По этой схеме весь пакет документов для всех машин делается одним человеком, уполномоченным фирмой. Помните, что водитель должен в обязательном порядке иметь как копию договора, так и путевой лист, иначе сотрудник ГИБДД имеет право задержать машину. По этой схеме водитель может

спокойно пересаживаться с одной машины на другую. По другой схеме за каждым водителем закрепляете одну машину, делаете на него доверенность, а весь пакет документов, необходимый для перевозки грузов, он делает сам и на свое имя, зарегистрировавшись в налоговой как частный предприниматель. Но в этом случае на машине сможет ездить только один человек, закрепленный за ней, что, на мой взгляд, неудобно.

Внимание! Теперь один из главных моментов. Если вы уже зарегистрированы в налоговых органах как частный предприниматель или юридическое лицо, то при постановке автомобиля на учет в ГИБДД вы обязаны будете заплатить 20% от его стоимости государству. Таким образом наши чиновники, одной рукой утирая слезы по поводу бедственного положения нашей экономики, другой рукой беззастенчиво залезают в карман предпринимателя. А ГИБДД вместо того, чтобы придерживаться буквы закона и в обязательном порядке регистрировать все машины вне зависимости от отношений их владельцев с налоговыми органами, отказывается это делать без справки налоговиков. Поэтому сначала покупайте и регистрируйте автомобиль в ГИБДД, а затем сами регистрируетесь в налоговой как частный предприниматель. Или регистрируйте грузовики на человека, не стоящего на учете в налоговой инспекции.

Машины куплены и зарегистрированы. Теперь вам необходимо собрать пакет документов, позволяющий возить грузы. В-первых это лицензия. Придумали их для того, чтобы навести порядок в сфере грузоперевозок. Но умом Россию не понять и девиз «хотели как лучше, а получилось как всегда» сработал в полной

бюрократической красе. Сегодня за словом «лицензия» скрываются толпа чиновников, занимающихся выдачей бумажек, произвол, скрытая форма налога и взятки. Я имею право это утверждать, потому что застал те времена, когда лицензия была не нужна и мы точно так же возили грузы, как и сейчас. И поверьте мне, что отсутствие или наличие лицензии никак не влияют на скорость передвижения или качество, но хлопот и головной боли прибавляют здорово. Скажу лишь, что, для того чтобы сдать документы на получение лицензии, вам необходимо отучиться неделю на курсах, естественно, небесплатных, где вас будут учить технике безопасности, говорить множество лишних и ненужных вещей и убеждать, что свои деньги вы потратили не напрасно. Юридические лица должны найти человека с дипломом об окончании ВУЗа по специальности автомобили или что-то близкое к этому или просто ксиву без человека. Кроме этого фирма должна подготовить различные тетради, книги, инструкции по подвижному составу, технике безопасности и еще чему-то. Когда я попросил показать, как это хоть выглядит, в транспортной инспекции не нашлось образцов. Вы думаете это все? Ошибаетесь. А договор со стоянкой? А договор на техническое обслуживание вашего автомобиля? И чтобы станция техобслуживания была сертифицирована. Мое возражение, что свои иномарки я в силах обслужить сам, а при крупных поломках на сервисе и без всякого предварительного договора мне ремонтируют машины, не имело отклика в душе инспектора. Давай договор, и все. Заметьте, что все это затевается и ради одной «Газели», которая раз в неделю возит три



стула через квартал. Причем с каждым годом правила все бредовей. А вы думаете нас не проповали, господа бюрократы? Но если вам противно этим заниматься, то заплатите денежки одной из многочисленных фирм и через какое-то время получите свою долгожданную лицензию. Это нужно повторять каждый год. Я поступил проще: второй год ездю без лицензии. Самое интересное, что гибэдэдэшники имеют право только вежливо поинтересоваться наличием лицензии, но за ее отсутствие никаких штрафных санкций применять не имеют право. Но эти вымогатели взяли за моду пугать штрафными стоянками или вызовами транспортной инспекции. Не бойтесь их угроз, а вежливо просите их составить в таком случае протокол задержания. При отказе составить протокол или отпустить машину, звоните дежурному в ГУ ГИБДД и говорите о вымогательстве (телефоны в конце статьи), не помещает жалоба и по месту службы. За два года меня ни разу не задерживали.

То же самое касается и санпаспорта. Его сотрудники ГИБДД даже не имеют право спрашивать. Санпаспорт нужен при заезде на территорию пищевых комбинатов, складов и холодильников. Если же его нет, то машину не допустят под погрузку или разгрузку продуктов. Если «продавцы полосатых папок» начинают приставать к вам с санпаспортом, то предпринимайте шаги, указанные выше.

Машины грузоподъемностью свыше семи тонн для работы в Москве должны иметь пропуск за Малое кольцо железной дороги (МКЖД), иначе нет смысла работать в городе. Ввели это новшество московские власти в 1998 г. в целях ограничения движения большегрузного транспорта, но

фактически с целью пошарить в карманах работяг. Пропуска должны были быть платными для всех, но бучу подняли московские частники и пообещали перекрыть магистраль города. Это и логично: почему, заплатив дорожный налог и купив лицензию, я не имею право ездить по дорогам и зарабатывать деньги? Власти пошли на попятную и для индивидуальных владельцев грузовиков с московской пропиской сделали эти пропуска бесплатными. Но время, чтобы их получить, все равно надо терять. Фирмы же должны заплатить немалые деньги за эти пропуска. Отстаивать свои права они не захотели, а предпочли молча платить. Самое нехорошее в этом случае, что пропуска даются из расчета один на несколько машин. Если одна машина въехала в пределы МКЖД, то другие, формально вписанные в пропуск, как могут это сделать? Или ездить вереницей по пять машин с одним пропуском? Я готов был оплатить каждую машину. Когда я с этим столкнулся, то поехал в департамент транспорта, что на Новом Арбате, и попытался выяснить у чиновника, как мне в таком случае работать. Ожиревший на взятках бюрократ даже не захотел со мной разговаривать. Меня так и подмывало двинуть между глаз этой скотине. Все разговоры о заботе окружающей среды, о повышении эффективности экономики и создании условий для бизнеса сводятся в нашей стране к элементарному вымогательству у предпринимателей. В итоге ездю без пропуска. А пробок на улицах города все равно меньше не стало. Думаю, что пришла пора нам объединяться для отстаивания своих прав. А то скоро нам и дышать запретят.

Если у вас машина с прицепом или полуприцеп, то по Са-

довому кольцу можете двигаться только с 19 часов вечера до 8 утра или покупайте пропуск. В пределы Садового кольца любой грузовик имеет право въехать тоже только ночью, или опять покупайте пропуск. Для разных разрешительных справок и документов приходится возить увесистую папку.

Наконец все документы собраны. Если вы брали машину под клиента, то можете смело приступать к работе на него. В противном случае берите рекламную газету или журнал, начинайте обзванивать диспетчеров и предлагать свои услуги перевозчика. Обзвонить нужно как можно больше. Так как вас еще не знают, то и заказы будете получать редко и не самые выгодные. Но в случае хорошей и успешной работы к вам появится доверие, а с ним хорошие заказы. Некоторые считают, что диспетчеры — паразиты и кровопийцы. Но я считаю, что эти люди необходимы и без них как перевозчики, так и клиенты потеряют многое. Институт грузовых посредников существует во всем мире, и от этого хорошо всем. Главное не обманывать диспетчеров при расчетах, и тогда нормальные деловые отношения между вами сохранятся надолго. Средняя коммиссионная ставка по Москве составляет 10%. Существуют как крупные диспетчерские фирмы, так и одиночные частники на телефоне. Работать можно и с теми и с другими.

Итак, у вас есть машина, чемодан документов, работа и долги. А теперь приблизительно подсчитаем, ради чего это все затевалось. Если вы сажаете на машину человека, то 20% от привезенной им суммы заплатите ему за работу. У него и стимул будет больше работать, а меньше и платить стыдно при нашей-то жизни. 10%



При отказе составить протокол или отпустить машину звоните дежурному в ГУ ГИБДД и говорите о вымогательстве.

отдайте диспетчеру за заказ. От 10 до 20% вы потратите на горючесмазочные материалы. У вас остаются 50 – 60%. И это без учета технического обслуживания автомобиля, его ремонта, стоимости запчастей, обслуживания кредита, налогов, ежегодных платежей за лицензии, стоянки, пропуска и т. д. и т. п. Вы еще не разочаровались в этом бизнесе? Тогда успеха вам!

**Телефоны ГУ ГИБДД:
патрульная служба
отдел безопасности
дежурный офицер**

**923-7834
925-1711
923-7892
923-3390
200-9081**



Д. Жигульский

СТРАСТИ ПО «ИНТЕРУ»

Зная о том, что компания MBL Motors ждет новейший тягач International-9900 (см. «Авто-трак» №1), в августе мы позвонили в компанию и узнали, что эта машина будет выстав-
ляться на московской выставке MIMS-2000. «Интер» действительно появился на выстав-
ке, что называется, прямо с дороги с опозданием на сутки и сразу стал экспонатом при-
стального внимания и изучения. Поняв, что толпы любопытствующих не дадут спокойно
сделать репортаж об этой машине, мы решили познакомиться с ней ближе после выстав-
ки и не прогадали. Дело в том, что на «Мотор-Шоу» демонстрировалась только половина
автопоезда. Другую половину, не менее великолепный прицеп, не стали выставлять по
экономическим соображениям.



А вот и наша красотка! Немного застенчивая из-за своей вызывающей внешности, но уверенная в себе. Машина, еще не понявшая «прелестей» российских дорог, но вовсю демонстрирующая свои. Она еще не знает, что такое осенняя слякоть и весенняя распутица. Ей предстоит узнать, что такое быть по уши в грязи и что такое русский водитель. Она должна забыть американскую речь и узнать богатую ненормативную лексику русского языка. Ей будет тяжело, потому что она первая в этой чужой стране. А может быть, именно поэтому ее будут лелеять и холить, окружат вниманием и заботой. Да и хозяин, судя по всему, знает толк

1. Кожанный руль, панель приборов под дерево.



2. Машина оснащена блокировкой межосевого и межколесного дифференциалов.

3. В такой кабине можно играть в баскетбол.

4. Тормозные колодки и внутренняя поверхность тормозных барабанов без защитного экрана.

5. Под капотом новейший двигатель Cummins Signature.



в машинах и к тому же эстет. А человек, вложивший в автопоезд более \$200 000, найдет способ позаботиться о нем.

Ну что же, будем знакомиться ближе. Хромированные бампер, облицовка радиатора, воздухозаборник, стойки с зеркалами заднего вида, и, естественно, вертикально расположенные выхлопные трубы. Диски колес, баки на 1200 л и кабина сделаны из алюминия. Капот пластиковый и откидывается легким движением руки, но не как у героя А. Миронова, а действительно легким.

Кабина внутри по красоте и изыску ни в чем не уступает внешнему виду: приборная панель под дерево, светлая кожаная обивка, мягкое освещение, большое количество встроенных шкафов и полок. Жить можно не хуже, чем в квартире. А простору — хоть волейбольную сетку натягивай. Широкая

кровать, кондиционер, встроенная музыка — большинство наших граждан дома этого не имеют. Впору демонстрировать, как нужно жить, но уж не как работать.

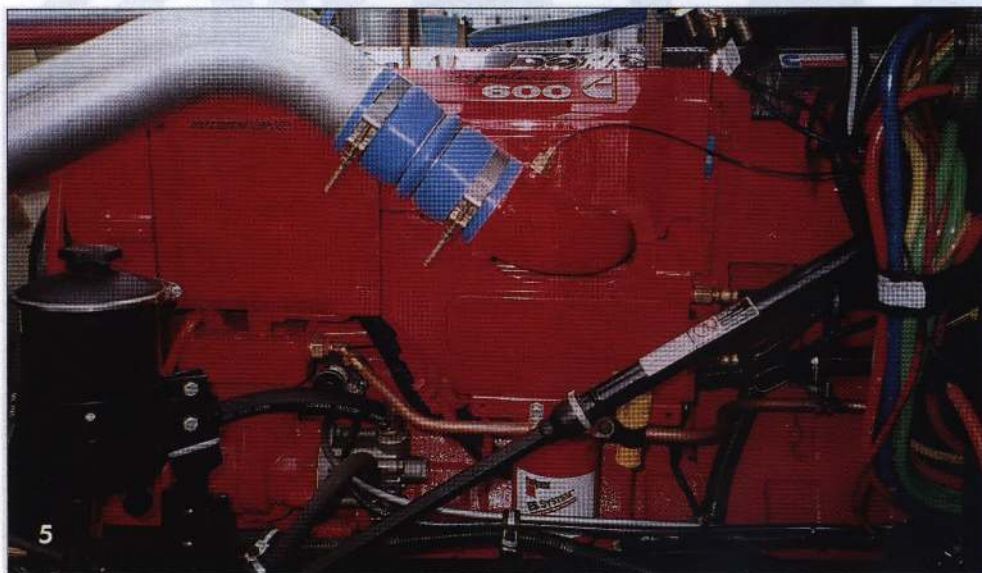
Сердце красавицы — 15-литровая шестерка Cummins Signature 600 мощностью 640 л.с. Двигатель этот начали выпускать год назад, и он является носителем последних разработок и достижений в двигателестроении. Подача топлива насосфорсунками с электронным управлением. По нормам шумности и токсичности двигатель соответствует требованиям Евро-4. Если покопаться в электронных мозгах, то его мощность можно изменить в сторону уменьшения или увеличения на 20%. Смена масла предусмотрена через каждые 80 000 км, а с системой регенерации масла через 480 000 км. Обязательна и система защиты двигателя, которая заглушит его в случае пониженного уровня масла и давления, а также повышенной температуры системы охлаждения. Наше русское «авось доеду» здесь уже не пройдет.

КПП фирмы Eaton Fuller имеет 18 скоростей и внутренний масляный насос. Тормоз сцепления позволяет переключать скорости без выжима педали сцепления, что, впрочем, традиционно для американских машин.

Задний мост Rockwell номинальной нагрузкой 24 880 кг. Передаточное число главной пары 4,56.

Запас прочности нашей красавицы таков, что полная масса автопоезда может достигать 79 000 кг. Следует отметить и типично американский подход — отсутствие централизованной смазки. Они считают, что так проще и надежней.

Сразу видно, что полуприцеп американский. Обшивка алюминиевая на заклепках. Поверхность не идеально ровная, как на европейских, но на скорость не влияет, зато более практична при ремонте —





просто меняешь алюминиевый лист и заклепки. У меня сложилось впечатление, что главным Строительным материалом на Северо-Американском континенте является алюминий – для снижения массы конструкции его используют везде, где только возможно. Главная особенность полуприцепа – отсутствие рамы. Это, конечно, не мировая премьера (такие машины встречаются на дорогах Европы и Америки), но у нас увидишь достаточно редко. Новые же полуприцепы без рамы в Россию из-за качества наших дорог стараются не ввозить – боятся, что может не выдержать силовой каркас конструкции. Но судя по заявленной грузоподъемности в 36 000 кг, наш герой должен неплохо перенести российские ухабы.

А отсутствие рамы и широкое применение алюминия позволили довести массу пустого полуприцепа до 7000 кг при длине 14,7 м и объеме 95 куб.м. Полуприцеп трехосный, что не типично для Северо-Американского континента, но опять же исходя из вышесказанного более приемлемый для наших дорог. Тележка крепится к полуприцепу через подрамник, благодаря ему первая ось и тандем вторая-третья могут перемещаться вперед или назад вдоль полуприцепа для оптимального распределения нагрузки по осям. Колеса двухскатные, такой же размерности, как и на тягаче. Осматривая полуприцеп снизу, я обратил внимание, что все металлические конструкции и узлы покрыты матовой серой краской не очень-то презентабельного вида.



Ну, думаю, здесь производители смухлевали – краску пожалели. Рано радовался – это пластичное антикоррозийное покрытие.

Можно поздравить и по-хорошему позавидовать компании Baisad, купившей этот автопоезд, – они обладатели единственной и очень красивой машины не только на террито-



рии России, но, вполне возможно, и в Европе. А в компании MBL Motors нам сообщили, что ведется переговоры о поставке пятнадцати таких машин в Россию. Дай Бог!

6. Рама на полуприцепе отсутствует.

7. Холодильная установка Thermo King производительностью 5500 куб.м/ч.

8. Внутренний объем полуприцепа 95 куб.м.

9. Ось полуприцепа можно направляющим подрамником для лучшего распределения массы по осям.



VOLVO

Volvo Truck Corporation

Покупаем

К. Константинов

ПОДЕРЖАННУЮ

Не секрет, что в нашей стране новые грузовые машины могут позволить себе купить в основном богатые фирмы и крупные автокомбинаты. Частные предприниматели довольствуются объедками с царского стола – поддержанными машинами. Особенно это касается иномарок.

ИНОМАРКУ

Я не знаю ни одного перевозчика-частника, имеющего в эксплуатации новую европейскую машину. Причины, побудившие человека купить иномарку, разные. Одни таскают грузы из Европы, куда на наших машинах дальше Польши не проедешь, другие приобретают из-за оборудования, установленного на них (холодильники, лифты, гидроманипуляторы), третьи ценят их за комфорт, удобство и надежность. Ни для кого не секрет, что любой европейский или американский грузовик, даже пятнадцатилетний, превосходит наши новые машины и по качеству, и по комфорту. Кризис 1998 г. несколько охладил задор владельцев иномарок и поставил их в невыгодные условия по сравнению с владельцами отечественных машин. Запасные части и сервис приходилось оплачивать по старым валютным расценкам, а заработки упали в несколько раз. Водители «МАЗов» и «КамАЗов» потирали руки — не все коту масленица. Но кризисы, как и войны, когда-нибудь заканчиваются, и продажи иномарок потихоньку пошли в гору.

Я эксплуатирую иноземные грузовики уже несколько лет. Приходилось выступать и в роли продавца, и в роли покупателя. Поэтому хотел бы поделиться небольшим опытом, в первую очередь опытом покупателя, что ждать от этих машин, на что обратить внимание. Не секрет, что многие водители, купив подержанную иномарку, со слишком большим оптимизмом начинают смотреть в светлое будущее, полагаясь на выносливость и надежность своих железных коней. Но это светлое будущее может закончиться уже на следующий день. Чтобы быть к этому готовым, запомните главное — старые владельцы, как правило, продают машины, если в них надо вкладывать деньги. Жесткие технические требования в

Европе таковы, что легче купить новый тягач, чем отремонтировать старый. Но бывают и другие причины продажи машин. Мои знакомые перевозчики купили недавно «Мерседес-1628» с пробегом в 200 000 км в Швейцарии. Старый хозяин избавился от этой машины, резонно посчитав, что 280 л.с. явно не достаточно, чтобы возить 20 тонн по горам. А для нашей равнинной местности этого хватит вполне. Но основная причина продажи — технический и моральный износ. Поэтому в любом случае вам придется рано или поздно заниматься ремонтом. А чтобы затраты на ремонт были минимальными, нужно внимательно осмотреть машину перед покупкой.

Основными факторами, влияющими на цену, являются год выпуска и пробег. Для машин грузоподъемностью 10 — 20 тонн пороговым для продажи пробегом являются 500 — 700 тыс. км. При таком пробеге многие узлы и агрегаты требуют ремонта или замены. Тягачи или автопоезда достигают этой величины за 3 — 6 лет, машины, эксплуатирующиеся в городе — 7 — 10 лет. Бывают, конечно, исключения, но отталкиваться нужно от этих цифр. Поэтому, если вам предлагают десятилетний тягач с пробегом в 400 тыс. км, то смело можете сомневаться в этом. Спидометр или «скручен», или реальный пробег составляет 1 400 000 км. Бывают случаи, когда для завышения цены владельцы изменяют год выпуска грузовика в документах. Проверить год выпуска можно следующим способом. Все автомобили имеют рессивера для сжатого воздуха. Они проходят обязательные испытания, после чего ставится клеймо с датой испытания. Следовательно, реальный год выпуска автомобиля равен дате клеймения рессивера минус 3 — 6 месяцев.

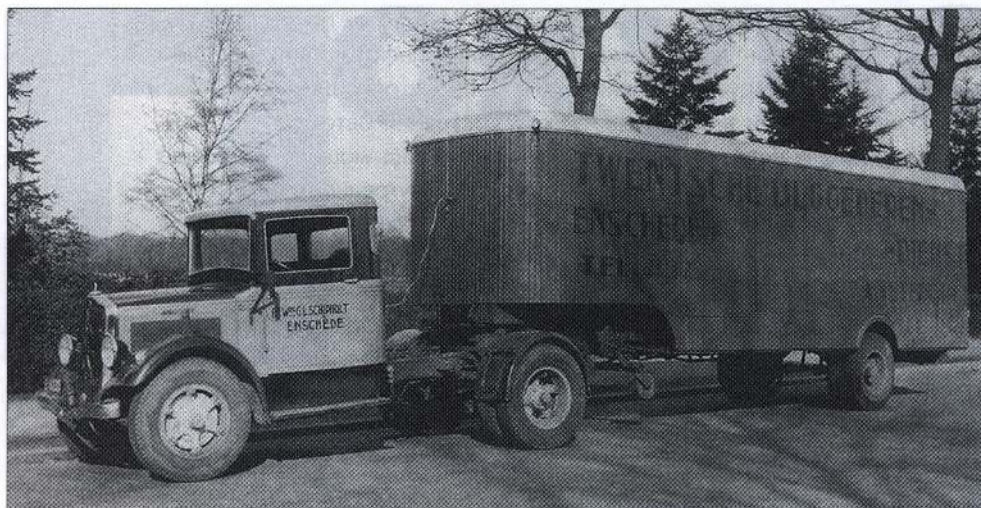
Если вы приобретаете машину в Европе, то требуйте сервисную

книжку. Из нее вы почерпнете достаточно информации, что бы иметь представление о техническом состоянии автомобиля.

Внешний вид машины не всегда отражает внутреннее содержание. Никто не спорит, что приятная внешность настраивает сразу на благоприятное отношение к грузовику и наоборот. Но достаточно мастеров и в Польше, и в странах Балтии, способных навести внешний лоск, не трогая изношенных «внутренностей». У меня был десятилетний «мерседес» с прекрасной внешностью, но ремонтировали его чаще других. Металл, как правило, на зарубежных машинах крепкий, загрунтован, окрашен с соблюдением технологий и служит долго. Если машина бескапотной компоновки, то обратите внимание на арки колес — они подвержены воздействию воды и грязи, летящим из-под колес. Передняя нижняя кромка кабины также ржавеет быстрее других частей. Но все эти дыры на скорость не влияют, и можно обойтись небольшим ремонтом.

Двигатели чаще всего имеют достаточный ресурс для дополнительных 150 — 200 тыс. км пробега. Изношенные форсунки и давно не менявшийся воздушный фильтр могут быть причиной черного выхлопа на максимальных оборотах. Если на машине топливная система с впрыском топлива топливным насосом высокого давления, то ремонт заключается чаще всего в замене распылителей ценой \$50 — 100 за штуку. Носос-форсунки с механическим управлением стоят уже \$400 — 700, а с электронным управлением — около \$1000. Следы масла на двигателях еще не причина для отказа от машины: при регулировке клапанов под клапанную крышку могли поставить старую прокладку или момент затяжки крышки не соответствует нужному. Хуже, когда есть подтеки масла на крышке поддона картера: сальники коленвала

**Но
кризисы,
как и
войны,
когда-ни-
будь за-
канчива-
ются, и
продажи
иномарок
потихонь-
ку пошли
в
гору.**



Не забудьте залезть под машину и проверить на наличие подтеков нижнюю кромку заднего тормозного барабана и грязезащитный щиток.



требуют замены, а это достаточно трудоемкий процесс. Мне рассказывали о случаях, когда в двигатель машины на продажу ставили «запоротый» коленвал. Этим занимаются в основном наши бывшие соотечественники и опять же страны Восточной Европы. Единственное, что можно посоветовать, — снимайте поддон, несколько крышек коренных и шатунных вкладышей и смотрите равномерность износа вкладышей. Но я бы этим заниматься не стал. Состояние поршневой группы на автомобилях «МАН» или «мерседес» можно проверить следующим образом. На двигателях машин этой марки сапун соединен с впускным коллектором патрубком. Отсоедините один конец патрубка и заведите двигатель. Если из патрубка сапуна вырываются выхлопные газы, то поршневая группа в плачевном состоянии, если нет, то двигатель в нормальном состоянии.

Бывают дефекты двигателя, когда только эксплуатация позволяет их выявить. На одной из моих машин пробило прокладку под головкой блока. Я самостоятельно заменил ее. Через полгода происходит то же самое. Снимаю ее и везу на сервис. Вердикт специалистов — головку блока повело из-за перегрева. Отшлифовали по плоскости, и проблема исчезла. Старый хозяин когда-то «под-

жарил» двигатель, а расхлебывать пришлось мне.

Из навесного оборудования чаще всего выходят из строя стартеры. На трех из пяти машинах их пришлось заменить в течение двух лет. Но это также выясняется только в процессе эксплуатации. Водяную помпу, скорее всего, вскоре придется менять уже достаточно скоро. Поэтому при покупке машины советую проверить люфт валика помпы или визуально при работающем двигателе, или просто покачав руками из стороны в сторону за шкив. Если в воздушном компрессоре изношены кольца, то это можно определить по следам масла в месте сброса избыточного давления воздуха. Я на своих машинах компрессоры еще не ремонтировал и уже три года езжу пока без проблем, хотя ремонт необходим. У меня есть правило — сразу после покупки машины менять масло и все фильтры (масляный, топливный, гидроусилителя руля, воздушный и влагоотделителя тормозной системы). Советую вам делать то же самое.

Что касается трансмиссии, то КПП, задний мост «запороты» достаточно сложно. Следует обратить внимание на состояние сальников коробки передач и заднего моста. Подтеки масла или просто следы «потения» говорят о необхо-

димости скорой замены сальников. Не забудьте залезть под машину и проверить на наличие подтеков нижнюю кромку заднего тормозного барабана и грязезащитный щиток. Шкворни передних колес к пробегу 600 000 км требуют замены: срочность их замены можно определить по неравномерному износу протектора покрышки или же вывесить переднее колесо на домкрате и покачать в вертикальной плоскости — люфт показывает значительный износ шкворня и втулок. Если износ шкворней влияет в основном на ускоренный износ резины, то рассыпавшийся опорный подшипник поворотного кулака может привести к заклиниванию рулевого управления и к созданию аварийной ситуации. Рулевые тяги также не следует оставлять без внимания. Самый простой способ — покачать тягу руками вдоль оси, если это происходит без особых усилий, то наконечники надо менять.

Если автомобиль с рессорной подвеской, то обязательно внимательно осмотрите каждый лист рессоры на наличие трещин. Только не надо гладить место контакта верхнего листа подрессорника с опорной подушкой и с умным видом утверждать, что раз выработка большая, то и машина никудышная. За знатока вы явно не сойдете. Не поленитесь убрать смазку с серьги коренного и подкоренного листов. Я раз приобрел «мерседес» с обильным комком смазки у задней серьги передней рессоры. Не пожалел солидола старый хозяин — молодец. И только загрузив машину, обратил внимание, что правая передняя рессора уж слишком прогнулась. С плохим предчувствием полез под машину. Вроде трещин нет. Но счистив этот ком смазки, увидел, что коренной лист сломан у самой серьги, а солидол служил только камуфляжем. Оригинальная новая рессора в сборе может по-

тянуть на \$1500. Но я знаю одного водителя, который купил иномарку, совершенно не проверив подвеску. Три из четырех рессор были сломаны, включая и коренные листы. Машина опиралась на рессоры через подкоренные листы, а их серьги не позволяли мостам смещаться вдоль машины. Так он и отъездил на честном слове, шарахаясь от каждой кочки, два года.

На машинах с пневмоподвеской особое внимание следует обратить на реактивные тяги: продольные и V-образные. Если при трогании с места задний мост или мосты (на 3-осных) смещаются вдоль машины, то готовьте ремкомплекты реактивных тяг. V-образные тяги на тягаче проверяются просто: залезьте на раму, положите ладонь на крышку шарообразного наконечника и попросите напарника слегка тронуться. Если при трогании почувствуете ладонью стук, значит, пришла пора. С фургоном на раме такой трюк не проделаешь. Обратитесь тогда на сервис.

Что касается тормозной системы, то толщину накладок определяют через смотровые окна в грязезащитных щитках – надо только посветить фонариком или переноской, не забыв снять машину со стояночного тормоза. А то вы-

работка в барабанах не позволит определить степень износа тормозных накладок. Если на машине пневматическая тормозная система, то необходимо проверить работоспособность тормозных камер и энергоаккумуляторов. Для этого нужно довести давление в тормозной системе до нормы, заглушить двигатель, снять машину со стояночного тормоза и внимательно послушать. Если услышите шипение воздуха и давление в тормозной системе начинает быстро падать, то, вполне вероятно, неисправны энергоаккумуляторы. Придется лезть под грузовик и проверять, ведь утечка воздуха может происходить и из-за других причин. Чтобы проверить рабочую тормозную систему на исправность, при заглушенном двигателе нажмите на педаль тормоза, предварительно сняв машину со стояночного тормоза. Продолжая удерживать педаль в нажатом положении, следите за стрелкой манометра тормозной системы. При исправных диафрагмах тормозных камер стрелка манометра, отклонившись на определенный градус влево, должна оставаться на одном месте в течение 10 – 15 секунд при нажатой педали тормоза. Если манометр показывает,

что при нажатой педали тормоза давление воздуха в тормозной системе неуклонно падает, то, скорее всего, порваны одна или несколько тормозных диафрагм или повреждены тормозные трубки. Надо быть готовым к тому, что тормозные рычаги (трещетки) придется через годик менять. Оригинальные стоят около \$400, а ремкомплекты – \$100.

Большинство европейских грузовиков оборудованы централизованной системой смазки. Вещь удобная, но требующая внимания и ухода. Обязательно убедитесь, что она находится в рабочем состоянии. В противном случае вам придется в каждую точку смазки вкручивать масленку. А машина любит, когда ее мажут.

В этой статье я постарался обратить внимание на главные, с моей точки зрения, детали при выборе автомобиля. Кто-то придерживается других критериев. Но руководствоваться выше сказанным нужно только при первичном осмотре грузовика. Для более детального обследования советую обратиться на сервис. Лучше заплатите деньги, и специалисты проведут полную диагностику, а вы будете знать, что ожидать от вашего железного коня. Одно дело ездить внутри страны с люфтом рулевого колеса, другое дело, если вы с этим же люфтом сунетесь в Европу и нарветесь на технический контроль.

И все же какой марки грузовик выбрать? Одним нравятся французские машины, другим немецкие, третьим скандинавские или итальянские. Сколько машин, столько и мнений. Одни руководствуются финансовыми соображениями при оплате грузовиков, другие их надежностью, третьи наличием сервисных станций. Но в любом случае приходится шевелить мозгами и выбирать золотую середину. Успеха вам!

На машинах с пневмоподвеской особое внимание следует обратить на реактивные тяги: продольные и V-образные.



Ралли-рейды в том или ином виде существуют давно. Конструкторы и создатели автомобилей использовали любую возможность, чтобы проверить надежность конструкции, правильность технических решений. Экстремальные условия проверяют на прочность не только механизмы, но и людей. Современные ралли, конечно, не похожи на автомобильные пробеги начала века, но романтика, опасность, пот и кровь, злость и радость всегда будут спутниками любых ралли-рейдов.



Гонщики В. Чагин и Ф. Пигашев

КАМАЗ — ЭМБЛЕМА ЧЕМПИОНА

Д. Дмитриев

Автомобили с эмблемой «КамАЗ» уже десять лет участвуют в различных международных ралли-марафонах и на сегодняшний день играют первую скрипку и задают тон во всех гонках. Конечно, это не серийная машина, и от «КамАЗа» у нее остались только рама и кабина. Мне часто приходилось слышать от водителей «КамАЗов», что, вместо того чтобы в ралли участвовать, лучше бы завод серийные машины до ума довел, что нечего демонстрировать качество и надежность гоночных машин, если серийные начинают «сыпаться» сразу за воротами завода. Но умом Россию не понять: мы запускаем космические станции, а не умеем строить дороги, мы выигрываем гонки на грузовиках, а наши водители больше времени проводят под машиной, чем за баранкой. Но ведь эти победы

немногое, чем мы можем гордиться, а те деньги, которые тратятся на подготовку машины и команды, все равно капля в море денег, необходимых для переоснащения производства. И не вина инженеров и гонщиков, что серийные машины «не едут», — они делают все возможное и не возможное, чтобы о нашей стране вспоминали не только по катастрофам и путчам, но и в связи с победами наших спортсменов и гонщиков.

С раллийным «КамАЗом» мы познакомились в Москве на выставке MIMS-2000, и, пожалуй, это был самый выигрышный экспонат на КамАЗовском стенде. И вот что мы узнали о машине от гонщиков, представлявших ее, Владимира Чагина и Фота Пигашева.

«КамАЗ-49252» представляет собой спортивный полнопривод-

ный двухосный автомобиль с двигателем в базе и снаряженной массой 10 000 кг. Для уменьшения массы обшивка фургона выполнена из алюминиевых листов, применяемых в авиационной промышленности. Два топливных бака по 420 л тоже из алюминия. Основа конструкции — рама, сделанная с использованием серийных лонжеронов. Но чтобы избежать скручивания, лонжероны усилены поперечными вставками внутри П-образного профиля.

Двигатель ЯМЗ-846 так называемой «военной серии» пришел на смену КамАЗ-7482 и американскому Caterpillar, который стоит на машине технического сопровождения. Установка его за кабиной в базе позволила добиться почти идеальной развесовки по осям — 50% на 50% при полной массе 14 000 кг.

Применение двух импортных турбокомпрессоров, топливного насоса и другие технические изменения позволили довести мощность двигателя до 850 л.с. и максимальный крутящий момент до 2900 Н•м при 1400 об/мин. Двигатель показал свою надежность в гонках. Через каждые две-три гонки или приблизительно через 70 000 км он снимается с машины и отправляется на завод для диагностики и, если в этом есть необходимость, для ремонта и замены деталей. Топливные и масляные фильтры меняются после каждой гонки самостоятельно. Масло для двигателя используют импортное, полностью синтетическое. Так как ралли-рейды проходят по бездорожью и ма-



V-образный 8-цилиндровый двигатель ЯМЗ

шины поднимают тучи пыли, то для более эффективной очистки

воздуха, потребляемого двигателем, используются сразу четыре

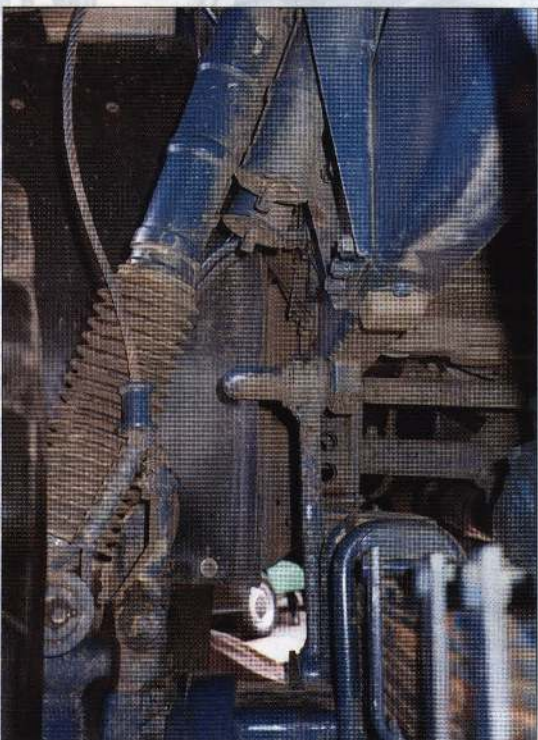


Умом Россию не понять: мы запускаем космические станции, а не умеем строить дороги. Мы выигрываем гонки на грузовиках, а наши водители больше времени проводят под машиной, чем за баранкой.



Количество радиаторов и теплообменников значительно выше, чем на серийной машине.

Гидропневматические стойки – вклад оборонной промышленности в победу.



фильтрующих элемента, расположенных на крыше фургона. Ясно, что экономичность не правит здесь балом, поэтому 50 л по асфальту и 120 л соляры на 100 км в гонке считаются вполне нормальным явлением. Одна из главных проблем в гонке – температурный режим не только двигателя, но топлива в системе и масла в коробке передач. Поэтому количество радиаторов и теплообменников здесь значительно больше, чем в серийной машине: радиатор воздушный, топливный, насоса гидроусилителя рулевого управления, КПП, системы охлаждения двигателя, водомасляный теплообменник. Приводные ремни используют импортные, так как наши не выдерживают и 100 км.

Трансмиссия. На машине установлена 16-ступенчатая механическая коробка передач фирмы ZF, схема переключения 2Н. Возможность полной блокировки дифференциалов позволяет уверенно чувствовать на самых тяжелых дорогах. Ведущие мосты гибридные – собранные из КамАЗовских и КрАЗовских деталей. Оба моста совершенно одинаковы и полностью взаимозаменяемы. Три часа для смены моста в полевых условиях вполне хватает. Чтобы мосты не скручивало во время приземления при прыжках, дополнительную реактивную тягу установили на верхней крышке картера редуктора. Карданные валы и крестовины, допускающие значительные углы излома осей, заказывали в Германии.

Шасси. Шины используют импортные бескамерные. На машине имеется централизованная система подкачки колес, так что мелкие проколы не страшны. Для движения по песку давление в колесах устанавливают около 2 атм., а по асфальту 6. Манометры, показывающие давление

во всех колесах, выведены в кабину. На гонку Париж – Дакар используют обычно два комплекта резины. Диски колес алюминиевые, поковки покупают на заводе и уже у себя обрабатывают. Конструкция диска такая, что позволяет бортировать колесо, не снимая его со ступицы. Девятилистовые рессоры одинаковые для обоих мостов. На каждый мост установили по четыре гидропневматические стойки со встроенными амортизаторами с прогрессивной характеристикой сжатия газа. Подходящие присмотрели на БМД (боевая машина десанта). Прежде чем поставить на машину, приходится их перебирать и заменять резиновые втулки и сальники. Только тогда их хватает на гонку. С тормозами пришлось помучиться. Тормозных накладок хватало «на три качка» – они или моментально стирались, или рабочая поверхность плавилась и приобретала стеклоподобную структуру, и эффективность торможения сводилась к нулю. Тормозные накладки подходящей структуры нашли на иностранных грузовиках с дисковыми тормозами. Тормозные колодки от дисковых тормозов наваривают на площадку тормозной колодки и обтачивают по радиусу барабана. Рулевой механизм и гидроусилитель руля фирмы ZF. Рулевые тяги стандартные КамАЗовские. Наконечники рулевых тяг приходится менять через 2 – 3 гонки.

Гонщики покидали Москву на два дня раньше официального закрытия выставки – нужно было готовиться к следующей гонке, а потерянный для подготовки машины день оборачивается бессонными авральными ночами. Я напросился на место штурмана хотя бы до гостиницы, где остановились ребята. Фоат

сел за руль моей редакционной «девятки», а я удобно устроился в спортивном сидении «КамАЗа». Обстановка в кабине, прямо скажем, спартанская: обилие приборов, навигационного оборудования, дуги безопасности настраивают на рабочий лад. Во время гонки экипаж состоит из трех человек: водитель, штурман и механик.

Мне впервые пришлось проехать в кабине гоночного грузовика. Улицы Москвы, конечно, не барханы пустыни, но даже и на них можно получить заряд эмоций от езды на этой машине. Поток легковых автомобилей не позволял проявить всю прелесть разгона 850-сильного монстра, но со светофора мы уходили первыми и Фоат на «девятке», знающий возможности грузовика, догонял нас, только когда мы упирались в хвост впереди идущего потока. Водители легковушек с удивлением разглядывали ревущий (без глушителей) разукрашенный автомобиль, обгоняющий их как «стоячих». До 100 км/ч грузовик разгоняется за 15 с, а максимальная скорость его – 180 км/ч. Подвеска, конечно, жестче, чем на серийных машинах, но больших неудобств



при езде по асфальту не вызывает и привыкаешь к ней быстро. Но все хорошее рано или поздно заканчивается, и я пересаживаюсь в свою «девятку». После спортивного сиденья кресло моей машины в люксовом исполнении показалось деревенской лавочкой. А что у нас с динамикой и скоростью? Да, жалкое подобие того, что было пять минут назад. Прекратив издеваться над своей машиной, я понял, что курица не птица, а «девятка» не гоночный «КамАЗ».

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

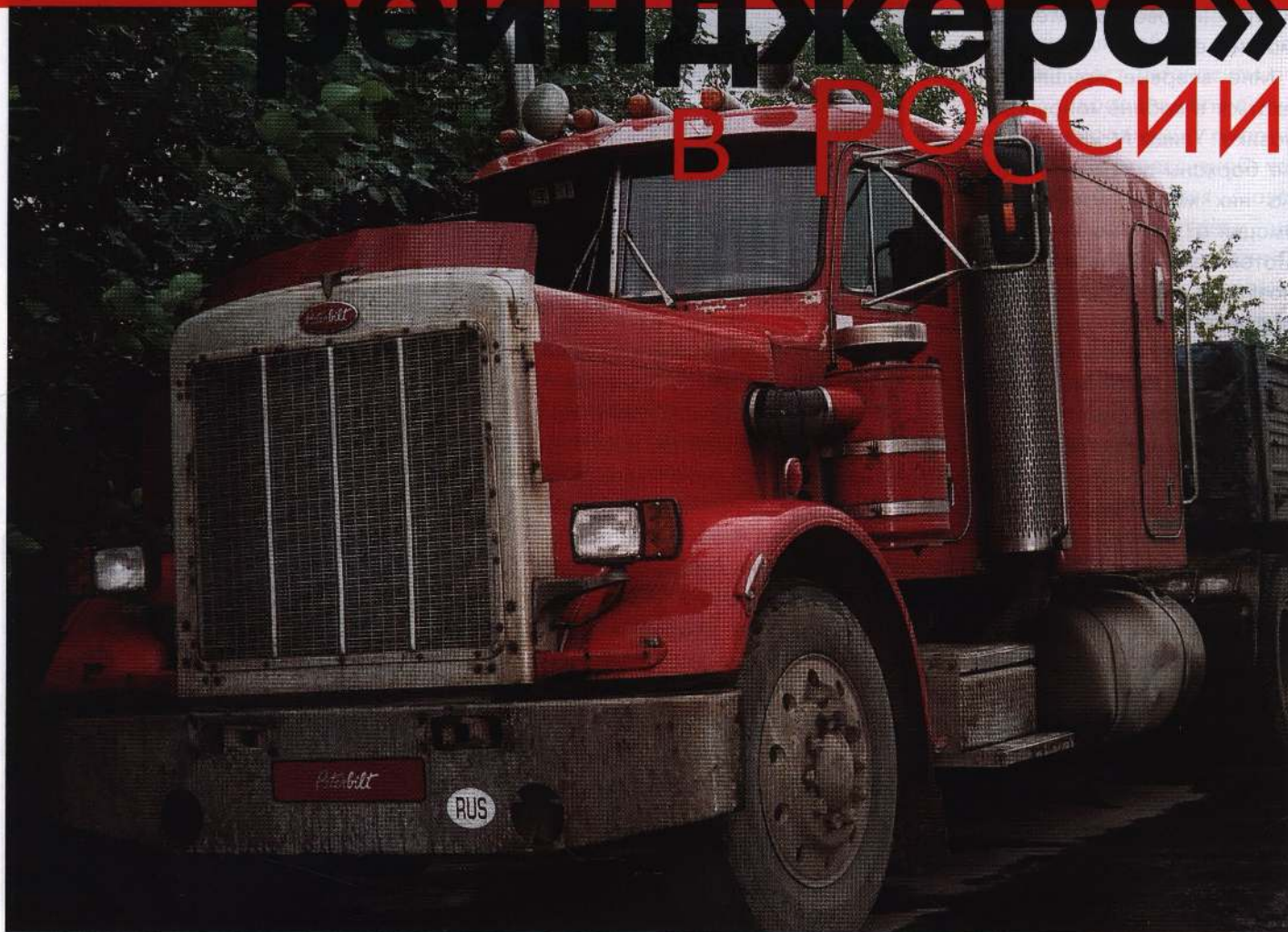
2. Спортивное сиденье Sparco.

3. Навигационное оборудование.



К. Константинов

Приключения «Техасского рейнджера» в России



Как-то августовским днем, двигаясь на своей машине по Минскому шоссе, в районе Голицина догнал открытый полуприцеп – старый и разбитый, с мятыми откидными бортами, на который были загружены железобетонные плиты. Пока пропускал попутные машины, чтобы его обогнать, подумал, вот еще один дохода, вместо того чтобы «сдаться» на металлолом, он все «копит» небо. Каково же было мое удивление, когда, обгоняя автопоезд, вместо ожидаемого мною «МАЗа» или «КамАЗа» в качестве тягача, увидел характерную для капотных американских машин «морду» с эмблемой Peterbilt. Ну и наглость, подумал я. Впрячь в разбитую телегу американский тягач и возить на нем ЖБИ. Такого я еще не видал! Знаками прошу водителя остановиться.

Дмитрий Куликов – профессиональный водитель и хозяин тягача Peterbilt 379 (комплектация «техасский рейнджер») 1985 г. выпуска. Самостоятельным водителем стал в 1989 г. Начинать работать на «МАЗе», собранном «от забора». Американца эксплуатирует с 1995 г. В Россию машина ввезена в 1992 г., но три года почти не работала, а использовалась эпизодически для поездки на рыбал-



5°C запускать двигатель приходится только с эфиром.

Нельзя сказать, что за пять лет не было проблем с машиной. Пришлось менять шкворни в сборе, бронзовые втулки и пальцы коренных листов передних рессор (вытачивали сами), несколько листов в передней рессоре (поставили МАЗовские) и одну пневмоподушку в задней подвеске. Размер родных покрышек R24,5. Но родные остались только спереди. На ведущих мостах установлены КраЗовские диски R20 – шпильки крепления колес на американце соответствуют КраЗовским, причем крепление дисков по принципу футорка – гайка. Вспоминая опыт борьбы с футорками на наших машинах, поинтересовался, как с этим бывает здесь. Оказалось, что проблем никогда не было. Вместо родного генератора стоит от нашего автобуса. Главной проблемой при перевозке таких тяжелых грузов – покрышки. Наши не выдерживают такой массы и взрываются, а импортные стоят слишком дорого. Дмитрий подумывает о замене «техасского рейнджера» на более свежую машину. Все-таки пять лет работы в экстремальных российских условиях пятнадцатилетнему старичку на

ку и охоту. К Дмитрию попала с неработающим главным редуктором на одном из мостов и проблемным сцеплением. Отремонтировав машину (главная пара обошлась \$1300), он начал на ней работать. Волей судьбы зацепился за один из московских ЖБИ и теперь постоянно возит железобетон.

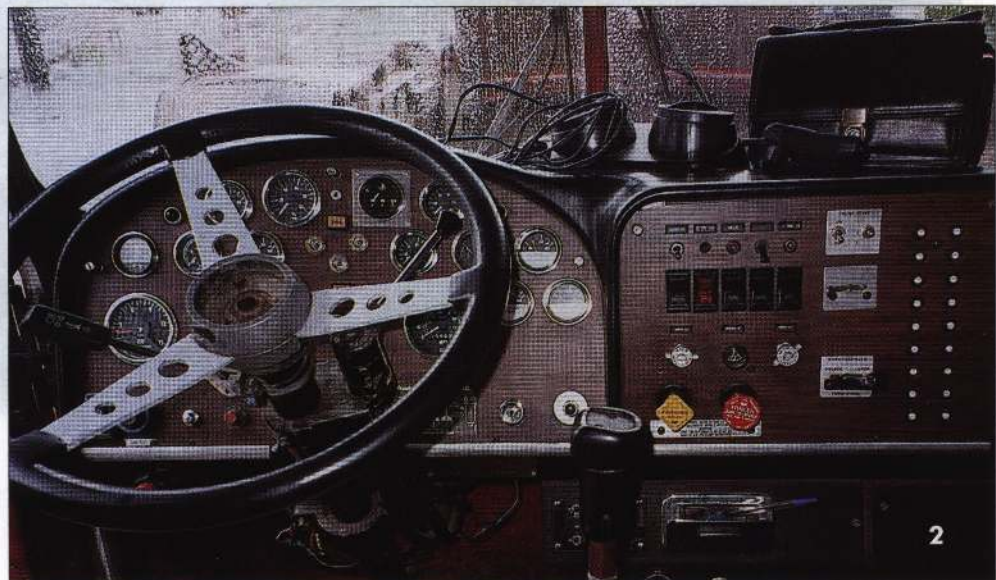
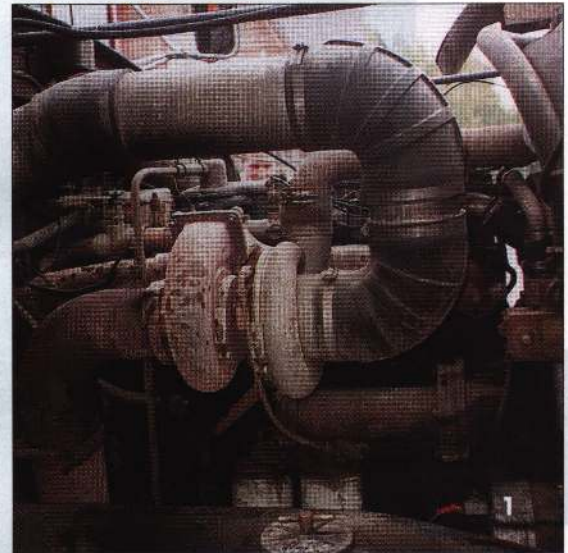
Двигатель Cummins объемом 14 л и мощностью 450 л.с. – вполне достаточно, чтобы постоянно возить грузы массой 25 – 35 т. Но однажды и он не выдержал форменного издевательства над собой. Летом 1998 г. при жаре в 35 градусов пришлось везти два контейнера общей массой 60 т, температурный датчик не работал, а что в итоге получилось, вы догадались сами – двигатель заклинило. Пришлось курить три часа, пока он остывал. Но самое интересное, что эти 60 т доехали до клиента своим ходом, а дальше на буксире до сервисной станции. Пришлось менять гильзу, поршень с шатуном, кольца и вкладыши. По времени ремонт занял больше месяца (некоторые детали пришлось заказывать) и обошелся примерно в \$4000. На данный момент двигатель прошел около 2,5 млн. км и до сих пор разгоняет машину с прицепом до 170 км/ч. Потребление топлива в среднем составляет 40 л на 100 км. Зимой при температуре воздуха ниже



1. Двигатель Cummins: 14 л, 450 л.с.

пользу не идут. А вот какую машину брать, еще не определился. Не удивлюсь, если это будет «крутой Уокер».

2. В кабине рабочая обстановка.

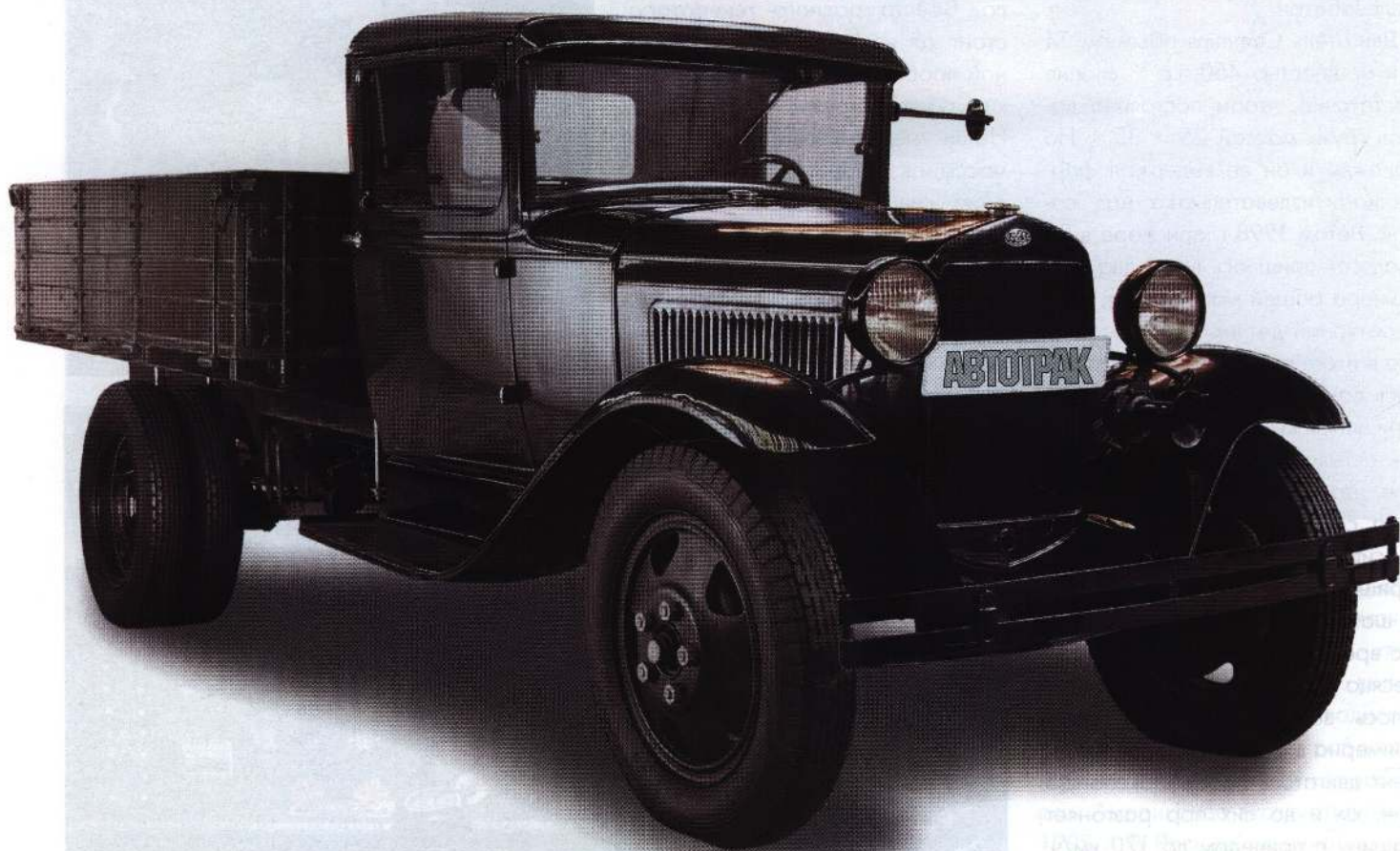


А. Новиков

«Газ-АА»

«...Я не вижу причин, почему русские не могут производить автомобили так же хорошо, как и другие. Автомобиль сыграет большую роль в развитии этой страны, которой, конечно, очень нужен моторный транспорт.

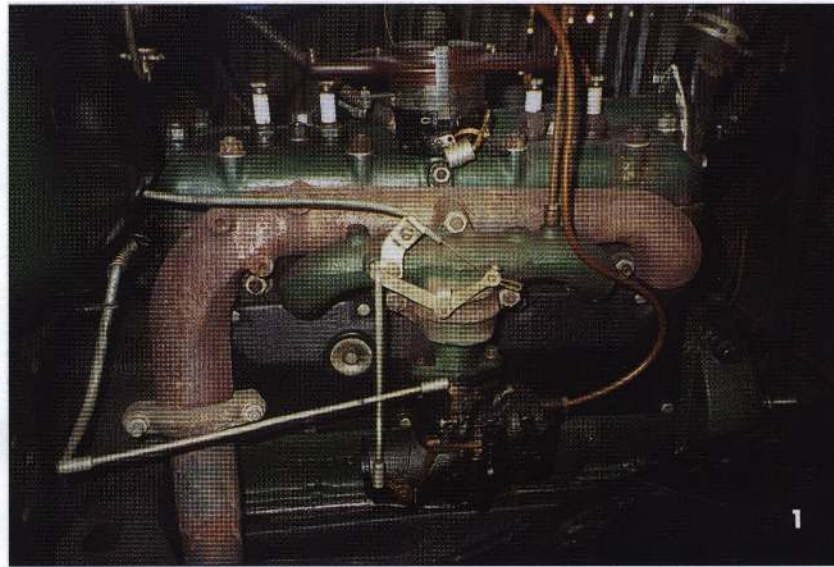
Россия нуждается даже в большем количестве автомобилей, чем Америка, и ничто не мешает ей производить или эксплуатировать их. Это только вопрос организации и времени».



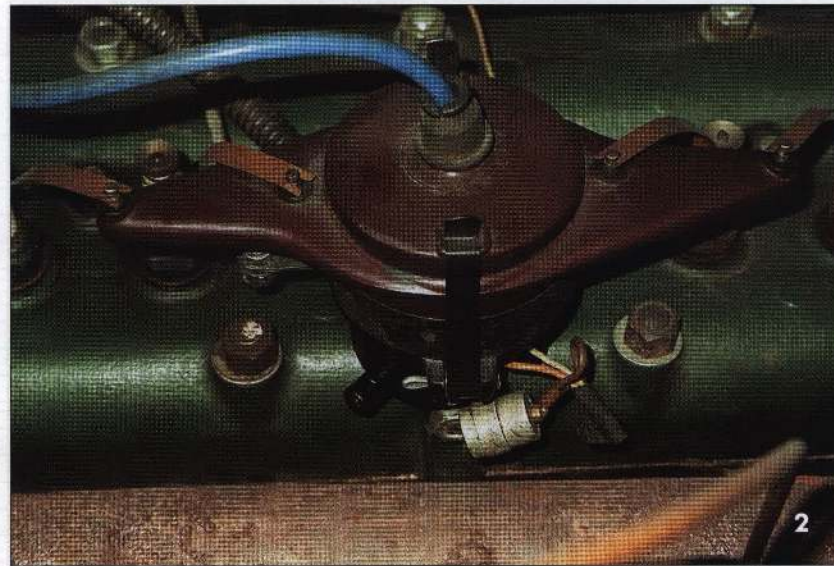
Эти слова принадлежат знаменитому американскому автопромышленнику Генри Форду и взяты из его интервью газете «Нью-Йорк таймс» от 23 июня 1929 г., вскоре после подписания договора с советскими организациями о техническом содействии в строительстве Нижегородского автомобильного завода, который был задуман в первую очередь как крупнейшее предприятие СССР по производству грузовиков.

Первый камень автомобильного гиганта был заложен 2 мая 1930 г. на месте деревни Монастырка, расположенной под Нижним Новгородом. А 29 января 1932 г. — то есть менее чем через два года — с конвейера новорожденного завода сошли первые машины. Это были полутоннажные грузовики «ГАЗ-АА», созданные на основе соглашения с «Форд мотор компани» и имевшие такую же конструкцию, как и американский «Форд-АА», которые на протяжении почти трех десятилетий безотказно работали во всех отраслях народного хозяйства СССР. Они возили кирпич и зерно, почту, продукты и заключенных; а в годы войны на них транспортировали боеприпасы и солдат. Очень простые и надежные «полуторки» — как их любовно называли шоферы — можно было увидеть в любом уголке необъятной державы.

На «ГАЗ-АА», как, впрочем, и на «Форд-АА», устанавливался четырехцилиндровый карбюраторный двигатель мощностью 40 л.с., сходный с силовым агрегатом, которым комплектовались и легковые «ГАЗ-А». Одинаковыми были многие другие узлы и детали, однако на грузовике коробка передач была четырехступенчатой, иную конструкцию имели задний мост и подвеска. В частности, задние рессоры были кантилеверными, установленными консольно. Толкающие усилия от ведущих колес у



1, 2. Необычное по современным понятиям размещение прерывателя-распределителя (трамблера) на головке блока цилиндров двигателя «ГАЗ-АА»; хорошо видна трубка вакуумного регулятора угла опережения зажигания, действующего за счет изменения разрежения во впускном трубопроводе.

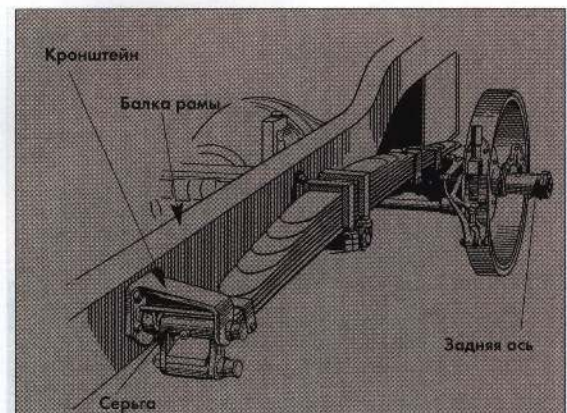


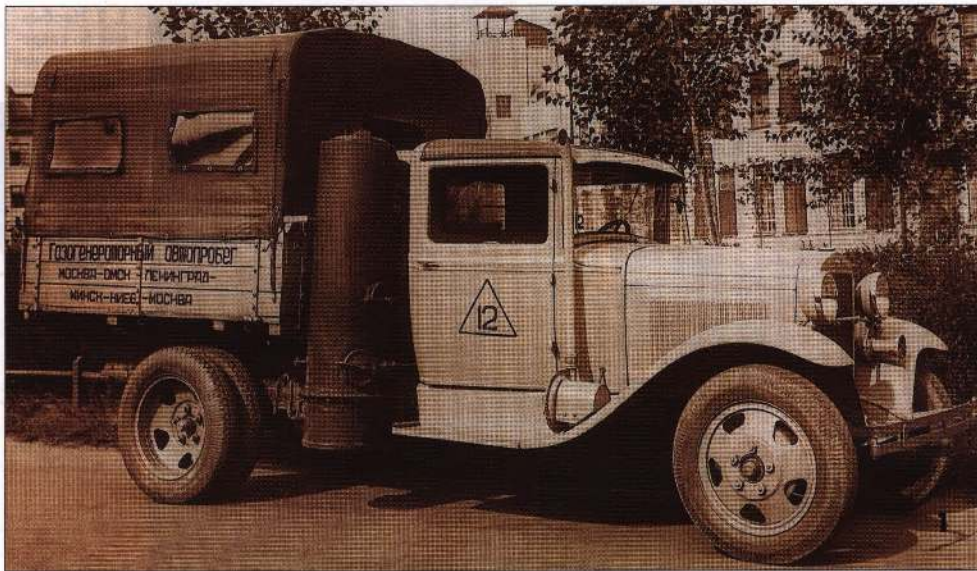
«ГАЗ-АА», как и на других грузовиках тех лет, передавались не рессорами, а трубчатым кожухом карданного вала. Один конец этого кожуха жестко крепился к заднему мосту, а второй, снабженный шаровым сочленением, упирался в поперечину рамы.

«ГАЗ-АА» не имел синхронизаторов в коробке передач, амортизаторов в подвеске, привод тормозов был не гидравлическим, а механическим с помощью тяг и промежуточных рычажков. Из давно забытых конструктивных особенностей «полуторки» отметим ленточный (а не колодочный) ручной тормоз, рычажок управления опере-

жением зажигания на рулевой колонке и бензобак, установленный перед водителем в моторном отсеке. В бензобаке находился поплавок с нанесенными на нем делени-

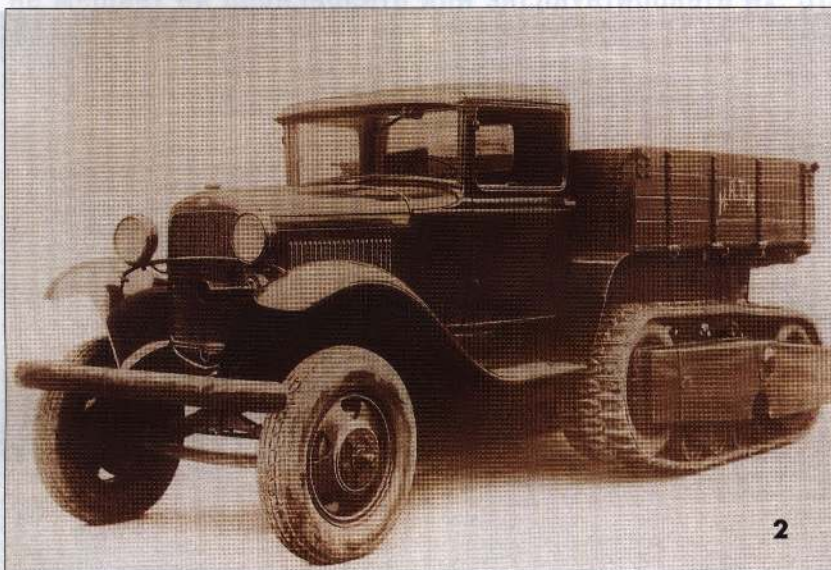
Рессора «Кантилевер».





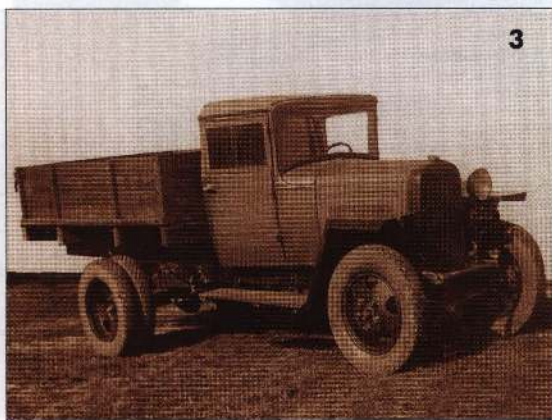
1. Газогенераторный автомобиль «ГАЗ-42» – участник испытательного пробега по маршруту Москва – Омск – Ленинград – Минск – Киев – Москва, проводившегося в 1938 г. Фото из архива А. С. Исаева.

2. Экспериментальный полугусеничный вездеход «НАТИ-ВЗ», ставший прообразом «ГАЗ-60». Фото из архива А. С. Исаева. 1934 г.



2

3. «ГАЗ-ММ» военного времени: деревянная кабина, простые крылья, одна фара, отсутствие тормозов на передних колесах. Фото из архива Е. И. Прочко.



3

ями, которые водитель мог видеть через небольшое стеклянное окошко на щитке приборов.

В своем первоначальном виде «ГАЗ-АА» выпускался до 1938 г.,

когда на смену 40-сильному двигателю пришел более мощный – 50-сильный от легкового автомобиля «ГАЗ-М-1», появились новый рулевой механизм и усиленное крепление задних рессор. Модернизированный грузовик, внешне почти не отличавшийся от предшественника, получил индекс «ГАЗ-ММ». В годы войны с конвейера «ГАЗа» сходил его упрощенный вариант с деревянной кабиной, без передних тормозов, с одной фарой и гнутыми передними крыльями.

На базе «полторки» инженерами «ГАЗа» было создано множество модификаций: автобусы «ГАЗ-03-30», самосвалы «ГАЗ-410», газогенераторный

грузовик «ГАЗ-42» и машины, работавшие на сжатом и сжиженном газе, «ГАЗ-44», санитарные «ГАЗ-55», полугусеничные «ГАЗ-60» и наконец трехосные грузовики «ГАЗ-ААА».

Когда в 1929 г. на стройплощадке нового завода только начинались земляные работы, Научный автомоторный институт (НАМИ) в Москве уже сумел построить трехосный вариант автомобиля для выпуска на строящемся заводе. Он и стал исходным образцом при проектировании «ГАЗ-ААА». Тем временем для снабжения Красной Армии «трехосками» в качестве временной меры в СССР была развернута сборка грузовиков «Форд-Тимкен».

Собственное производство таких машин горьковские автостроители наладили в конце 1934 г. Молодой коллектив конструкторов сумел разработать более совершенный (по сравнению с «Фордом-Тимкен») вариант задней тележки. Оба ведущих моста соединялись с рамой четырьмя продольными полуэллиптическими рессорами, игравшими роль балансиров. На фордовском грузовике концы расположенных друг над другом рессор соединялись с «чулком» заднего моста через бронзовое «яблоко». Эта деталь весила несколько килограммов, была очень дорогой и быстро изнашивалась. Наши конструкторы избавились от злополучного «яблока», соединив концы рессор с ведущими мостами посредством универсальных шарниров с подшипниками скольжения. Крутящий момент на «ГАЗ-ААА» от двигателя к ведущим колесам передавался через четырехступенчатую коробку передач, двухступенчатый демультипликатор (т.е. дополнительную коробку) и червячную главную передачу с коническими шестернями. Автомобиль оказался заметно тяжелее обычной «полторки» 2475 кг против 1810 кг, тихходнее – 65 км/ч вместо 70 км/ч, но зато мог пере-

возить по хорошим дорогам две тонны груза.

Перед началом производства новые советские «трехоски» сдали экзамен на надежность в сложнейшем каракумском пробеге протяженностью 10 000 км, показав лучшую проходимость, чем три участвовавших в пробеге «Форда-Тимкен». «ГАЗ-ААА» впоследствии успешно эксплуатировались в народном хозяйстве и в Красной Армии. На их основе были созданы штабные трехосные автобусы «ГАЗ-05-193» и броневики «БА-10».

Кроме «ГАЗ-ААА», на Горьковском автозаводе до войны были созданы опытные образцы автомоби-



Годы выпуска	1930 – 1950
Число мест в кабине	2
Грузоподъемность	1500 кг
Двигатель, тип	Карбюраторный, четырехтактный, водяного охлаждения
Число цилиндров	4
Рабочий объем	3280 см ³
Степень сжатия	4,2 (4,6)
Мощность	42 л.с. (50 л.с.)
Число передач	4
Главная передача	Пара конических шестерен со спиральными зубьями
Размер шин	6,50 – 20
Длина	5335 мм
Ширина	2040 мм
Высота	1970 мм
Внутренние размеры грузовой платформы:	
* длина	2450 мм
* ширина	1870 мм
* высота бортов	500 мм
Колесная база	3340 мм
Колея колес:	
* передних	1405 мм
* задних	1600 мм
Масса в снаряженном состоянии	1810 кг
Максимальная скорость	70 км/ч (80 км/ч)
Расход топлива на 100 км пути	20,5 л

В скобках данные грузового автомобиля «ГАЗ-ММ».

лей-вездеходов с использованием узлов и агрегатов «ГАЗ-АА» – «ГАЗ-АААА», «ГАЗ-62», «ГАЗ-33» и «ГАЗ-60». Последний представлял собой полугусеничную машину. Привод от заднего моста к гусеницам шириной 390 мм каждая осуществлялся цепями, вездеход серийно выпускался с 1938 г. и использовался в советско-финской кампании 1940 г.

Газогенераторные грузовики «ГАЗ-42» получились тихоходными.

При сгорании древесных чурок в их газогенераторах вырабатывался газ с очень низкой теплотворной способностью, в результате чего мощность двигателя составляла всего 30 л.с. Автомобили, работавшие на сжатом и сжиженном газе, имели намного лучшую динамику и перспективы.

Но уже в середине тридцатых годов стало очевидным, что «полуторка» начинает стареть, возникла ос-

тая необходимость в создании более мощного грузовика с увеличенной грузоподъемностью и современными конструктивными особенностями. (Американские «форды-АА» были сняты с производства 9 марта 1932 г., когда им на смену пришли машины с двигателем У-8.) Такой грузовик, получивший индекс «ГАЗ-11-51», появился в 1937 г. На нем стоял уже шестицилиндровый силовой агрегат, такой же, как и на легковой машине «ГАЗ-11-73», но начавшаяся Великая Отечественная война помешала наладить его серийное производство.

После войны изготовление «ГАЗ-ММ» передали на Ульяновский автозавод, который строил эти машины с 1947 по 1950 г. За двадцать лет были построены около 985 000 грузовиков «ГАЗ-АА» и «ГАЗ-ММ».

1. Грузовой трехосный автомобиль «ГАЗ-ААА» проходит через канаву по территории еще недостроенного Горьковского автозавода. Фото из архива А. С. Исачева. 1933 г.

2. Семнадцатиместный служебный автобус «ГАЗ-03-30» (1933 – 1950) стал самым распространенным в СССР, таких машин построили 18 613 штук, больше, чем других, выпускавшихся в тридцатые годы. Фото из архива автора.





Штрейк-брежер

из-за океана

Д. Дмитриев

Строительные организации нашей страны для перевозки сверхтяжелых грузов (трактора, экскаваторы, дорожная техника) часто покупают импортную автотехнику ведущих мировых производителей. Она более удобна для погрузочно-разгрузочных работ, надежна, мощные двигатели и подобранная трансмиссия позволяют вытянуть в гору и 100 тонн груза.

Наши производители такую спецтехнику, приспособленную для городских условий, предоставить пока не могут. Нельзя же всерьез рассматривать белорусские военные тягачи МЗКТ как транспортное средство для городских перевозок. Вот и приходится различным «Дорстрой...» и «Спецмонтаж...» закупать тягачи и прицепы за границей. Чаще всего это техника европейских производителей. Но нам повезло познакомиться с американским тягачом International 5000, причем в прошлой жизни он был

карьерным самосвалом. Серия «5000» создана для работы в экстремальных условиях. Стихия этих машин — карьеры, горные выработки, строительные площадки. Мы не задавали вопросов, как и почему именно эту машину одна из строительных организаций города Москвы выбрала в качестве транспортного средства. Но машина 1992 г. выпуска и с пробегом около 200 000 км прописалась в столице. Для этого ей пришлось поменять род занятий и вместо самосвала переквалифицироваться в

тягач для перевозки тяжелой дорожной техники, а разбитые дороги карьеров поменять на менее разбитые дороги Москвы. Сердце машины – 14-литровый Caterpillar мощностью 500 л.с. агрегирован с 10-ступенчатой механической КПП Fuller. Более того, здесь применена система так называемого «двойного понижения в мостах», когда передаточное число главной пары меняется из кабины водителя в зависимости от нагрузки и дорожных условий. Передний и ведущие мосты фирмы Rockwell, покрышки размерностью R24,5. Рулевое управление имеет два гидроусилителя – отдельно на каждое колесо. Грузоподъемность тягача составляет 32 000 кг. В сцепке с тягачом, для перевозки тяжелых грузов, был закуплен четырехосный прицеп Trail King

грузоподъемностью 90 000 кг. Профиль рамы прицепа имеет дугообразную форму в виде перевернутого листа рессоры (что хорошо видно на фотографии). При нагрузке рама выполняет дополнительную амортизирующую роль. Почти стандартные

для американских грузовиков кондиционер и подогрев топлива воспринимаются уже как должное. Будем надеяться, что при правильном уходе машина прослужит долго и еще выступит в роли героя для нашего репортажа.



Укрощенная Сила Harness the Power



CAT-3054
135 л. с.

CAT-3116
170-300 л. с.

CAT-3126
175-330 л. с.

C-10
305-370 л. с.

C-12
335-430 л. с.

C-15
335-600 л. с.

CATERPILLAR®

75
ЛЕТ

Московское представительство компании «Caterpillar»

Москва 103006, ул. Краснопролетарская, 2/4, строение 13.

Телефон: (095) 755 68 11;

Факс: (095) 785 56 88.

www.cattruckengines.com

FRAM - первый среди фильтров



4000 наименований фильтров всех типов
для грузовых автомобилей и спецтехники со склада в Москве.
Оригинальное качество. Специальные цены для Российских потребителей.



Масляные фильтры FRAM
для работы в экстремальных
условиях.

Увеличьте ресурс двигателя!



Воздушные фильтры FRAM
Обеспечивают безупречную
очистку в условиях повышенной
пыльности.

Облегчите дыхание автомобиля!



Топливные фильтры FRAM
помогут хорошему двигателю
работать на "нашем" топливе.

**Качественное питание
- залог здоровья!**



Фильтры системы охлаждения,
гидравлические, трансмиссионные
и другие фильтры повысят
надежность и эффективность
работы всех систем и агрегатов.

Продлите жизнь автомобиля!



Корпоративный Склад Автозапчастей (КСА)

приглашает к сотрудничеству автотранспортные и авторемонтные предприятия,
снабженческие и эксплуатационные организации, всех заинтересованных лиц.
Каталоги и ценовые листы Вы можете получить в нашем офисе.

- ABG
- ADAMS
- ALLIS-CHALMERS
- ATLAS
- AUSTIN WESTERN
- AVIA
- BAUER
- BENFORD
- BENFRA
- BOBCAT
- BOMAG
- BROS
- CASE
- CATERPILLAR
- CLARK
- DAEWOO
- DAF
- DAIMLER BENZ
- DEMAG
- DETROIT DIESEL
- DEUTZ
- DODGE
- FAUN
- FENDT
- FIAT
- FODEN
- FORD
- FURUKAWA
- HANOMAG
- HINO
- HITACHI
- HYMAC
- IASA
- ISUZU
- IVECO
- J.C.B.
- JOHN DEER
- KATO
- KOMATSU
- KRUPP
- KUBOTA
- KOHLER
- LIEBHERR
- MAGIRUS
- M.A.N.
- MITSUBISHI
- NEW HOLLAND
- NISSAN
- RENAULT
- SCANIA
- SISU
- TOYOTA
- VOLVO
- WIRTGEN ...
- и многие другие

129336 г.Москва, ул. Таймырская, д.1
тел./факс (095) 475-00-10, 457-00-25, 475-00-50, e-mail: filter@online.ru

www.ksa.ru

Если вы собираетесь приобрести грузовик, как легкий, так и тяжелый, эта статья поможет вам сориентироваться в ценах на «грузовом» авто-рынке.

Самые популярные пикапы, распространенные на авторынке, – модели «ИЖ-2715» и «ИЖ-2717». Они почти всегда есть в наличии. Комплекуются такие пикапы двигателями разного объема: 1600 см³ для «ИЖ-2715» и 1700 см³ для «ИЖ-2717».

Труднее будет, если вы захотите приобрести автомобиль марки «ВИС» (пикапы на базе автомобилей «ВАЗ-2105», «ВАЗ-2109»). Если модель «2345» (на базе «пятерки») встречается – хотя надо и поискать дилеров, то о модели «1705» (на базе «девятки») многие представители дилерских компаний даже не слышали. В любом случае модель «1705» обойдется приблизительно на \$1500 дороже, чем модель «2345».

На рынке представлен очень большой выбор автомобилей марок «ГАЗ-2705» («Газель») и «ГАЗ-2217» («Соболь») – от трехместных бортовых моделей до микроавтобусов. Трудностей с покупкой не возникнет. На цену влияет и тип двигателя – машина, укомплектованная 402-м двигателем (карбюраторным), будет стоить дешевле, чем точно такой же модели машина, укомплектованная 406-м двигателем (инжекторным) – примерно на \$700. Модели «ГАЗ-2217» («Соболь») практически всегда укомплектованы гидроусилителями руля. Почти все дилеры предлагают поставки машин на заказ – стоить это будет не намного дороже. В основном на заказ поставляются модели с

цельнометаллическим кузовом, так как они не очень популярны и спрос на них не так велик.

Очень широкий выбор автомобилей марки «ЗИЛ». Среднетоннажные автомобили («ЗИЛ-5301» «Бычок») имеют объем кузова от 15 м куб. (тент) до 24 м куб. (промтов., изотермич.). Стоимость автомобиля также колеблется и от типа кабины – 7-местная кабина будет стоить приблизительно на \$700 дороже 3-местной, а кабина с 2 спальными местами – приблизительно на \$800. На некоторые модели «ЗИЛа» устанавливаются двигатели фирмы Caterpillar, но тогда цена машины увеличится (в зависимости от того, какие именно модели двигателей есть в наличии) приблизительно на \$16 500 (это приблизительно в 2,5 раза дороже машин в базовой комплектации). Есть и такая возможность – покупатель сам приобретает двигатель у фирмы Caterpillar и его на заказ устанавливают на автомобиль.

Гамма грузовиков «МАЗ», «КАМАЗ» представлена очень широко. Тут колебания цен заметно выше – это зависит и от комплектации автомобиля (кстати, у разных дилеров может встречаться разная комплектация одной и той же модели), и от ценовой политики дилеров. Например, модель «МАЗ-54323» с КПП производства «МАЗ» будет стоить приблизительно на \$700 дороже, чем точно такая же модель с КПП производства «ЯАЗ». Комплектация евродисками также увеличит стоимость на \$550 – 700. Многие модели делают только на заказ. Если, например, вы хотите приобрести тяжелый грузовик («МАЗ») с импортным двигателем (Detroit, Caterpillar), то это обойдется на порядок дороже – устанавливают такие двигатели только на заказ, а так

Е. Кижеева

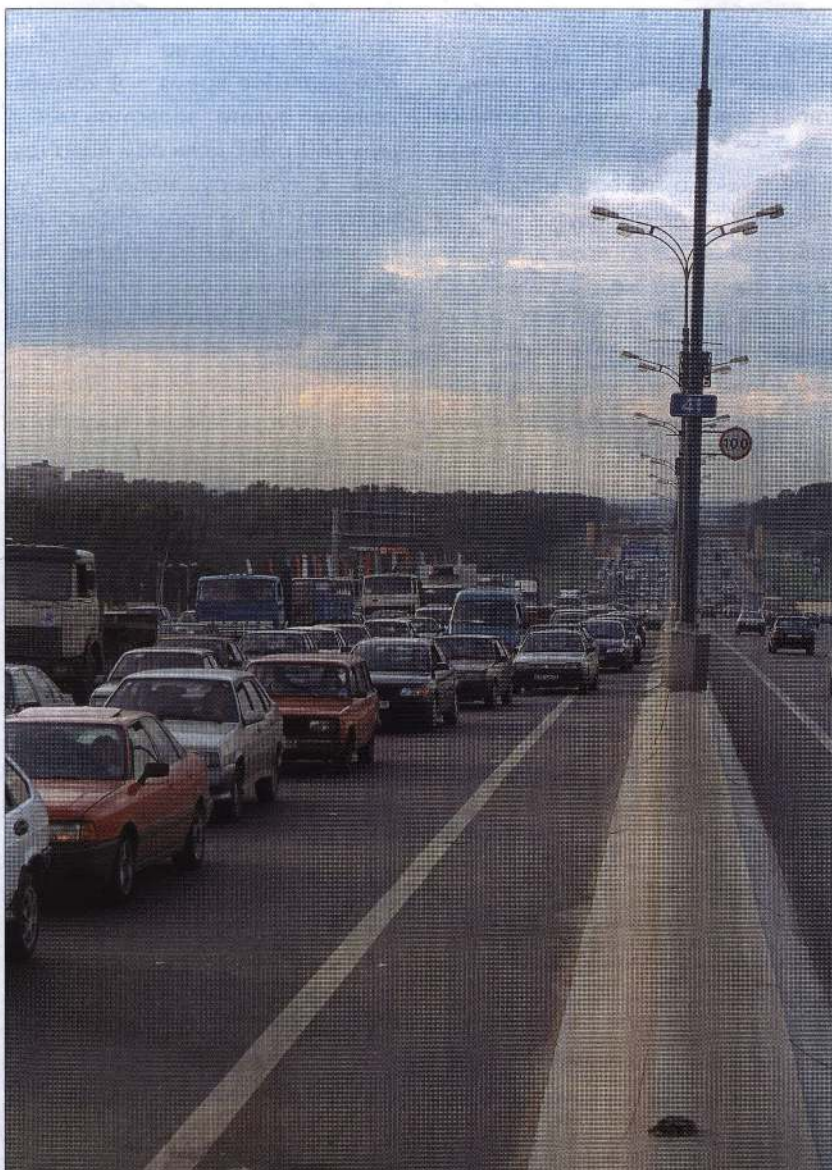
АВТО БАЗА Р

Приблизительные цены (в долларах США)

Модель	min	max
Иж-2715	1880	1950
Иж-2717	2350	2440
ВИС-2345	3360	4100
ВИС-1705	5180	5400
ГАЗ-2705 «Газель»		
3-мест., цельномет.	4310	4960
7-мест., цельномет.	4450	5500
3-мест., борт	3200	4000
пассажирские		
8-мест. (6/ м. водителя)	5350	6170
13-мест. (6/ м. водителя)	5520	6600
ГАЗ-2217 «Соболь»		
3-мест., цельномет.	4600	4900
7-мест., цельномет.	5250	5470
ЗИЛ-5301 «Бычок»		
цельномет.	7110	8720
промтоварн. (фургон)	6860	8450
изотермич. (фургон)	7160	8750
тент	6250	7900
ЗИЛ		
5 – 7 т (мод. ЗИЛ 433362)		
шасси	4100	9110
борт	4670	9400
промтов. (фургон)	5350	10500
изотермич. (фургон)	5710	10900
10 – 12,5 т (мод. ЗИЛ 133)		
шасси	9250	9850
борт	10179	11000
промтов. (фургон)	10650	10900
изотермич. (фургон)	11170	11550
КАМАЗ		
сед. тягач – 54115	15000	16610
Шасси		
53213	14210	17300
53215	14710	18770
53229	15890	24600
65115	19200	20230
43253 (4x2)	15550	15600
4326 (4x4)	18350	18820
55111	15570	17320
Борт		
53215	15350	18350
МАЗ		
Седельные тягачи		
2-осные		
54329-020	13210	14040
54331	11071	
54323	17850	23930
543208	20540	
544008	35710	42900
3-осные		
64229	23570	27150
642208	26950	33000
Шасси		
5337	12650	14350
53366-040	14460	14850
Борт		
53366	14820	15460
53363	19280	20720
6303	27850	30320
МАЗ-MAN		
543265	50000	63000

как они обычно не «лежат на складе», их, в свою очередь, придется тоже заказывать (интересно, сколько времени это может занять?) плюс надо учитывать стоимость самого двигателя. Новая модель «МАЗ-544008», отвечающая европейским стандартам по токсичности выхлопных газов (Евро-2), уже представлена на рынке. Как нам объяснили в одной дилерской компании, это качественный аналог уже известной модели «МАЗ-MAN 543265». В дилерских компаниях вам скажут, что цена на эту модель составляет \$63 000. НО! Если у вас есть возможность перевести деньги с заграничного счета на заграничный счет компании-поставщика, то машина обойдется вам приблизительно в \$50 000. Еще можно купить машину в рассрочку (лизинг). Если оплата будет производиться с использованием счетов в Западной Европе, то лизинговые условия будут значительно выгоднее, чем если бы оплата производилась с использованием счетов в России или Белоруссии.

Цены, особенно на тяжелую технику, «плавают», то есть о цене можно договориться непосредственно при покупке. И чаще всего цены оказываются ниже представленных в прайс-листе. Почти все дилеры принимают оплату как наличными, так и по безналичному расчету, причем разницы обычно никакой не бывает. Только в отдельных местах цены по «безналу» незначительно выше (приблизительно на \$30 – 40). Некоторые дилеры предлагают также услугу обмена старых автомобилей на новые с доплатой разницы. В фирмах, предоставляющих такие услуги, производится оценка автомобиля с помощью эксперта этой фирмы. Очень важен год выпуска автомобиля.



МКАД

А. Дмитриев

Уже несколько лет как МКАД сдана в эксплуатацию. Московское правительство сделало очень большое дело, профинансировав и построив эту современную магистраль. При резко возросшем за последние десять лет потоке автомобилей в Москве МКАД стала основной артерией,

связывающей районы города. Но на любую бочку меда найдется своя ложка дегтя. Сдать объект в нашей стране – не значит сдать под ключ и запустить его в нормальную эксплуатацию. Из года в год на, казалось бы, новой трассе происходят ремонтные работы, которые по громогласному заяв-

лению уже закончены несколько лет назад. Каждый год на одни и те же участки выезжает импортная техника и начинает снимать фрезами слой асфальта, а другая импортная техника укладывает новый. Несколько лет подряд дорожники тренируются по ремонту стыков мостов, но получается у них не очень. Все это лето они в очередной раз ремонтировали стыки моста на пересечении МКАД с Профсоюзной улицей. Результат ремонта – безумные пробки все лето, аварии, кипящие машины, матерящиеся водители. И это все на новой, недавно сданной в эксплуатацию трассе. Кстати, проезжая по внутренней стороне кольца по мосту над Профсоюзной не забудьте крепче держать «баранку», а то она может вырваться из рук. Судя по всему, проблем с финансированием у дорожников нет. Или дороги уже все построены и отремонтированы и на МКАД строители просто отработывают новые технологии, изобретенные ими же. А может, строить не умеют? Только не надо говорить про тяжелый грунт, русскую зиму и про гусеницы вместо колес на машинах. Пример есть и другой – трасса аэропорт Домодедово – Москва. Уже больше десяти лет она в прекрасном состоянии и без капитального ремонта. А может, я просто придираюсь или голову слишком напекло в летних пробках?



Сдать объект в нашей стране – не значит сдать под ключ и запустить его в нормальную эксплуатацию.

Если вам нужно перевезти малый груз – порядка 400 – 600 кг, то, конечно же, самым логичным было бы нанять легкий пикап-«каблук». Но, увы, такие машины у диспетчеров очень редки. Придется обзвонить слишком много контор. Так что лучше, чем терять время, – договориться с кем-нибудь из знакомых частным образом.

Если вас интересуют полутонные «легкие» машины – «газели», то вы сможете с такой же легкостью перевезти свой груз – почти любой оператор предложит вам этот автомобиль (кстати, расценки на иномарки такой же грузоподъемности будут точно такими же). Минимальное время, на которое можно заказать такую машину (с водителем), – 2 часа. Причем не имеет значения, сколько вы будете загружать машину и ехать (по городу или нет) – вы платите 350 руб. за 2 часа, а каждый последующий

час обойдется вам приблизительно 130 – 140 руб. Также не имеет значения, какой именно тип кузова вам нужен. Расценки даются исходя из длины машины и ее тоннажа, то есть, например, фургон и тент обойдутся вам по одинаковой цене, если длина кузова одна и та же.

То же самое и с более «тяжелыми» машинами. Только здесь минимальное время заказа будет состоять из 1 часа подачи машины и 4 – 7 часов в зависимости от грузоподъемности машины. Вообще, тарифы на «тяжелые» машины в таблице весьма условные – все зависит от того, на какое расстояние и какой груз вам надо перевезти. Если более чем 500 км, то некоторые водители работают только на километрах, то есть не учитываются цена подачи машины, время погрузки/разгрузки – только таких надо еще поискать. И вообще, можно договориться об условиях в индивидуальном порядке – непосредственно с водителем, тогда перевозка обойдется вам значительно дешевле.

Если у вас крупный груз и вы захотите нанять грузчиков, то вам

это обойдется приблизительно 40 – 45 руб./ч за 1 человека. Минимальное время – 4 часа (вы должны будете заплатить минимум 160 руб.). Если вам надо грузить, к примеру, мебель, то за каждые 10 м расстояния, где грузчикам придется нести мебель, вы доплачиваете по 10 руб. Также за каждый этаж – доплата 10 руб. Если в доме есть грузовой лифт, доплачивать за этажи не надо. Короче говоря, грузчики – это одно из тех «дорогих удовольствий», за которые надо платить.

Большие трудности поджидают того, кто захочет перевезти небольшой груз (600 – 1500 кг) в машине, оборудованной холодильной установкой. По Москве такие услуги предоставляют единицы диспетчеров. И то, если вам удастся найти машину-холодильник (особенные трудности с «газелями», «бычками»), то придется заказывать за несколько дней. Машины очень редкие, и обычно время на неделю вперед расписано. Примерные тарифы – «Газель» 200 – 220 (руб. в ч), 8 – 8,5 руб./км, миним. 6, «Бычок» – 210 – 230 руб./ч, 7 – 7,5 руб./км, 8 (постоянным клиентам

Похоже, что сейчас на машине перевезти можно абсолютно любой груз и в любую точку нашей бывшей необъятной родины. Естественно, за деньги.

Грузовые авто- перевозки

Е. Кижаява

Машина	Город			Трасса	
	подача (руб.)/в ч (руб.)			за 1 км (руб.)	
	min	max	мин. (ч)	min	max
1,5 т «Газель»	100/100	130/130	2	3	4,5
3 – 4 т «Бычок»	160/160	180/180	4+1	5,5	6,5
6 т ЗИЛ	160/160	190/190	5+1	6,5	8
8 – 10 т МАЗ, КАМАЗ	220/220	240/240	6+1	7	8,5
86 м ³ Еврофура	300/300	350/350	7+1	10	14
86 м ³ Реф., с вкл. установкой	400/400	450/450	7+1	15	17
95 – 100 м ³ Еврофура	380/380	390/390	8+1	20	22
110 м ³ Еврофура	430/430	450/450	8+1	30	35
120 м ³ Еврофура	450/450	470/470	8+1	40	45
15 мест Микроавт-с	180/180	250/250	5+1	4	5
«Икарус» мусоровоз	250/250	4+2	10		
8 м ³ (5 т)	850 – 900 руб./сут				

– скидки и разные привилегии, это надо учитывать). Это вызвано тем, что сами такие машины производятся только на заказ. И предприятия, регулярно нуждающиеся в перевозках на таких машинах (предприятия общепита, предприятия по производству замороженных продуктов и т.п.),

имеют парк таких машин в собственности.

Крупногабаритные. фуры-холодильники (86 м³) тоже придется искать, обойдется вам такая перевозка 400 – 450 руб./ч, 15 – 17 руб./км (с включенной установкой), 12 – 13 руб./км (с выключенной установкой). Это в

среднем – опять все зависит от перевозимого груза и расстояния.

Если вам нужен автобус, то единственная трудность – «вычислить» диспетчера, занимающегося такими перевозками. Зато если вы такого найдете, вам предложат различные модели микроавтобусов, как отечественные, так и иномарки, большие автобусы – в основном «икарусы». Тарифы на микроавтобусы сильно варьируют – на иномарки на 60 – 80 руб./ч дороже. Хотя опять-таки это не окончательный вариант, можно подобрать и машину соответствующую и договориться непосредственно с водителем о более выгодных условиях. Кстати, очень важный момент, если на грузовые автоперевозки ночного коэффициента у большинства операторов не бывает (особенно если расстояния большие), то с пассажирскими – совсем другое дело. Если вы хотите везти людей поздно вечером или ночью на большом автобусе («Икарус»), то за каждый час вы будете платить порядка 300 руб. А это уже существенно.

*** Расценки даны на 15 сентября 2000 г.**



Грамотей?

Тронулся- разогнался- отвлёкся...

попал!

Аварии, в которых легковые автомобили попадают под грузовики, по своим последствиям являются одними из самых тяжелых. Европейские грузовики давно уже выпускаются с боковой и задней противоподкатной защитой. Наши большегрузные автомобили пока оснащаются лишь задним противоподкатным брусом, да и то не все. Боковую защиту устанавливает лишь «МАЗ» на свои новые пятитонные автомобили. Большинство наших автомобилей не имеют не только боковую защиту, но и заднего противоподкатного бруса. Особенно этим грешат бортовые автомобили. Нам удалось заснять аварию, в которой легковой автомобиль, заехав под грузовик, отделался сравнительно легко. Люди не пострадали вообще, если не считать эмоционального и психологического стресса. Будь у машины противоподкатная защита, ущерб от аварии был бы минимальным.



ПОДПИСЬ, КОТОРОЙ ДОВЕРЯЮТ МИЛЛИОНЫ



«Ингосстрах» – крупнейшая отечественная страховая компания, работающая с 1947 года.

Собственный капитал – 1 млрд. руб.

Страховые резервы – более 7 млрд. руб.

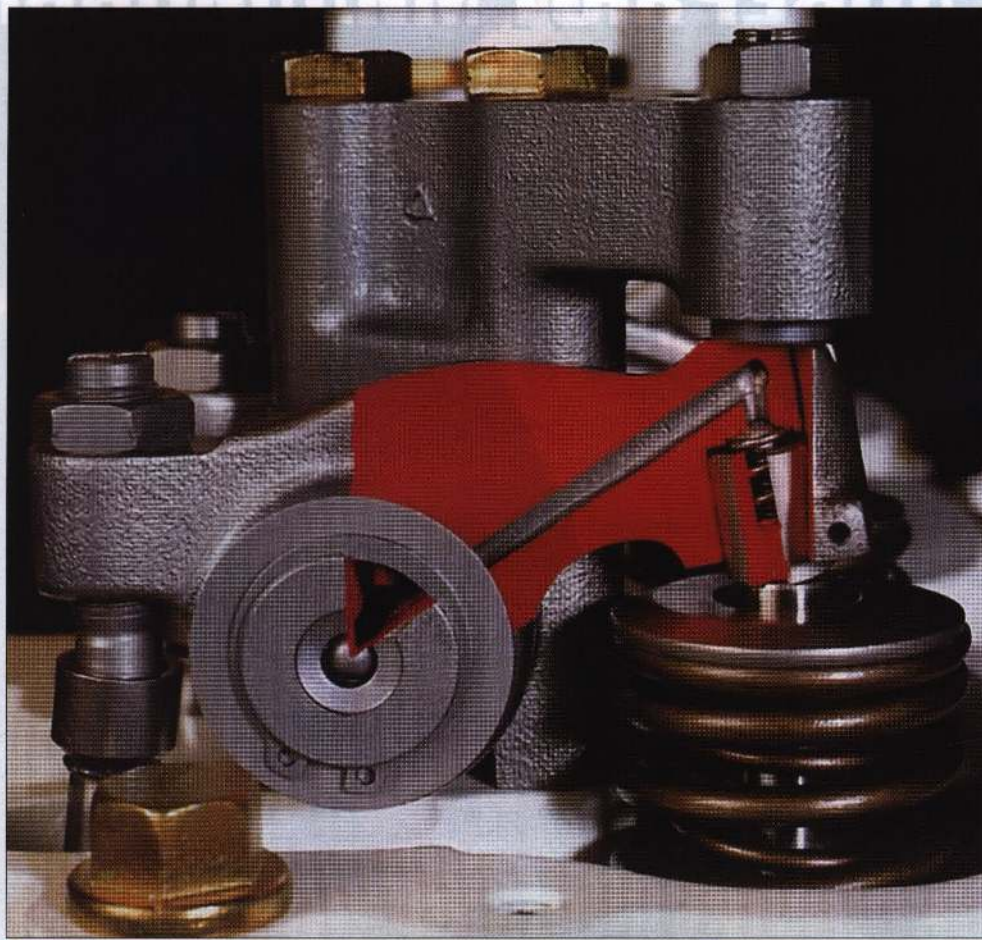
Сумма страховой премии – за 1999 г. – 3,6 млрд. руб.

Сумма страховых выплат – за 1999 г. – 1,9 млрд. руб.

Тел.: 095/232 3211
www.ingos.ru
Лиц. № 1907Д МФ РФ

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.



Фирма MAN разработала новое конструктивное решение обычного моторного тормоза – MAN Exhaust Valve Brake EVB. Обычный моторный тормоз с дроссельной заслонкой действует только в такте выпуска, когда открывается выпускной клапан и выхлопные газы упираются в закрытую дроссельную заслонку. В следующих трех тактах выпускной клапан закрыт. Цель усовершенствования заключается в том, чтобы такт сжатия и рабочего хода также использовать для увеличения эффекта торможения. С новой системой в режиме моторного торможения при закрытой дроссельной заслонке в выпускном коллекторе за счет колебаний давления возникает так называемое, дополнительное открытие выпускных клапанов. Масляные буферы в коромыслах клапанов удерживают выпускные клапана после их открытия в открытом состоянии в такте сжатия и рабочего хода. Это повышает мощность торможения до 65%.

Двигатель	ЯМЗ-533 ЯМЗ-534 4ЯМЗ-535ЯМЗ-536			
	Р-3	Р-4	Р-5	Р-6
Тип двигателя	Дизель, 4-тактный, с жидкостным охлаждением, непосредственным впрыском топлива, турбонаддувом и охлаждением наддувочного воздуха			
Диаметр и ход поршня, мм	102x122			
Рабочий объем, л	3	4	5	6
Мощность при частоте вращения 2300 мин ⁻¹ , кВт (л.с.)	81 (110)	117 (160)	132 (180)	176 (240)
Максимальный крутящий момент при частоте вращения 1300 – 1500 мин ⁻¹ , Нм (кгсм)	392 (40)	588 (60)	586 (70)	822 (90)
Масса двигателя, кг	370	420	500	600
Выбросы вредных веществ с отработавшими газами	соответствует Евро-2			

ОАО «Автодизель» ведет разработку и подготовку к производству дизельных двигателей нового поколения – семейства ЯМЗ-530. Базовые модели этого семейства – рядные двигатели объемом от 3 до 6 л в 3-, 4-, 5- и 6-цилиндровом

исполнении мощностью от 60 до 240 л.с. Трех- и четырехцилиндровые двигатели имеют уравновешивающие механизмы. Воздушный компрессор производительностью до 200 л/мин встроен в двигатель и имеет шестеренчатый

привод. Для данного семейства разработана принципиально новая система подачи топлива индивидуальными секциями высокого давления (насос-форсунками), установленными в блоке цилиндров с приводом от распределительного вала двигателя. Двигатель соответствует нормам Евро-2 по токсичности выхлопных газов. Одновременно ведутся работы над электронной системой управления подачей топлива, что позволит достичь норм Евро-3.

С октября 2001 г. в Европе вступают в силу нормативы токсичности выхлопных газов Евро-3.

	Euro 0 1990	Euro 1 1993	Euro 2 1996	Euro 3 1996
CO	11,2	5	4	2
HC	2,4	1,25	1,1	0,6
NO _x	14,4	9	7	5
Тв. частицы	–	0,4	0,15	0,1

АВТОКРОСС

Редакция благодарит «АМО ЗИЛ» в лице Алеява В.В. за помощь в работе над статьей.

И. Петров

Автокросс является одним из самых популярных и зрелищных видов автомобильных соревнований.

История автокросса на грузовых автомобилях началась в 1949 г., а с 1951 г. проводились чемпионаты СССР. В 1963 г. в чемпионате города Москвы по кроссу в классе автомобилей «ЗИЛ-164» впервые появился «ЗИЛ-130», а уже в 1964 году Н. Подстрельников (мастер спорта СССР, второй и третий призер чемпионатов СССР 1951, 1955 и 1956 гг.) завоевал почетное третье место. В 1968 г. в спортивную классификацию был введен отдельный класс – автомобили «ЗИЛ-130».

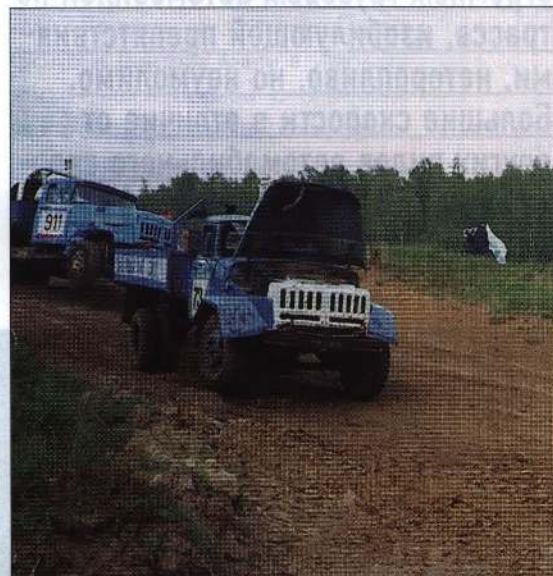
Учитывая все возрастающий интерес к этому виду спорта, руководство завода и Совет спортаклуба «АМО ЗИЛ» приняли решение проводить осенний кросс ежегодно. Предполагается, что этот кросс перейдет в разряд традиционных; ему присваивается название Кубок «ЗИЛ» (с индексом текущего года). И вот 15 – 17 сентября 2000 г. «АМО ЗИЛ» совместно с 21 НИИ АТ МО РФ на спортивной трассе «Бронницкое кольцо» состоялся первый автомобильный кросс Кубок «ЗИЛ»-2000 на автомобилях «ЗИЛ-130». Основная часть соревнований проходила в воскресенье 17 числа; в пятницу же и субботу проводились квалификационные заезды. В соревнованиях принимали участие спортсмены из многих городов России; были представлены Москва, Истра, Рязань, Ярцево. В первой зачетной группе кроме «мастеров АМО ЗИЛ» выступали также

команды дочерних предприятий и Мосгаза, сформированные из опытных спортсменов. Во второй зачетной группе выступали только спортсмены «АМО ЗИЛ», обладающие спортивной квалификацией не выше первого разряда.

И вот наконец долгожданный момент. Автомобили-участники выезжают на линию старта, взрывая мощными двигателями. Впереди – сложнейшая трасса; и даже природа сегодня не остается безучастной – накрапывающий дождик добавляет проблем гонщикам, и только к началу церемонии награждения осеннее солнце заиграло на чудом оставшихся не заляпанными грязью фрагментах машин. Многие машины не выдерживали напряжения заездов, в какой-то момент потрясенные зрители на трибунах замерли, увидев «ЗИЛ-130», упорно двигающийся к финишу... на трех колесах. Другим участникам повезло еще меньше. После каждого заезда мощные тягачи

оттаскивали с трассы два-три поврежденных автомобиля.

Наконец смолкли моторы, и под оглушающие аплодисменты зрителей на постамент вышли герои дня – победители кросса. В числе призеров Сергей Сафонов, занявший первое место в ожесточенной борьбе с соперниками; Василий Яковлев и Анд-



● Продолжение читай на с. 61

ТРАК-ТРИАЛ

И. Петров

Трак-триал привлекает прежде всего своей зрелищностью. Движение огромных грузовых автомобилей по трассе, изобилующей препятствиями, неторопливо, но неумолимо. Большие скорости в отличие от других видов автомобильного спорта не являются отличительной чертой триала.

Главная задача экипажа (водитель и штурман) – уложиться в установленное контрольное время при прохождении участка трассы, набрав при этом минимальное количество штрафных очков. Существуют 14 «нарушений», за которые начисляются штрафные очки. Здесь, например, остановка более чем на 15 секунд, откат более чем на 10 см и другие.

Начало этого вида автомобильного спорта в Европе приходится на

1990 г.; 23 июня в Штайнбурге стартовал первый Europa Truck Trial, тогда в нем участвовали всего десять машин, среди которых были, например, Unimog 406 8x8 и MAN с платформой для транспортировки ракет. Правда, уже в течение 1990 г. количество команд выросло, а в 1997 г. в трак-триале приняли участие 69 представителей 12 стран. Первым, кто осознал всю прелесть нового вида спорта, был Петер Бетген, он же был его идейным вдохновителем и организатором и остается им по сей день.

Главной проблемой организации трак-триала был регламент. Организаторы имели опыт лишь в области гонок на легковых автомобилях. Отсюда возникло деление грузовых автомобилей по аналогии с легковыми – по объему двигателя; такое деление приводило порой к весьма неожиданным последствиям, и скоро была выработана более правильная классификация – по ширине колеи и колесной базе.

В страны бывшего СССР трак-триал пришел достаточно недавно. Первые соревнования прошли в 1996 г. на единственном в СНГ специальном полигоне в Бронницах под Москвой (ранее он использовался для испытаний военной техники) – Кубок России по триалу на грузовых автомобилях. В 1999 г. команды стран СНГ впервые приняли участие в европейских соревнованиях, показав достаточно неплохие результаты.

В этом году прошел организованный Белорусской и Российской автомобильными федерациями чемпионат Содружества, явившийся очередным важнейшим этапом в истории развития трак-триала в странах СНГ.

Торжественного открытие 4-го, заключительного этапа состоялось 30 сентября в карьере «Ленинский», примерно в 10 километрах от Минска. Безусловно, подобрать более удачное место для проведе-



№ этапа	Место проведения	Дата проведения
1	Бронницы	19 – 20 февраля
2	Минск	26 – 27 февраля
3	Звенигород	23 – 24 сентября
4	Минск	30 – 31 сентября

ния соревнований организаторы не смогли бы никогда. Песчаный карьер был использован в качестве естественного фона для трассы; бревна, валуны и бетонные плиты добавили для усложнения, а небольшой пруд, находящийся на дне карьера, стал великолепной водной преградой.

Всего в гонках принимали участие 34 экипажа 12 команд – из России, Белоруссии, Чехии и Германии, среди них – «АМО ЗИЛ 1» (Москва), «АМО ЗИЛ 2» (Москва), «УралАЗ» (Миасс), «МАЗ-Яровит» (Минск), «Армейцы» (Бронницы), «ОАО ГАЗ 1» (Н. Новгород), «ОАО ГАЗ 2» (Н. Новгород), S-Egal Team (Германия), Team-Alfers (Германия), «НТЦ ОАО КамАЗ» (Н. Челны), PRAGA (Чехия), «ПО МТЗ» (Минск).

Великолепная погода, настоящее бабье лето, стояла в последние дни сентября в пригородах Минска. Яркий свет солнца залил карьер, на склонах которого, словно на трибунах, разместились более 20 тысяч зрителей. Естественно, большинство болельщиков – местные жители – яростными криками поддерживали белорусскую команду («МАЗ»). Огромное количество зри-



телей, пришедших в те дни к карьеру, не остались недовольными – огромные автомобили, настоящие монстры, продвигались вперед по песчаным склонам крутизной градусов 45, тяжело переваливали через препятствия и взмывали в прыжках, словно амфибии форсировали пруд и проваливались в ямы – словом, было на что посмотреть!..

Сильнейшей командой чемпионата была признана команда «МАЗ-Яровит» из Минска – не зря сходили с ума от крика ее фанаты. Гонщики «МАЗа» – экипаж Виктора Московских/Андрея Рудницкого, заняли первое место в категории С3. Призовые места в категории

С4 – за экипажами Петра Осика/Дмитрия Книги и Сергея Круга/Дмитрия Запорощенко.

Кстати, именно экипаж команды «МАЗ-Яровит» в составе Петра Осика и Дмитрия Книги в условиях жесточайшей борьбы с опытными участниками европейского триатланта стал победителем чемпионата Европы-2000.

Но вернемся к чемпионату Содружества. Второе место – за командой ОАО «УралАЗ», а на третьем месте – «ОАО ГАЗ 1». Несомненно, на призовых местах – достойнейшие команды, отстоявшие в условиях жесткой конкуренции и напряженной борьбы свое право на победу.

рей Пузырев. В командном зачете первое место – за «АМО ЗИЛ», безусловным лидером. В качестве приза команда «ЗИЛа» увозит большую вазу «Гжель», на боку которой нанесен порядковый номер кросса. Этот приз – переходящий, но по условиям организаторов команда, трижды в любые годы подтвердившая право обладать им, сохранит кубок у себя навеки. Среди любителей-призеров – Михаил Мамонтов, финишировавший третьим, и занявший второе место самый молодой участник соревнований Сергей Ивакин. На первом месте – Роман Ларионов. Также

был отмечен самый старший гонщик Александр Арапов. Каждому номинанту были вручены ценные призы-подарки. Закончились дни соревнований, но мы наде-

емся, что новый кубок будет развиваться, что в будущем состоятся новые кроссы, ведь этот вид спорта не может оставить равнодушным никого!



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

До 10 тонн

До 2 тонн

объявление

БЛАНК



Blank area for text input, consisting of several horizontal lines and a box at the bottom.

Для ответа телефон или иной способ связи

**ПРО-
ДАЮ**

GAZ-2217 Баргузин, май 2000 г.в., пробег 10 тыс. км, гидроусил., люк, центр. Замок, сигнал., газ. оборудо-
вание. \$ 6 тыс.. Т. 329-88-30, 328-97-77.

GAZ-22171 Соболь, 04.2000 г.в., 10-местный, центр. замок, сигнал., газ. оборудование. Т. 311-77-87.

GAZ-27057 Газель, 98 г.в., 4x4, двиг. 406, 110 л.с., пробег 35 тыс. км. Т. 366-01-66, 365-00-96.

GAZ-27057 Газель, 09.98 г.в., полнопривод., 7 мест, двиг. 406, пробег 34 тыс. км, ТО-02, сигнал., антикор.
3,4 тыс.\$ Т. 8-902-686-54-86.

GAZ-2752 Соболь, 99 г.в., 7 мест, двигатель 406, газ-бензин, КПП-5 ст., ТО-01, антикор., сигнал.,
пробег - 32 тыс. км, \$ 4,7 тыс. Т. 317-81-36.

Газель, 98 г.в., тент, пробег 56 тыс. км, 2 тыс.\$ Т. 908-34-94.

Газель Фермер, 11.97 г.в., пробег 50 тыс. км, 2,6 тыс.\$ Т. 140-49-88.

Газель, 96 г.в., изотерм. Фургон, дв. 402, КПП 5-ст., пробег 70 тыс. км, 1,5 тыс.\$ Т. 219-91-53.

Газель, 97 г.в., тент, КПП 5-ст., дв. 402, 1,9 у.е. Т. 147-05-80.

Газель 2705, 97 г.в., 7 мест, газ-бензин, полугруз. Т. 157-52-18, 194-98-94.

Мерседес-308 грузовой фургон, 91 г.в., 170 тыс. км, дв. 2,4 дизель, макс. Масса 3500 кг, 4 тыс.\$ Т. 778-21-36.

Мерседес-310 92 г.в., куз. 602, двиг. 2,3, карбюратор, КПП - мех., гидроусилитель руля, 5,5 тыс.\$ Т. 931-96-31.

Рено-Трафик, 85 г.в., дв. 2,1 дизель, 8 л/100 км, объем 9 куб. м, 2 тыс.\$ Т. 556-74-52.

Фольксваген-Т4 1,9 дизель, 91 г.в., пробег 170 тыс. км, 4 тыс.\$ Т. 113-94-17, 8-902-653-73-18 (моб).

Фольксваген-Транспортер-Т4, 91 г.в., 1,9 дизель, КПП 5-ст., 3 места ПТС, 5,1 тыс.\$ Т. 383-45-71.

Форд-Транзит, 95 г.в., турбодизель, длинная база, 8,2 тыс.\$ Т. 562-41-80.

Форд-Транзит, 91 г.в., дв. 2,0 л бензин, КПП 5-ст., грузовой, короткая база, 3,5 тыс. у.е. Т. 446-44-41.

Форд-Транзит, 91 г.в., дв. 2,5 дизель, 100L, длинный, ГУР, 4,7 тыс.\$ Т. 485-84-15.

GAZ-3307, 93 г.в., изотерм. Фургон. 1 тыс. у.е., торг. Т. 473-19-04.

GAZ-3307, 94 г.в., изотерм., ТО-01, лицензия, санпаспорт, 1000\$. Т. 958-52-06.

GAZ-3307, 94 г.в., меб. Фургон, 800 у.е. Т. 471-82-02.

GAZ-33073 93 г.в., тент, пробег 65 тыс. км, 1000\$. Т. 974-25-25 для аб. 1813.

GAZ-4301, 95 г.в., меб. Фургон, дизель, 2 тыс.\$ Т. 174-56-53, 377-78-35.

GAZ-66, кунг, пробег 2 тыс. км, год после консервации. Т. 8-902-692-45-09.

ЗИЛ-130, 94 г.в., пробег 55 тыс. км, железная будка, 2 тыс.\$ Т. 218-40-01.

ЗИЛ-130, изотер. Фургон, 94 г.в., после капремонта, 2,1 тыс.\$ Т. 901-30-92.

ЗИЛ-431410, 93 г.в., пробег 62 тыс.км, 500\$ + запчасти. Т. 381-44-47.

ЗИЛ-431412, 94 г.в., меб. Фургон, 2,15x2,50x4, пробег 56 тыс. км. Т. 275-16-37.

ЗИЛ-4331, 89 г.в., дизель 645, капремонт двигателя, тент, ТО-01, бак 400 л, 2, 5 у.е. Т. (240)3-78-55.

ЗИЛ-5301, АО Бычок, 99 г.в., пробег 8,5 тыс. км. Т. 115-45-95.

ЗИЛ-5301, АО Бычок, 97 г.в., изотерм., пр. 50 тыс. км, 135 тыс.руб. Т.722-71-90.

Мерседес-508, 90 г.в., дв. 2,3 л дизель, г/у руля, мультилифт, 11 тыс.\$ Т. 119-61-07, 959-77-49.

Мерседес-814D, 90 г.в., фургон, 87 тыс. км, г/п 5 тонн, 50 куб.м, гидроподъемник, 15 тыс. у.е. Т. 135-70-28.

КАМАЗ-5320, 93 г.в., пробег 86 тыс. км, капремонт двигателя 2000, контейнер мор. Термо с холод., зап-
части, 4,7 тыс.\$ Т. 483-41-59.

КАМАЗ-5320, 88 г.в., пробег 80 тыс. км, большой контейнер, 3 тыс.\$ Т.512-18-01.
 МА3-500 контейнер Морфлот, 87 г.в., на ходу, лицензия, санпаспорт, спальник. Т. 557-80-65.
 МА3-53366, 94 г.в., пробег 150 тыс.км, борт, тент, ворота и прицеп МА3-83781, 96 г.в., длина 7,8 м, борт, тент, ворота, общий V-85 куб.м. Т.564-14-08.
 МА3-53371-029, 92 г.в., 10-тонный контейнер 6,33 куб.м, 2 спальника, 5,8 тыс.\$ Т. 549-71-29.
 МАН-14-192 грузовик, 88 г.в., 600 тыс.км, в сцепке, 15 тонн грузоподъем, 73 куб. Т. 967-49-82.
 Мерседес-1622L, 84 г.в., г/п 10 т, дизель, тент, с гидроподъемником на 1,2 т, лицензия, 6 тыс. у.е. Т. 359-99-95, 279-05-25.
 Форд-Карго грузовик, 85 г.в., 6 л дизель, кузов 6х2,4х2,4-34 куб. м, гидролифт, холодильник Кариер. Т. 488-68-06.

Вольво-F12 Глобентротер, 93 г.в., пробег 600 тыс.км, пневмоподушки, 2 спал. Места, салон люкс + п/прицеп Шмитц, 91 г.в., термокинг. Т. 437-15-77.
 Вольво-F12, рефрижератор, 92 г.в., пробег 180 тыс. км, 50 тыс.\$ Т. 417-01-67.
 ДАФ-95-400 тягач, 96 г.в., 430 тыс. км + п/прицеп Fruehauf 97 г.в., 250 тыс. км, объем 92 куб. м, только сцепкой, 60 тыс.\$ Т. 8-902-675-69-25.
 ДАФ-95-430, 93 г.в., пробег 600 тыс. км, пневмоподуш. + п/прицеп Шмитц, 91 г.в., термокинг, 33 европалеты, Tir. Т. 437-16-38.
 МА3-54323, седельный тягач, без прицепа, 94 г.в.. в экспл. С 96 г., 370 л.с., бак 500 л, 11,5\$. Т. 210-17-37.
 МА3-54329/229, пробег 28 тыс. км + п/п Фрюоф, 82 куб., меняю на хор. дом в деревне, с маг. газом, до 100 км от МКАД. Возможна доплата или др. а/м Т. 8-901-711-37-10.
 МА3-64229 тягач, 90 г.в. и полуприцеп Нарко, финск., 76 куб.м, тент, 2 оси, 30 палет. Т. 704-75-42.
 Ман-19402 сед. Тягач, 94 г.в., выс. Кабина с п/п, реф. Аккерман, 92 г.в., 33 (66) европалет, 82 куб.м, 3 моста Fruehauf пневмо. Т. 359-36-33, 108-10-82.
 Мерседес-1733LS, 90 г.в., 2-осный седельный тягач, пробег 680 тыс. км, пневмо, спальники, автономка + двигатель на з/части. Т. 768-20-27.
 Мерседес-1838LS люкс, 94 г.в., седельный тягач, 350 тыс. км, пневмоподвеска, рация, TIR. Т. 797-03-37.
 Мерседес-1935, груз., 91 г.в. 700 тыс. км, пневмо, 2 спальника + п/п Шмитц, 91 г.в., холод. Установка Кариер, 33 европалеты, TIR. Т. 437-01-55.
 Рено-Майор R360T, 92 г.в., сед. Тягач, 700 тыс. км, 339 л.с., 2 спальника, Вебасто, 6 тыс.\$ Т. 417-64-44, 448-81-83.
 Скания-112, 89 г.в., пневмо, автономка + п/п-рефр. Шмитц, 89 г.в., 76 куб.м, пневмо, SB-2, 23 тыс.\$ Т. 713-38-80, 8-902-681-14-25.
 Скания-143, 90 г.в., 750 тыс. км, 460 л.с., 2 спальника, пневмоподвеска + п/п, меб. Фургон 91 г.в., 28 тыс.\$ Т. 195-26-28.
 СуперМА3-64229-032 седельный тягач, 95 г.в., мощность 280 л.с., 3-осн., + прицеп-93866, 93 г.в., объем 68 куб.м, 2-осн., 2 бака 630 л, 13х2,5х2,5м Т. 490-38-27.

Ивеко-A40E10 турбодейли, 98 г.в., 16 пас. мест, пробег 73 тыс. км, двиг. 2,5 л, дизель, г/у руля, 2-скат резина, ПТС, 15 тыс.\$ Т. 720-19-78, 720-19-61.
 Мерседес-Вито, 96 г.в., 75 тыс. км, 2,3 TDI, КПП-5, 8 мест, люк, 17,5 тыс.\$ Т. 126-75-66.
 Мерседес-Спринтер микроавтобус, 9 мест, 97 г.в., двиг. 2,3 дизель, г/у руля, пробег 68 тыс. км, 15 тыс.\$ Т. 8-902-603-23-70.
 Мицубиси-L300, 90 г.в., микроавтобус, бензин, руль левый, сигнал., 2,8 тыс.\$ Т. 408-59-09.
 Пежо-G5 микроавтобус, 91 г.в., двиг. 2,5 дизель, высокий, 3,8 тыс.\$ Т. 8-902-684-75-47, 277-91-92.
 Фольксваген-Каравелла, 93 г.в., 7 мест, пробег 159 тыс. км, дв. 2,4 дизель, 2 печки, фаркоп, ТО, *,3 тыс.\$ Т. 403-81-16.
 Фольксваген-Каравелла T4, 91 г.в., дв. 2,5 бензин, пробег 75 тыс. км, 8 мест, ПТС-77, 7 тыс.\$ Т. 278-17-25.
 Форд-Эконолайн-E350, 93 г.в., 7.3 дизель, высокая крыша, люкс, кондиц., TV, видео, эл. диван, 57 тыс. миль, 13,5 тыс.\$ Т. 197-33-66.
 Икарус-250, 80 г.в., 50 пассаж. мест, капремонт двигателя, 3,5 тыс.\$ Т. 183-68-69, 180-95-12.
 Неоплан-216Н 49+1 мест, автобус, 82 г.в., 310 т.км, кондиц.-конвекта, тельма, туалет, холодильник, кофеварка, видео, 17 000\$. Т. 8-902-671-98-26.

Автопоезд

Автобус

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



Уважаемые читатели!

Редакция просит Вас ответить на вопросы этой анкеты. С помощью Ваших ответов мы надеемся сделать журнал более интересным и содержательным. Мы пишем для Вас и нам интересно знать Ваши увлечения, интересы, пожелания.

нужное отметить

1. Личные данные:

ФИО _____

Возраст _____ Место жительства (город) _____

Профессия _____ Трудовой стаж _____

2. Вы приобрели журнал ради:

любопытства

информации

случайно

3. Что Вас больше всего интересует в содержании журнала? (Поставьте в квадратах цифры, начиная с 1, по мере снижения Вашего интереса)

Тесты автомобилей

Конструкция коммерческих автомобилей

Маркетинг рынка грузоперевозок

История

Иностранные автомобили

Новости

Европа Америка Другие страны

Спецтехника

4. Почему именно этот раздел интересует Вас больше всего _____

5. Какие новые разделы вы хотели бы увидеть в нашем журнале? _____

6. Где Вы приобрели журнал?

Уличный лоток

Киоск

Авторынок

Магазин

Иное

7. Откуда Вы получаете информацию о коммерческих автомобилях?

Газеты

Журналы

Книги

Иные источники (какие)

8. Коммерческий автомобиль какой марки Вы эксплуатируете? _____

9. Ремонтируете Вы или Ваша фирма свой коммерческий автомобиль сами, или делаете это на сервисе? _____

Адрес редакции: 119633 Москва, а/я 117, «Автотрак»

СЕРВИСНЫЕ СТАНЦИИ VOLVO TRUCK CORPORATION

Москва
«Евротраксервис»
119530, Москва
Очаковское шоссе, 32
Тел.: +095-4428159, 7923790
Факс: +095-4423281, 7923791

Нижний Новгород
«Тиропанефтранс»
603037, Нижний Новгород
ул. Федосенко, 49
Тел.: +8312-226740
Тел./факс: +8312-224679

Саратов
«Дуэт ТЛ»
410086, Саратов
Песчано-Уметский тракт, 10
Тел.: +8452-332887
Факс: +8452-330238
E-mail: office@duet.saratov.ru

Омск
«АПРЕС»
644024, Омск
ул. 13-я Комсомольская,
Тел./факс: +3812-417380

Москва
«Автокомбинат №36»
123373, Москва
ул. Василия Петушкова, 3
Тел.: +095-4915335
Тел./факс: +095-4919994

Волжский
«Интеравтосервис»
404103, Волгоградская обл.
Волжский, База Минстроя
Тел.: +8443-223900
Тел./факс: +8443-421033
E-mail: volvoias@mits-voljsky.ru

Смоленск
Смоленское отделение АО
«Совинтеравтосервис»
216050, Смоленский р-н,
п/о Жуково
Тел./факс: +08122-22734, 22719
E-mail: sosias@sci.smolensk.ru

Воронеж
«Интеравто Воронеж»
394019, Воронеж
ул. Машиностроителей, 20
Тел./факс: +0732-711151
E-mail: mail@intavt.vrn.ru

Санкт-Петербург
«Совавто-Санкт-Петербург»
196199, Санкт-Петербург
Витебский проспект, 3
Тел./факс: +812-9281114,
3270050

Уфа
«ТехТранс»
450000, Уфа
ул. Майкопская, 5
Тел./факс: +3472-212041
E-mail: ufavolvo@ufanet.ru

Тольятти
«АВТ Сервис»
445633, Тольятти
Южное шоссе, 8
Тел./факс: +8482-390968, 381993
E-mail: avtvolvo@atfack.ru

Тюмень
«Запсибгазпром»
224029, Тюменская обл.,
п. Антипино, Пром. зона
Тел.: +3452-398700
Факс: +3452-270227

Санкт-Петербург
«Техпортавтосервис»
198035, Санкт-Петербург
ул. Шотландская, 1
Тел.: +812-1149301
Тел./факс: +812-1149297

Минводы
«Совтрансавтосервис-Минводы»
357514, Минводы Промзона,
5-й км
Тел./факс: +86531-51355

Красноярск
«Кангин и Ко»
660002, Красноярск
ул. 26 Бакинских комиссаров,
10 «А»
Тел.: +3912-632246
Факс: +3912-330445
E-mail: kangin@online.ru

Челябинск
454080, Челябинск
Свердловский проспект, 28
«Челябинское Автомобильное
Военное Училище»
Тел./факс: +3512-359570

Екатеринбург
«УралЭкоСервисТранс»
620066, Екатеринбург
Промышленный пр-д, 3
Тел.: +3432-490400, 418751
Тел./факс: +3432-414241
E-mail: uest@sky.ru

Орел
«Автолайф»
302025, Орел
Московское шоссе, 175 А
Тел.: +0862-230243,
+0862-433524
Факс: +0862-433673

Владивосток
«Волвладсервис»
690020, Владивосток
ул. Лермонтова, 54
Тел./факс: +4232-380621
E-mail: volvlad@mail.primorye.ru

Новосибирск
«Грузовой сервисный центр – ВТ»
630052, Новосибирск
ул. Троллейная, 85
Тел./факс: +3832-430954
E-mail: volkov@tsc.omsk.su

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА VOLVO TRUCK CORPORATION В РОССИИ

Москва
125083, Москва
ул. Восьмого марта, 12
Тел.: +095-961 1030
Факс: +095-961 1032
E-mail: vtc9.moscovna@
memo.volvo.se

Санкт-Петербург
191119, Санкт-
Петербург
ул. Достоевского,
19/21
Тел.: +812-3273322
Факс: +812-3273426
E-mail:
vtc9.yuris@memo.volvo.se

Нижний Новгород
603000, Нижний
Новгород
ул. Маслякова, 5,
офис 49
Тел.: +8312-341800
Факс: +8312-342290
E-mail: volvot@kis.ru

Челябинск
454021, Челябинск
ул. Молодогвардейцев,
34
Тел.: +3512-185703
Факс: +3512-186292
E-mail:
bo.andersson@chet.
surnef.ru

Новосибирск
630049, Новосибирск
Красный проспект,
184, офис 607
Тел./факс: +3832-
164595
Факс: +3832-209060
E-mail:
volvonsk@online.sinor.ru

Калининград
236040, Калининград
ул. Черняховского, 6
Тел.: +0112-434411,
436413
Факс: +0112-436021
E-mail:
volvo@vtc.koenig.ru

Отдел сервиса:
123272, Москва
ул. Василия
Петушкова, 3
Тел.: +095-4919720
Факс: +095-4919841
E-mail: volvo.altermar-
ket@co.ru

VOLVO

Volvo Truck Corporation

ТОО «Тайс»
Грузовые
перевозки
732-64-60

