

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

# АВТОТРАК

№3 2002

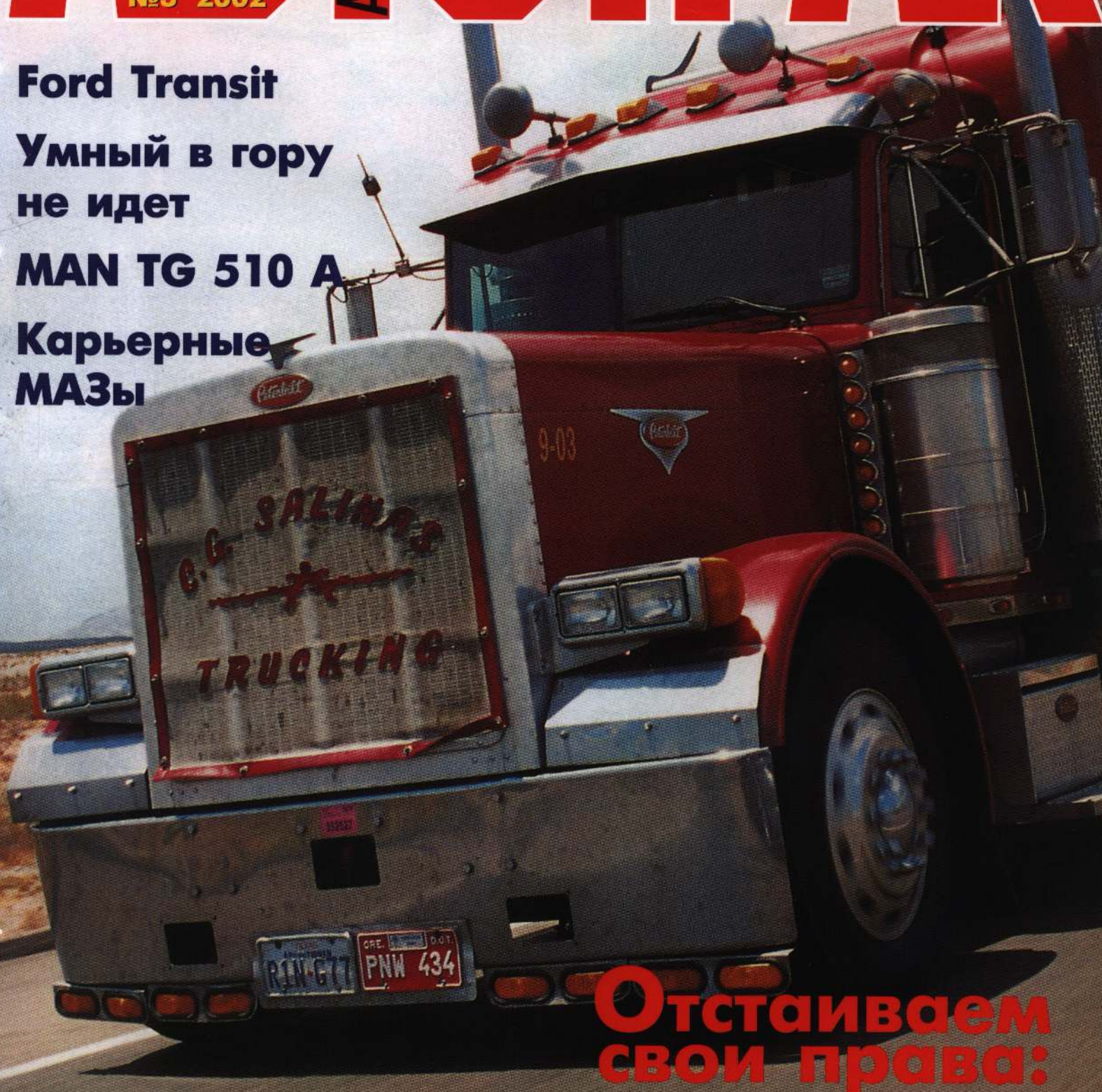
AUTOTRUCK

**Ford Transit**

**Умный в гору  
не идет**

**MAN TG 510 A**

**Карьерные  
МАЗы**



**Отстаиваем  
свои права:**

**НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**



# 7ая МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

## 7th MOSCOW INTERNATIONAL MOTOR SHOW



**ПРИНИМАЕМ**

**2 0 0 2**

**ЗАЯВКИ**

**НА УЧАСТИЕ**

**21-25 АВГУСТА / AUGUST**

**В ВЫСТАВКЕ**

Выставочный Комплекс ЗАО "Экспоцентр"  
на Красной Пресне, Москва

Exhibition Complex of Expocentr  
at Krasnaya Presnya, Moscow

ОРГАНИЗАТОРЫ / ORGANISERS



ПРИ СОДЕЙСТВИИ  
ASSISTED BY:



ЗАО ЭКСПОЦЕНТР

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ / SUPPORTED BY:



МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ,  
НАУКИ И ТЕХНОЛОГИЙ РФ,  
ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

ITE Group Plc

105 Salisbury Road,

NW6 6RG, London, UK

Tel: +44 (0) 207 596 5224

Fax: +44 (0) 207 596 5108

E-mail: motor@ite-exhibitions.com

ITE LLC

Ул. Щелкина 42, Строение 2а

Россия, 129110 - Москва

Тел: +7 095 935 7350

Факс: +7 095 935 7351

E-mail: motor@ite-expo.ru

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



# Если долго мучиться

# М

ы пытаемся лечить последствия, а не причины. А обитатели Кремля, разглядывая страну из аквариума, гадают, как долго мы будем мучиться и что получится при таком лечении.

Недавно глава страны объявил, что пора возвращать капитал, вывезенный из страны, а то владельцы этих денег замучаются пыль стряхивать с лакированных туфель при визитах в банки в попытках оплатить свои счета. Во-первых, где вы видели пыль на асфальте Цюриха или Лондона? Во-вторых, большинство денег вложено в роскошь, недвижимость и производство на территории иностранных государств. Ну а в-третьих, деньги та же вода: они сами прокладывают себе дорогу там, где удобнее, и текут туда, где лучшие условия их вложения. Можно изменить направление движения их потока, но для этого надо создать экономические предпосылки. Законодательство, налоговая база, порядочность чиновников – вот каменный фундамент русла, по которому пойдут финансовые потоки. Без этого фундамента, даже если и будут попытки вложить капитал в страну, деньги уйдут в небытие как вода в песок. К угрозам мы привыкли и поэтому никого этим уже не испугаешь. Коммерсанты не будут расталкивать друг друга в очередях в банках, чтобы перевести деньги в страну и закопать

их, как Буратино на Поле чудес. Нет для этого предпосылок, как и дураков среди тех, кто вывозил капиталы. Ни в одну страну мира с государственно-криминальной экономикой деньги не пойдут. Не надейтесь.

Мы продолжаем распродавать сырье, не вкладывая в воспроизведение ресурсов. Российский бюджет на 40% пополняется таможенными платежами, в то время как в развитых странах не более 15%. Нет льгот производителям, нет помощи малому бизнесу, число чиновников в России в три раза больше, чем в СССР. Неужели наши руководители считают, что коммерсанты начнут вкладывать деньги в страну, где придется кормить эту армию жадных и вечно голодных руководителей?

Мне кажется, что главный смысл всех этих речей и телодвижений в том, чтобы показать видимость работы и заботы о стране. Как пример – суета вокруг аббревиатуры ГИБДД-ГАИ. Похоже на старческий маразм. Захотели ГИБДД, за два года надоело – ГАИ. И все это за наши с вами денежки. Ну нет дела важнее, чем придумывать названия госструктурам. У них, наверное, нет, но зато есть видимость работы. Жаль только, что еще не придумали средства, превращающего видимость в реальность. Но если долго мучиться...

**Если долго мучиться, что-нибудь получится. Слова из популярной песенки в нашей стране становятся ключом к пониманию происходящего. Наверное, руководители страны также руководствуются этим девизом, пытаюсь, надеюсь, искренне, сделать хоть что-то в экономике. Но принимаемые решения поверхностные и совершенно, как мне кажется, не устраняющие причину кризиса.**



# В номере

3/2002:



..... Если долго мучиться  
..... Новости  
..... Новости законодательства  
..... Работа в свободное  
..... от налоговой время  
..... Ford Transit  
..... Новости  
..... Шестнадцать тонн контроля  
..... Жаркий фрахт  
..... Умный в гору не идет  
..... П-36 – лучший «мультистоп» в мире  
..... Гигант автостреды  
..... Лечение остеохондроза  
..... Вкус жареного КамАЗа  
..... Башковитая машина  
..... Новости  
..... Автобазар  
..... Грузовые автоперевозки  
..... Немецкий сосунок  
..... Оверленд-6. Приключение продолжается  
..... Помоечный Клондайк  
..... Моторные масла  
..... Карьерные МАЗы  
..... Stralis для Ferrari  
..... Подписка  
..... Анекдоты

**1** от редакции .....  
**4** новости .....  
**6** закон и человек .....  
**8** закон и человек .....  
**12** дегустация .....  
**18** новости .....  
**20** спецтехника .....  
**22** за бугром .....  
**26** наболевшее .....  
**30** служба доставки .....  
**36** испытания .....  
**40** медицина .....  
**41** встречи на дорогах .....  
**42** чудо-юдо .....  
**45** новости .....  
**46** рынок .....  
**48** рынок .....  
**50** спецтехника .....  
**51** экспедиция .....  
**52** репортаж .....  
**58** ликбез .....  
**60** архив .....  
**65** спорт .....  
**66** подписка .....  
**68** юмор .....



Все о  
коммерческих  
автомобилях

# АВТОТРАК



**Учредитель:**  
**ТОО фирма «Таис»**

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

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

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

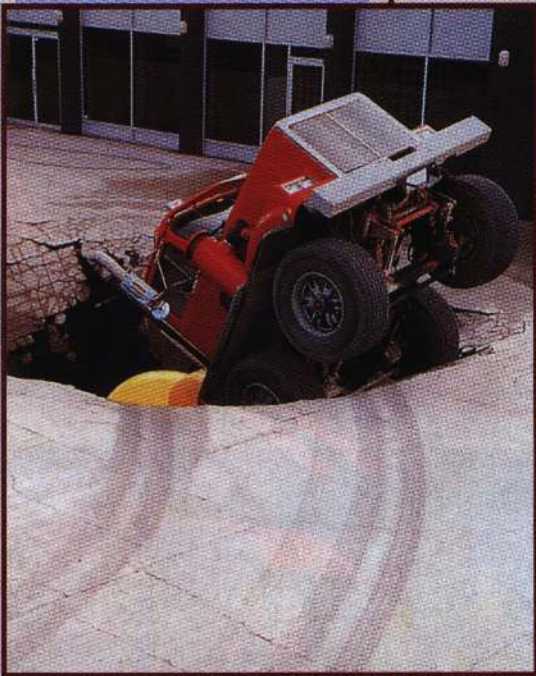
Журнал зарегистрирован в Комитете РФ  
по печати: свидетельство №77-3368 от  
10.05.2000  
Тираж: 9000 экз.

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



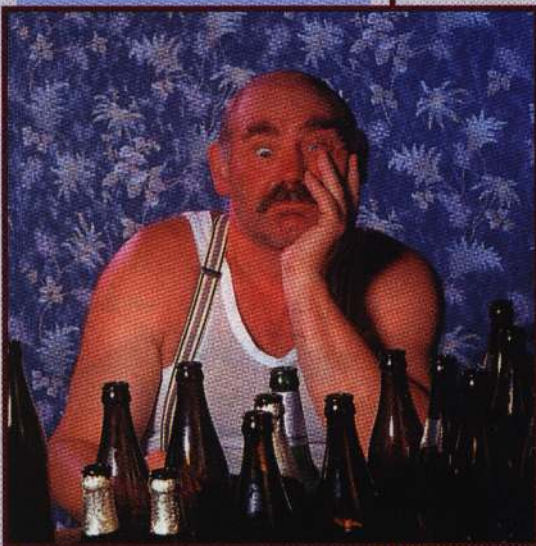


## ■ Автострахование



Ряд положений Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в РФ» вступил в силу с 7 мая. Текст закона, подписанный 25 апреля президентом РФ, опубликован в «Российской газете». В соответствии с законом со дня официального опубликования вступают в силу его положения, касающиеся создания профессионального объединения страховщиков и условий выдачи страховщикам разрешений (лицензий) на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Глава третья, связанная с компенсационными выплатами в счет возмещения вреда жизни и здоровью потерпевших, и статья 27, предусматривающая обязанность профессионального объединения по осуществлению компенсационных выплат, вступают в силу с 1 июля 2004 г. Остальные положения закона вступают в силу с 1 июля 2003 г. В соответствии с законом владельцы транспортных средств обязаны за свой счет страховать в качестве страхователей риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств. При этом на территории России запрещается использование транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленные законопроектom обязанности по страхованию своей гражданской ответственности. В отношении таких транспортных средств не будут проводиться государственный технический осмотр и регистрация. Обязанность по страхованию гражданской ответственности не распространяется на владельцев транспортных средств: максимальная конструктивная скорость которых не превышает 20 км/ч; на которые по их техническим характеристикам не распространяются положения российского законодательства о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении на территории России; Вооруженных Сил РФ, за исключением автобусов, легковых автомобилей и прицепов к ним, иных транспортных средств, используемых для обеспечения хозяйственной деятельности Вооруженных Сил; зарегистрированных в иностранных государствах, если гражданская ответственность их владельцев застрахована в рамках международных систем обязательного страхования, в которых участвует Россия. Страховая сумма, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) возместить потерпевшим причиненный вред, составит 400 тыс. руб.: в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью нескольких потерпевших, – 240 тыс. руб., и не более 160 тыс. руб., при причинении вреда жизни или здоровью одного потерпевшего; в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, – 160 тыс. руб. и не более 120 тыс. руб. при причинении вреда имуществу одного потерпевшего.

## ■ Глава ГИБДД хочет некоторых пьяных считать трезвыми



В России вполне возможно законодательно определить нормы содержания алкоголя в крови водителя, позволяющие ему беспрепятственно управлять транспортным средством, считает глава ГИБДД генерал-лейтенант Владимир Федоров. «Мы сами делаем себя страной пьяниц. Полный запрет на алкоголь, так называемый «сухой закон», невозможен в реальных условиях», – заявил сегодня Федоров. По его мнению, «надуманные драконовские меры приводят лишь к росту статистики «алкоголизации дороги» и являются дополнительным основанием для мздоимства». «В подавляющем большинстве стран мира законодательно определены допустимые нормы алкоголя в крови водителя. Особенно это касается стран, где умеренное употребление спиртных напитков является частью национальной культуры – в таких странах, как Греция, Бельгия, Германия, Франция», – подчеркнул Федоров.

Напомним, что ГИБДД уже пыталась законодательно ввести допустимую норму алкоголя в 0,2 промилле, но Дума отклонила этот проект. В результате сейчас пьяным можно счесть водителя при наличии такой дозы алкоголя, которая отражается на показаниях прибора, но совершенно не сказывается на его поведении и скорости реакции. Возможен и такой вариант, когда врач выносит двусмысленное заключение – «наличие алкоголя в крови выявлено, следов опьянения не обнаружено». Водителя в этом случае не должны наказывать, однако обычно все кончается банальной взяткой.



## ■ «ГАЗ» налаживает в Китае сборку «ГАЗелей»

Горьковский автозавод налаживает сборку автомобилей «ГАЗель» в Китае. Сборка микроавтобусов популярной марки будет вестись на автозаводе «Хуанхай» в городе Дандонг, с которым «ГАЗ» связывают партнерские связи. В 80-е годы в Дандонге собирали грузовики «ГАЗ-51», а первый китайский грузовик «Дунфен» был изготовлен по чертежам конструкторов Горьковского автозавода.

Как сообщили в администрации «ГАЗа», популярность автомобилей марки «ГАЗ» очень высока в Китае. На промышленной выставке «Технологии из России-2002» в Китае экспозиция «ГАЗа» пользовалась большим успехом. Автозавод был награжден дипломом «За интересное представление технологических возможностей».

«Китайская сторона весьма заинтересована в продукции автозавода», — сказал представитель «ГАЗа». Кроме сборки микроавтобусов, «ГАЗ» подписал протоколы о поставках в Китай заготовок автомобильных деталей на сумму до 30 млн долларов и поставку технологии по производству различного оборудования.



## ■ В планах

Минтранс РФ предлагает создать лизинговую компанию с государственным участием, которая централизует закупку автобусов и троллейбусов и будет передавать их в лизинг регионам.

Министерство предлагает субсидировать из федерального бюджета от 50% до 2/3 процентной ставки по кредитам на приобретение нового подвижного состава (примерно по той же схеме сейчас дотируется судостроение). По словам представителя Минтранса Алексея Шацкого, с Минфином и Минэкономразвития прорабатываются возможные механизмы господдержки лизинговых программ.

В поиске механизмов чиновникам помогает глава думской фракции ОВР Вячеслав Володин, лоббирующий интересы Энгельсского троллейбусного завода («Тролза», Саратовская обл.), а также холдинг «Руспромавто», владеющий крупнейшими автобусными заводами. Так, депутат Володин направил Михаилу Касьянову проект постановления, в котором предлагает создать компанию по лизингу троллейбусов и трамваев с уставным капиталом в 800 млн руб. и участием государства не менее 50%. В «Руспромавто» считают, что в сферу деятельности такой компании следует включить и лизинг автобусов, а капитал ее можно увеличить за счет привлечения не бюджетных, а заемных средств банков.

Источник в Минтрансе говорит, что предварительные переговоры о создании лизинговой компании ведутся с Альфа-банком и НРБ. Предполагается, что на закупке данной партии автобусов удастся сэкономить около одного миллиона рублей.



## ■ Сотрудничество

Ассоциация международных автоперевозчиков Эстонии выразила заинтересованность в участии в строительстве перецепного терминала на территории Псковской области.

АСМАП Эстонии рассмотрела итоги переговоров с администрацией области и, как сообщил заместитель губернатора Владимир Бланк, посчитала для себя выгодным принять участие в такого рода проекте. Ассоциация предложила себя в качестве партнера по проекту строительства перецепного терминала в Шумилкино. В рамках строительства перецепного терминала предполагается создать технологию, которая позволит обрабатывать грузы без пересечения тягачом границы. Контейнеры, подвешенные к границе с эстонской стороны, будут перегружаться на российский транспорт и таким образом следовать далее по территории. Это поможет увеличить оборачиваемость транспорта и сокращение простаивающих грузовиков на границе. На предварительных переговорах, прошедших в феврале нынешнего года, стороны одобрили идею создания терминала с пропускной способностью до 100 машин в сутки и договорились о подготовке бизнес-плана для обоснования инвестиционного проекта. Ожидаемый объем инвестиций на первом этапе составит более 3 миллионов долларов.





# НОВОСТИ законодательства

Александр Котов

**1 июля этого года – дата начала действия нового Кодекса об административных правонарушениях. Именно это событие вызывает наибольший интерес многих автоперевозчиков, среди которых немало индивидуальных предпринимателей. А между тем уже вступили или вступают в действие и другие нормативные акты, имеющие большое значение как для организаций, так и для ПБОЮЛ. Решения законодателей, по их мнению, принимаются для максимального удобства юридических лиц и предпринимателей. Многие из них направлены на упрощение некоторых процедур, например регистрации организаций.**

## Освобождение от уплаты НДС

«Организации и индивидуальные предприниматели имеют право на освобождение от исполнения обя-

занностей налогоплательщика, связанных с исчислением и уплатой налога (далее – освобождение), если за три предшествующих последовательных календарных месяца сумма выручки от реализации товаров (работ, услуг) этих организаций или индивидуальных предпринимателей без учета налога и налога с продаж не превысила в совокупности один миллион рублей» (ст. 145 ч. 2 Налогового кодекса РФ).

С вступлением в силу с 1 июля 2002 г. Федерального закона от 29.05.2002 № 57-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в часть вторую Налогового кодекса РФ и в отдельные законодательные акты РФ» освобождение от обязанностей налогоплательщика НДС будет носить уведомительный характер. Напомню, что до сих пор налогоплательщики, желающие получить освобождение, должны были представить в налоговую инспекцию письменное заявление и документы, подтверждающие право на освобождение, которые проверялись в течение 10 дней, по-

сле чего налоговая инспекция выносила решение: освободить от уплаты НДС или отказать в освобождении. С 1 июля этого года налогоплательщик не обязан доказывать, что он имеет право на освобождение, достаточно просто довести до сведения налоговой инспекции о своем решении использовать это право.

Итак, если вы решили получить освобождение, то вам следует «представить соответствующее письменное уведомление и документы, которые подтверждают право на такое освобождение, в налоговый орган по месту своего учета». Сделать это нужно не позднее 20 числа месяца, начиная с которого вы претендуете на освобождение. Имейте в виду, что уведомление и документы можно отправить и по почте заказным письмом. В законе сказано, что «в этом случае днем их представления в налоговый орган считается шестой день со дня направления заказного письма».

Теперь подробнее о том, какие же документы подтверждают право на освобождение. Их всего три:

- выписка из книги покупок;
- копия журнала полученных и выданных счетов-фактур;
- выписка из книги учета доходов и расходов и хозяйственных операций (для индивидуальных предпринимателей) или выписка из бухгалтерского баланса (для организаций).

Вышеперечисленные документы следует предоставлять за три предшествующих календарных месяца.

Уведомление должно быть составлено по форме, утвержденной при-





казом МНС РФ от 29 января 2001 г. № БГ-3-03/23.

Как и прежде, освобождение от обязанностей налогоплательщика НДС дается на 12 календарных месяцев, в течение которых от него нельзя отказаться, «за исключением случаев, когда это право будет утрачено» (то есть в случае реализации подакцизных товаров и (или) подакцизного минерального сырья или если сумма выручки от реализации за три последовательных месяца превысила один миллион рублей).

## Трудовые договоры с работниками

Следующие изменения затрагивают в основном интересы работодателей. Если у вас есть наемные работники, позаботьтесь о том, чтобы с каждым из них был заключен трудовой договор. Новый Трудовой кодекс требует оформлять трудовые договоры в обязательном порядке (ст. 67 ТК РФ). Договоры нужно заключить со всеми работниками, принятыми на работу после 1 февраля этого года. С работниками, нанятыми ранее, этого делать не обязательно. Согласно новому Кодексу об административных правонарушениях, вступающему в силу 1 июля 2002 г., за отсутствие трудового договора с работником руководителю предприятия грозит штраф от 500 до 5000 рублей (ст. 5.27). Важность трудовых договоров обусловлена и требованиями Налогового кодекса.

Согласно 25 главе Налогового кодекса РФ «налогоплательщик уменьшает полученные доходы на сумму произведенных расходов». К расходам, связанным с производством и реализацией, относятся и расходы на оплату труда. В них включаются «любые начисления работникам... предусмотренные нормами законодательства РФ, трудовыми договорами (контрактами) и (или) коллективными договорами» (ст. 255). Следовательно, ес-

ли нет трудового договора с работником, в котором отражен размер заработной платы и других выплат в пользу работника, то и включить эти суммы в расходы нельзя. Однако следует обратить внимание, что в ст. 270 кодекса сказано, что не все расходы по трудовому договору уменьшают налогооблагаемую прибыль. К таким расходам отнесены, например, материальная помощь и оплата дополнительных отпусков сверхпредусмотренных законодательством.

## Регистрация юридических лиц

С 1 июля вступил в силу Федеральный закон от 08.08.2001 г. № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц». Исполнение функций государственной регистрации вновь образуемых организаций, а также внесение изменений в учредительные документы, реорганизация и ликвидация организаций теперь возложены на налоговые органы. С 1 июля 2002 г. государственная регистрация юридических лиц будет производиться в территориальных налоговых органах в отделах, осуществляющих учет налогоплательщиков.

Формы документов, используемых для государственной регистрации, находятся на утверждении в Правительстве РФ. До срока начала регистрации все методические указания и бланки документов будут опубликованы на официальном сайте Управления МНС России по Москве и средствах массовой информации.

Сроки государственной регистрации сократились. В ст. 8 гл. III закона сказано, что «регистрация осуществляется в срок не более чем 5 рабочих дней со дня представления документов в регистрирующий орган».

А вот размер госпошлины, которую должны уплатить предприятия, увеличился. С 1 июля ее величина будет определяться Законом «О го-

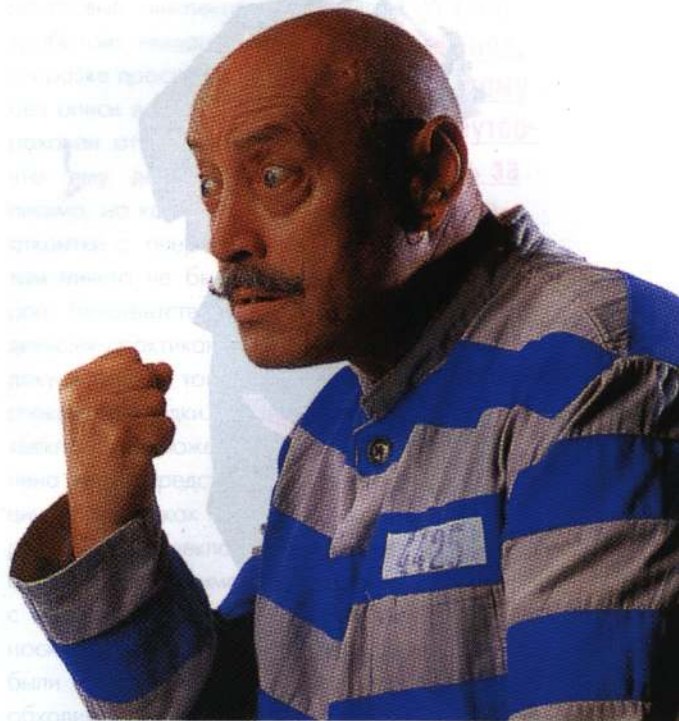
сударственной пошлине» и составит 2000 рублей.

Закон касается не только новых предприятий, но и уже работающих. Согласно п. 3 ст. 26 гл. IX закона организации, зарегистрированные до вступления в силу закона, обязаны в течение 6 месяцев представить сведения во вновь назначенный регистрирующий орган. В налоговую инспекцию нужно представить данные о своем наименовании, сведения об учредителях и паспортные данные руководителя. Те юридические лица, которые не подадут сведения до 1 января 2003 г., в соответствии с законом будут ликвидированы.

Функция регистрации предпринимателей без образования юридического лица не нашла отражения в законе, в связи с чем на налоговые органы она не возложена. Порядок регистрации ПБОЮЛ в Москве не изменяется. Функции регистрирующего органа для ПБОЮЛ остаются за Московской регистрационной палатой.

**Контактный телефон:**  
**746-0511.**

**E-mail: [profsouz@mail.ru](mailto:profsouz@mail.ru)**  
**Председатель ЦС профсоюза**  
**Александр Котов.**





Памяти Володи Железнова посвящается.  
Примерно за месяц до своей преждевременной кончины Володя Железнов сидел напротив нас.  
Ребята, сказал он, в «Автотрак» обязательно надо тиснуть статью про налоговую. У водил не осталось времени на работу, мы все ходим по налоговым и стоим в очередях неделями.  
Статью надо назвать «Работа в свободное от налоговой время».  
В первый день весны Володи не стало.

Это выражение в последнее время как нельзя кстати подходит для характеристики деятельности индивидуальных предпринимателей. Не обошла стороной налоговая реформа и предпринимате-

лей – грузовых автоперевозчиков.

Что же произошло в 2001 г.? Ничего особенного, просто вступила в действие так усердно проталкиваемая налоговиками часть



# Работа в свободное от налоговой время



вторая Налогового кодекса РФ. На волне укрепления вертикали власти, усиления государственного контроля над предпринимательской деятельностью были введены для ПБОЮЛ фактически четыре новых налога: НДС, взносы в Пенсионный фонд, в территориальный медицинский фонд, в федеральный медицинский фонд. Соответственно была утверждена отчетность по каждому новому налогу. Вдобавок Мосгордума и Мособлдума с 01.01.02 внесли изменения в свои законы о налоге с продаж, в соответствии с которыми теперь уплата и декларирование данного на-

лога ежемесячно. К тому же никто не отменял 13% налог на доходы (самый низкий налог на доходы в мире). Итого ПБОЮЛ в настоящий момент являются плательщиками трех налогов и трех сборов в фонды.

Таким образом, инспектора налоговых инспекций получили лишние несколько сот килограммов деклараций для проверки при прежнем уровне оклада. У налогоплательщиков же появилось время для размышлений о вечном, простаивая в огромной очереди в душных коридорах налоговых инспекций при попытке в шестой раз



подать декларации. Автор, ваш покорный слуга, имеет честь представлять интересы предпринимателей в налоговых инспекциях и не понаслышке знает об условиях представления деклараций. Хотелось бы привести в пример очень показательный случай, который произошел в период подачи декларации о доходах за 2001 г. в налоговой инспекции №15 по ВАО Москвы. Один предприниматель (кстати, грузоперевозчик) решил раз и навсегда уснуть спокойным сном, заплатив налоги. Простоял шесть с половиной часов в жуткой очереди, насладившись запахом пота от впереди стоявшего работника рынка. Выслушал порцию нелицеприятных выражений со стороны проталкивающихся между толпой инспекторов, шныряющих из кабинета в кабинет. Он посмотрел на полные ужаса лица выходивших из кабинетов предпринимателей, узнавших о том что им надо было подавать за весь прошлый год декларации по НДС. Скопив самые «положительные эмоции», кипя от ярости, предприниматель изобразил всем знакомый жест и на весь коридор прокричал: «А вот х... вам налогов!» Толпа, будучи солидарна с ним, восторженно отреагировала возгласами поддержки, но никто так и не ушел из очереди, как он...

Такие эпизоды были не редкостью в период декларационной кампании. Инспекторов в подобных ситуациях в какой-то мере оправдывают далеко не сахарные условия работы: порой отсутствие надлежащей оргтехники, постоянная нервотрепка. Среди налоговиков есть порядочные грамотные специалисты. Но все же в основном представители этой профессии являются носителями далеко не положительных качеств. Больше всего поражает некомпетентность налоговых инспекторов. Нельзя простить от-

сутствие элементарных знаний в сфере налогообложения и высокомерно-пренебрежительного отношения к налогоплательщикам и их представителям. Ни для кого не секрет, что в кулуарах инспекций индивидуальных предпринимателей называют «стадом» (видимо, дойных коров). Отказаться в принятии декларации и очередной раз насладиться ароматом чая – это в порядке вещей в большинстве инспекций. Самый замечательный случай произошел в инспекции по Фрязино. В апреле этого года, наивно полагая, что все инспекции работают каждый рабочий день, я приехал в налоговую подать декларации о доходах и по НДС. Дружелюбный охранник остановил меня на входе и показал на табличку с надписью «неприемный день». Постояв в недоумении минуту, я обнаружил в углу на стене скромное объявление, гласящее, что прием деклараций о доходах осуществляется каждый день. Радостно я стал апеллировать к охраннику, показывая на объявление. Смутьившись, он предоставил мне в распоряжение внутренний телефон, по которому мне удалось дозвониться до инспектора. Вышедшая ко мне инспектор, протягивая руку, чтобы взять декларацию о доходах, поинтересовалась о состоянии отчетности. Отчетность была запущена предпринимателем, мне пришлось ее восстанавливать за весь прошлый год. Узнав об этом инспектор, нервно одернув руку, сказала, что декларацию о доходах принимать отказывается, поскольку нет деклараций по НДС. Я радостно достал кипу деклараций. Ужаснувшись, инспектор сказала, чтобы я приходил в приемный день. На мое резонное предложение принять хотя бы одну декларацию о доходах последовал резкий отказ. На мое заме-

чание об отсутствии права отказаться в приеме деклараций инспектор меня послал. Хотя п.2 ст. 80 Налогового кодекса РФ закрепляет обязанность принятия декларации налоговыми органами в любом виде, за какой угодно период, поэтому отфутболить за неправильно поставленную закорючку в декларации они не вправе. В тот же день я обжаловал этот беспредел в Министерство по налогам и сборам РФ. Через недельку шелковые сотрудники министерства уговаривали меня написать на моей жалобе, что «основания для принятия мер по жалобе отпали»...

На самом деле декларации могут быть также отправлены по почте либо представлены через представителя. В первом случае законодательство требует отправки декларации заказным письмом с описью вложения. На почте вежливо откажутся вкладывать опись, поскольку это не предусмотрено почтовыми правилами и предложат послать ценным. За таким письмом получатель должен сам прийти на свою ближайшую почту, но понятно, что налоговые инспектора за своей «работой» никуда не пойдут. При отправке просто заказным письмом без описи вложения никто не застрахован от заявления инспектора, что ему действительно пришло письмо, но кроме поздравительной открытки с очередным праздником там ничего не было. Учитывая порой безответственное отношение девушек-практиканток к входящей документации, такие случаи в инспекциях нередки. Словосочетание «декларация может быть представлена через представителя» инспекции толкуют как «доставка курьером». То есть декларации заполняет сам предприниматель, а курьер с нотариальной доверенностью их носит инспектору. У меня не редки были случаи, когда возникала необходимость в подписании очеред-

**П.2 ст. 80**  
**Налого-**  
**вого ко-**  
**декса РФ**  
**закреп-**  
**ляет обя-**  
**занность**  
**принятия**  
**декларации на-**  
**логовыми**  
**органами**  
**в любом**  
**виде, за**  
**какой**  
**удовно**  
**период,**  
**поэтому**  
**отфутбо-**  
**лить за**  
**непра-**  
**вильно**  
**постав-**  
**ленную**  
**закорюч-**  
**ку в дек-**  
**ларации**  
**они не**  
**вправе.**





ного заявления непосредственно в инспекции. Инспектора говорили, что здесь должна быть подпись предпринимателя, и посылали. Я сообщал, что клиент ждет меня возле входа, выходил в коридор, ставил закорючку, и в случае подозрений на подлинность предлагал провести почерковедческую экспертизу. Налоговики смирились с неизбежностью решить все мною запланированные вопросы и расстаться надолго.

Инспектора Москвы тоже не отличаются профессионализмом и желанием работать. В 28 инспекции они за одно и то же налоговое правонарушение штрафуют несколько раз. Самый квалифицированный специалист этой налоговой битый час утверждал мне, что за неподачу декларации в установленный срок он наложит финансовую санкцию за эту самую неподачу по ст. 119 Налогового кодекса РФ. Плюс к этому еще оштрафует по ст. 122 за неуплату сумм налога. Хотя за неуплату начисляется пеня в размере ставки рефинансирования, а по ст. 122 отвечают только в случае, если налоговики докажут факт занижения доходов налогоплательщиком. В итоге мне надоело его убеждать и я предложил ему сейчас же подготовить решение о наложении санкций и подписать у начальника. На что он мне ответил, что он обязательно в ближайшее время его подготовит и придет по почте. Прошло четыре месяца...

Не углубляясь в подробности, вкратце перечислю наиболее часто встречающиеся в моей практике нарушения прав налогоплательщиков. Неправомерно предупреждение налоговиков, что при отказе от применения упрощенной системы (при переходе с патента на обычную систему отчетности) до окончания срока влечет наложение штрафов. Приносить по требованию инспекторов инспекций

Московской области вместе с декларацией по налогу с продаж еще и книгу учета доходов и расходов для проверки, а также квитанции банка об уплаченных суммах налога нет необходимости. Все это противоречит федеральному законодательству. Наложение штрафов за непостановку на учет в Пенсионном фонде РФ, если вы зарегистрированы в качестве предпринимателя до 01.01.02, неправомерно. Закон, устанавливающий за это ответственность, вступил в силу только после вышеуказанной даты. Однако если вы все-таки встали на учет, а до этого успешно проработали десяток лет, то с вас вправе взыскать суммы взносов в Пенсионный фонд только за последние три года и без начисления пени. Взносы в Пенсионный фонд входят в состав единого социального налога (ЕСН) и их уплата с 2001 г. контролируется налоговыми инспекциями. Полагаю, что все будут исправно платить ЕСН, а в 2004 г. пойдут в Пенсионный фонд, встанут на учет, а взносы уже будут уплачены. Кстати, не лишним будет потребовать счет-фактуру при покупке запчастей, солярки и т.п. Это позволит снизить уплачиваемый вами НДС.

Множество затруднений у предпринимателей возникает при попытке освободиться от обязанностей исчисления и уплаты НДС (для этого валовая выручка за три последних месяца не должна превышать миллион рублей). Большинству наверняка уже известно о комплекте документов, необходимых для этого. Это заполненные книга продаж, книга учета доходов и расходов, журнал учета счетов-фактур, копии деклараций по НДС за три предшествующих месяца, справка об отсутствии задолженности по налогам и сборам. Довольно интересный случай произошел в 27 московской инспекции. После того как все документы были подготов-

лены и подано заявление на выдачу справки об отсутствии задолженности, я получил отказ. Обосновали это тем, что налогоплательщик не предоставил справку о задолженности. Абсурдность и 모разм такого отказа очевиден, поскольку предприниматель не может сам себе выдать эту справку. Это обязанность налоговиков, только другого отдела. И только потому, что инспектор не удосужился оторвать свой зад и зайти в соседний кабинет, не было получено освобождение. Все это безобразие, естественно, было обжаловано, и очередной инспектор в очередной раз получил строгий выговор.

Актуальным такой порядок освобождения будет только до 01.07.02. С указанной даты вступают в силу изменения к Налоговому кодексу РФ, которые предусматривают уведомительный порядок освобождения. Это означает, что с 1 июля вы посылаете по почте уведомление с ксерокопиями из книг учета и инспекция не может вам отказать, вы их просто ставите в известность. Кроме того, с 1 июля в полтора раза уменьшаются ставки по ЕСН, если у вас нет зарегистрированных наемных работников.

В одной статье невозможно предложить решение всех налоговых проблем. К тому же реальность такова, что на протяжении нескольких лет нам обещают упростить отчетность и уменьшить налоговое бремя, а на деле даже последними стараниями президента это сделать не удастся. Очевидно, интересы государства (в первую очередь налоговые поступления) всегда были, есть и будут выше интересов нас, граждан этой страны.

**О. Зверев**  
**Бесплатные консультации по вопросам налогообложения.**  
**Тел.: 283-0854 – профсоюз водителей.**

**Наложение штрафов за непостановку на учет в Пенсионном фонде РФ, если вы зарегистрированы в качестве предпринимателя до 01.01.02, неправомерно.**





# 31 л/100 км

## Mercedes-Benz Actros 1840 LS

► Высокие эксплуатационные качества Actros подтверждены специалистами АСМАП и НАМИ на зимних испытаниях по маршруту С.-Петербург-Томск-Москва.

► Средний расход топлива автопоезда с тягачом Actros 1840 LS за 13500 км пробега в режиме реальных грузоперевозок составил лишь 31 л на 100 км пути.



Mercedes-Benz





# Transit

**Дмитрий Жигульский**

колес правой и левой сторон? Хорошо, что не принес длинную грузовую монтировку. Тогда шпильки приказали бы долго жить. Так началось мое знакомство в 1994 г. с машиной Ford Transit. Как потом оказалось, фургон 1987 г. выпуска я купил «убитым» полностью. КПП от легковой «Сьерры», поэтому скорость реальную определить было невозможно. Спидометр врал, как минимум, на 20 км. От нагрева клинило тормозной цилиндр переднего правого колеса, и, чтобы его разблокировать, периодически приходилось поливать водой или сыпать снег на тормозной диск. От такого варварского обхождения он рассыпался через два месяца. Задние тормоза тоже практически не работали, и в конечном итоге пришлось ездить только с одним передним рабочим колесом, при торможении оставлявшем на асфальте длинные следы стертой резины. Стуканувший бензиновый двигатель я самостоятельно перебрал в фургоне машины. А когда сломался коренной лист задней рессоры, я просто подтянул стремянки и продолжал так ездить, стараясь не попадать в ямы. Тем не менее на такой машине я отъездил два года. Она мне заменяла и легковую, и рабочую грузовую лошадку.

Через два часа безуспешных попыток снять колесо до меня дошло, что резьба на шпильках обратная. Какая сволочь придумала разные резьбы на шпильках



Через шесть лет я оказался за рулем нового Transit, любезно предоставленного московским представительством компании «Форд» для теста нашему журналу.

Если раньше производители техники старались придать индивидуальность каждой модели машины, то сегодня коммерческие фургоны такого класса разных производителей очень похожи друг на друга. В условиях острой конкуренции, унификации и экономической целесообразности такое решение вполне логично. Сплошная линия боковых окон придает современность и ощущение легкости и пространства 9-местной машине, попавшей в наши руки. Причем стекла затемненные, но настолько, чтобы не было внутри салона ощущения подземелья, как это любят делать наши «отмороженные» сограждане на «жигулях». Подштамповки на боковых панелях придают агрессивность и визуально роднят микроавтобус с легковыми Focus и Mondeo. Зеркала заднего вида закреплены на корпусе. Поэтому дверь первый раз я открывал осторожно, боясь ударить. Но ограничитель двери, конечно, не допустит до такого. Сами зеркала очень понравились: и левое и правое двухсекционные с нижними панорамными стеклами, позволяющие видеть передние колеса и практически не оставляющие слепых зон.

## Рабочее место

Эргономика рабочего места водителя на удивление проста, функциональна и в то же время современна. Всего три легко читаемых круглых циферблата, минимальное количество кнопок и переключателей. Алгоритмы работы с ними понятны и легки в управлении. Но, на мой взгляд, тахометр, да еще бы с цветным

разделением на зоны, следовало оставить. Сиденье хоть и с минимальным числом регулировок, но удобно. Очень импонирует стремление конструкторов при этой простоте окружить водителя максимальным комфортом: удобные «помойки» на торпедо, места для стаканов и мобильного телефона вносят гармонию в труд водителя. Уже во время езды выяснилось, что на пухлой обивке двери хоть и есть подлокотник, но расстояние от сиденья велико и удобно им будет пользоваться только что орангутангу с его длинными лапами.

## В движении

Уважаю дизельные двигатели на коммерческих автомобилях такого класса – вносят успокоение. Но это уже дело привычки. Новые дизельные моторы требуют и новых навыков управления. Это я понял сразу при трогании. Привыкнув к низкооборотистым (в сравнении с фордовским) двигателям, в первой попытке тронуться я заглох. Как потом оказалось, новые фордовские моторы необходимо крутить. Ведь недаром максимальную мощность 90-сильный агрегат развивает при 4000

об/мин., не уступая в этом показателе бензиновым моторам. Но понимание этого пришло потом, когда мы стали разбираться с характеристиками микроавтобуса. Отсутствие тахометра и боязнь перекрутить двигатель привели к тому, что машина в моих руках просто не ехала: очень вялый разгон даже наполовину груженого автомобиля и из-за этого дискомфорт и не уверенность, хотя на слух оборотов дизельного мотора вполне достаточно для уверенной езды. Ну не ездят же так на европейских автобанах! Была не была! Топлю акселератор, мотор набирает обороты и через какое-то время фургон прищипывает. Вот тебе и дизель, типично бензиновое поведение. Никак не ожидал. Когда, наконец, нашел общий язык с машиной, все встало на свои места. Но все-таки динамику разгона хочется видеть поживей.

На автомагистрали разогнал автобус до 140 км/ч. Независимая подвеска передних колес позволяет уверенно держать траекторию, машина не рыскает при прохождении неровностей. На такой скорости в салоне на удивление тихо: аэродинамика такова, что нет свиста рассекаемого воздуха, шум





1а, 16. Ca-  
он удобен и  
функциона-  
ен

. World Rally  
ord Transit –  
никальная  
ариация на  
ему раллий-  
ого болида.  
тандартный  
изель 2,4 л  
орсирован  
о 165 л.с.,  
одовая часть  
еределана,  
аксимальная  
корость –  
08 км/ч



лее шумны. Единственная ложка  
дегтя – грохотание крыши при  
прохождении неровностей. То ли  
просчеты с жесткостью крыши, то  
ли какой-то дефект. Понравилась  
работа подвески груженой маши-  
ны на грунтовой дороге. Подвеска  
мускулиста, без пробоя, раскочка  
минимальна, очень хорошая манев-  
ренность.

Особой похвалы заслуживает  
отменная четкость включения  
скоростей. Никак не ожидал, что  
длинный рычаг КПП имеет такой  
короткий ход и завидную чет-  
кость включения передач. Многие  
легковые автомобили не могут  
похвастаться этим.

Подытоживая, скажу, что ма-  
шина мне понравилась. Удачно  
скроенный коммерческий авто-  
мобиль для перевозки пассажи-  
ров и груза. Цена нашей версии

пассажира микроавтобуса  
около \$25 000 с кондиционером  
и подушкой безопасности для  
водителя. Микроавтобусы такого  
класса других производителей  
могут стоить дороже, но, скорее  
всего, и качество будет выше.  
Преимущество коммерческого  
автомобиля выясняется уже в  
процессе эксплуатации. Особен-  
но в нашей стране, где неразви-  
тая сервисная сеть и плохие до-  
роги никогда не позволят аван-  
сом выделить лидера. Поэтому  
соотношение цена – качество в  
России правильнее определять  
не в момент покупки автомоби-  
ля, а лет через пять с начала  
эксплуатации. Все это можно по-  
пытаться просчитать, но не бла-  
годарное дело. Ведь через пять  
лет мно-о-огое может поменять-  
ся.

покрышек и двигателя позволяют  
разговаривать в салоне не напря-  
гая голос. Даже некоторые инос-  
транные легковые автомобили бо-







# Transit

## ДОСЬЕ

**Александр  
Евдокимов**

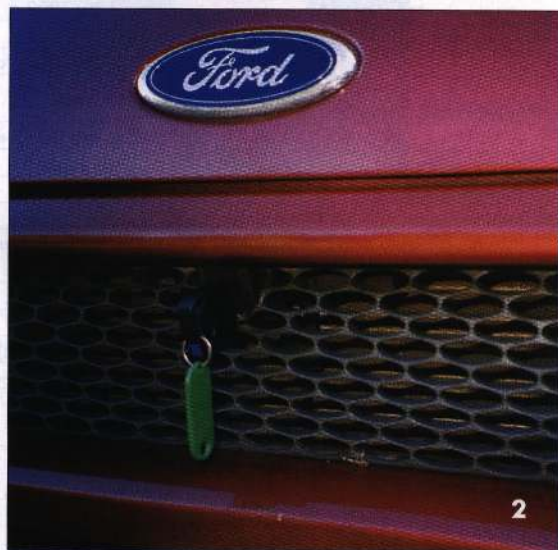
Последнее, уже четвертое поколение популярнейших грузовичков Transit появилось в начале 2000 года. Время для вывода новинки на рынок было выбрано более чем удачно – как раз в 2000 году серия Transit отметила свое 35-летие. Как и ожидалось, новая машина сразу пошла на расхват. Так, в Европе только за первые 6 месяцев 2001 года были проданы 84 000 машин, а всего за прошлый год концерн реализовал 163 656 автомобилей. В России же за 2001 год реализованы 333 автомобиля, что составило 31% сегмента импортных коммерческих машин. Что же представляет собой новое «издание» знаменитой марки, уже получившее титул «Лучший европейский коммерческий автомобиль 2001 года»?

Начнем с главного новшества, которое немало способствовало рекордному успеху продаж. Это впервые появившаяся в гамме Transit версия с передним приводом (обозначается как FWD – Front Wheel Drive). Внешне такие машины отличаются 15-дюймовыми шинами, тогда как на заднеприводных Transit стоят 16-дюймовые колеса. В таком исполнении машина несколько уступает «заднеприводнику» в отношении грузоподъемности, зато выигрывает в маневренности. Кроме этого, у переднеприводной версии пол грузового отсека на

10 см ниже, что облегчает погрузку и дает увеличенный объем кузова за счет более высокой крыши. Правда, заднеприводная модель тоже стала немного ниже, благодаря новому заднему мосту с полуразгруженными осями. Однако изюминка нового автомобиля в том, что агрегаты передне- и заднеприводных Transit взаимозаменяемы на 95%. Говоря проще, переднеприводной автомобиль можно легко перестроить в заднеприводной (и наоборот) путем простой замены одних узлов на другие!

Кроме этого, на новой модели изменился смысл цифровых обозначений. На старом Transit цифры после букв указывали условную грузоподъемность в десятках килограммов (например, обозначение FT230 означало грузоподъемность до 2274 кг). Теперь цифры обозначают округленную полную массу грузовиков (см. табл.).

Что еще изменилось? Вместимость топливного бака выросла до 80 л против 68 у предыдущей модели. Аккумулятор переехал из моторного отсека в более защищенное место – под водительское сиденье. Передний бампер собран из трех съемных отдельных секций, так что в случае легкой аварии можно будет менять не всю конструкцию, а только ее часть. Сама же передняя решетка изготовлена из пластика, который запоминает свою начальную форму и может вернуться к ней после легких ударов. Топливные и воздушные фильтры обзавелись индикаторами замены, так что теперь водитель сможет точнее



определять состояние фильтров и время для их смены.

Учтя замечания клиентов, конструкторы уделили много внимания защите машины от злоумышленников. Так, капот теперь имеет собственный замок, который открывается только снаружи, с помощью ключа. Замки и засовы дверей собраны в единый блок, не имеющий промежуточных соединений, которые можно было бы перекусить. Двигатель защищен иммобилайзером

**1. Под пассажирским сиденьем – домкрат и инструменты. Под водительским – аккумулятор**

**2. Капот открывается снаружи ключом**



ром, а рулевая колонка в случае слома ее замка теряет связь с механизмом управления.

Новый Transit предлагается в следующих исполнениях: шасси с одно- или двухрядной кабиной, фургоны с объемом грузовых отсеков от 6 до 14 кубометров, грузопассажирский универсал «Комби», вмещающий от 6 до 9 пассажиров, а также пассажирские микроавтобусы на 9, 12, 14 и 17 мест.

Колесная база автомобиля теперь имеет три варианта (старый Transit предлагался с двумя): ко-

роткая – 2933 мм, средняя – 3300 мм и длинная – 3750 мм. Клиенту также предложены 4 варианта длины грузовой платформы и 6 вариантов высоты крыши (см. табл.). Кстати, мы опробовали заднеприводной вариант «Комби» со средней колесной базой, средней крышей и 90-сильным дизелем.

Сердце нового Transit – два дизельных, а также один бензиновый и газовый двигатели. Все моторы – рядные, четырехцилиндровые, 16-клапанные. Турбодизели семейства DuraTorq DI имеют

интеркулер, непосредственный впрыск топлива через насос-форсунки и систему рециркуляции выхлопных газов. Интересно, что моторы одной серии имеют два разных исполнения. Агрегаты объемом 2 л ставятся поперечно, и только на переднеприводные модели, а на задний привод идут уже 2,4-литровые двигатели, расположенные продольно. Бензиновый же мотор и созданный на его базе газовый вариант имеют объем 2,3 л. Кроме этих вариантов, летом предлагаемое семейство 2-литровых дизелей DuraTorq пополнится мотором новой модификации TDCi. Вместо насос-форсунок этот двигатель оборудован топливной системой common-rail и форсирован со 100 до 125 л.с. при 3800 об/мин, при крутящем моменте 285 Нм в диапазоне 1500 – 2200 об/мин. Также отметим, что в России интервал между ТО составляет 20 000 км для бензиновой версии и 25 000 км для дизельной.

Базовая коробка передач для всех моделей – механическая, пятиступенчатая. Кроме нее, для заднеприводного Transit можно заказать систему Durashift EST, представляющую собой механическую 5-ступенчатую КПП с автоматизированным переключением. Но при необходимости водитель может перевести систему в ручной режим и самостоятельно переключать передачи кнопками на руле. Тормоза машины – дисковые спереди и барабанные сзади. В качестве дополнительного оборудования предлагается ABS с системой распределения тормозных усилий. Передняя подвеска – независимая, на стойках МакФерсон. Рулевое управление – реечное, с гидроусилителем.

Новый Transit производится на заводах в Бирмингеме (Великобритания) и Генке (Бельгия).

**ДАННЫЕ ДВИГАТЕЛЕЙ**

Двигатель	Мощность, л.с. /об/мин	Крутящий момент, Нм/об/мин
Турбодизель, рабочий объем 1998 куб.см	75/3300	180/2250
	85/3800	210/2000
	100/4000	230/2000
Турбодизель, рабочий объем 2402 куб.см	75/3500	185/2000
	90/4000	200/1800
	120/4000	240/2300
	125/3800	285/2300
Бензиновый, объем 2295 куб. см	145/5700	200/2500
	141/5300 (газ)	185/2500 (газ)

**РАЗМЕРНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

	Общая длина машины, мм	Длина грузового отсека, мм
Короткая база	4834	2582
Средняя база	5201	2949
Длинная база	5651	3399

*примечание.* Версия 430 Jumbo полной массой 4,25 т имеет базу 3750 мм, общую длину 6364 мм и грузовой отсек длиной 4107 мм.

**Высота крыши, мм**

	низкая	средняя	высокая
1330 (задний привод)		1645 (задний привод)	1885 (задний привод)
1430 (передний привод)		1745 (передний привод)	1985 (передний привод)

**ВЕСОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

Фургон/ Комби	Снаряженная масса, кг	Полная масса, кг	Грузоподъемность, кг	Масса прицепа, кг	
<b>Передний привод</b>					
SWB* 250	1643	2445	727	2250 (с тормозами)/ 750 (без тормозов)	
SWB 260		2640	922		
SWB 300		2880	1162		
MWB* 260	1681	2710	954		
MWB 300	1723	2950	1152		
LWB* 300	1773	3000			
<b>Задний привод</b>					
SWB 300	1724 – 1874	2960	1011 – 1161		2800 (с тормозами)/ 750 (без тормозов)
SWB 330		3210	1261 – 1411		
MWB 300	1792 – 1964	3030	991 – 1163		
MWB 330		3280	1241 – 1413		
MWB 350		3500	1461 – 1633		
LWB 300	1840 – 2039	3080	966 – 1165		
LWB 330		3290	1176 – 1375		
LWB 350		3500	1354 – 1585		

SWB (Short Wheel Base)\* – короткая колесная база; MWB (Medium Wheel Base)\* – средняя база; LWB (Long Wheel Base)\* – длинная база.





## Мнение

**Дмитрий  
ЗЛЕНКО**

Надо отметить, что внешность у нового Transit явно экстравагантнее, нежели у более ранних его представителей. Есть в нем что-то такое завораживающее. Словом, когда ты едешь по дорогам, понимаешь, что сидишь за рулем не кондового УАЗика, на который мало кто обращает внимание, а за баранкой самой настоящей престижной, если этот термин применим к коммерческому транспорту, иномарки. Можно долго воспевать красоту и изящество любого автомобиля, но просто нужно вовремя остановиться. Ведь для коммерческих авто дизайн — это вовсе не тот критерий, по которому можно судить о машине.

Заглянем в салон. На первый взгляд очень просторный. Однако это не более чем оптический обман. Мне, человеку с ростом выше среднего, было довольно-таки неудобно и, я бы даже сказал, не комфортно на любом посадочном месте — ноги некуда было деть. К тому же во всем Transit было лишь одно удобное сиденье — водительское. Увы, но лишь оно имело регулировки. Настроишь сиденье под себя и вроде как человеком чувствуешь. А пребывание на пассажирском месте было сплошной мукой. Спинки имели такой, скажем прямо, неудачный угол наклона, что всю дорогу приходилось держать спину в напряжении, из-за чего возникала усталость.

Хочется отметить жирным плюсом систему зеркал. Более удобных и читаемых зеркал мне за свою водительскую практику встречать не доводилось. Сама по себе задумка проста: поставить большие «лопухи», а под ними «панорамки». Такая система зеркал заднего вида обеспечивает шикарную обзорность.

Впечатления от Transit в движении самые наилучшие. Идет хоть и вяловато, но очень уверенно. Как я не старался, но спортивного болида мне из него так и не удалось сделать. Да, собственно, он и не рассчитан на таких лихих водителей, каким являюсь я. Transit — это рабочая лошадка, с помощью которой можно зарабатывать деньги...

Рулевое управление выше всяческих похвал. Роскошный гидроусилитель и отличная маневренность ставят автомобиль на голову выше многих легковушек. К примеру, на узкой дорожке «шестерка» развернулась за два приема, Transit — за один.

Но самое запоминающееся — рычаг коробки передач. Вибратор такого класса — это, знаете ли, редкость в наше время. За те несколько дней, что тестировал Transit, у меня пропала дурная привычка держать руку на рукоятке КПП. Да ее там просто и не удержать — вибрация сильная, черт подери! Ну а если не брать во внимание мелочи и не быть излишне придирчивым, то могу сказать, что машина в принципе удачная. К тому же потребление дизельного топлива весьма приемлемо для нынешних повышений цен на горючее — 12 с копейками литров на сотню...

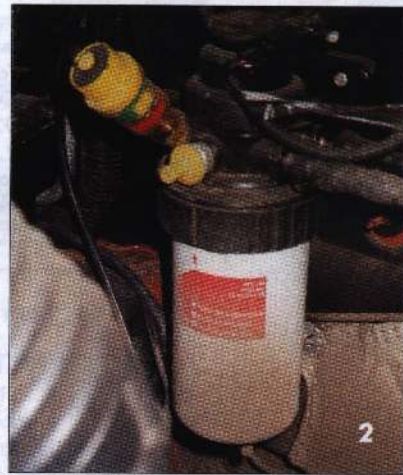


1. Для замены лампочки в заднем фонаре достаточно открутить два пластмассовых барашка

2. Цветные индикаторы фильтров

3. Зеркала заднего вида с панорамным сектором

4. Дверная ручка и замок сдвижной двери разнесены







## ■ Бартер

Санкт-Петербург получит из Минска 30 сочлененных автобусов MAZ 105 в обмен на 12 вагонов метро. Общая стоимость поставки составит 102 млн. руб.

Получение автобусов этого типа для Санкт-Петербурга очень важно, так как уже семь лет парк таких машин не обновлялся, а они очень необходимы на маршруте (ст. метро «Лесная» – «Пл. Мужества»), который соединяет разорванную ветку метро.

Автобусы укомплектованы дизельным двигателем «Рено», и стоимость их ниже, чем автобусов «Икарус». Комиссия поддержала просьбу АОЗТ «Вагонмаш» о внесении поправки в бюджет Санкт-Петербурга в целях изыскания необходимых средств для реализации этого договора в 2002 г.



## ■ Выпуск легковушек в России вырос, грузовиков – упал

В январе – апреле 2002 г. в России выпущены 54 тыс. 608 грузовых автомобилей и 341 тыс. 777 легковых машин. Объем производства автомобилей в стране за этот период составил 418 тыс. 379 машин. Об этом сообщили в ОАО «Автосельхозмаш-холдинг».

Годом ранее этот показатель равнялся 403 тыс. 947 машин.

ОАО «ГАЗ» за январь – апрель текущего года произвело 31 тыс. 734 грузовых (102,6% по отношению к январю – апрелю 2001 г.) и 24 тыс. 238 легковых машин (92,4%), ОАО «АвтоВАЗ» произвело 250 тыс. 743 автомобиля (99,3%), ОАО «КамАЗ» – 5 тыс. 257 грузовых машин (76,6%) и 12 тыс. 951 легковой автомобиль (110,2%), АМО «ЗиЛ» – 4 тыс. 158 грузовиков (81,5%).

## ■ Число официальных дилеров «КамАЗа» сократится впятеро

Новый гендиректор «КамАЗа» Сергей Когогин на пресс-конференции в Москве рассказал, как он планирует изменить политику сбыта автозавода. В первую очередь «КамАЗ» хочет реанимировать свои технические центры, упразднить бартер и избавиться от серых дилеров, на которых приходится 25% продаж завода. Но и эти меры, по признанию Когогина, не помогут «КамАЗу» выполнить бизнес-план нынешнего года.

Новый гендиректор считает, что для роста спроса на грузовики необходимо наладить работу 70 региональных техцентров «КамАЗа». По его словам, сейчас в работе техцентров «отсутствует системность». Кроме того, необходимо упорядочить официальных дилеров и сократить их количество с нынешних 309 до 50 – 60. «В середине июня состоится встреча с дилерами, на которой им будут высказаны предложения руководства завода, – сказал Когогин. – Основными условиями при отборе дилеров будет обеспечение высокого уровня продаж и техобслуживания».

В сфере закупок «КамАЗ» намерен бороться с бартером и посредниками. Впрочем, как признался гендиректор, при всех этих усилиях бизнес-план нынешнего года не будет исполнен ни по финансовым, ни по производственным показателям. В этом году «КамАЗ» планировал выпустить 24 тыс. грузовиков, однако за 5 месяцев этого года завод сделал лишь 6,5 тыс. машин и до конца года будет выпускать не больше 2 тыс. машин в месяц.

Сергей Когогин считает, что заводу необходимо обновлять модельный ряд и внедрять лизинговые схемы продаж при участии акционеров завода – Сбербанка, Внешэкономбанка и Внешторгбанка.



## ■ «ГАЗ» увеличил отпускные цены на продукцию

Горьковский автомобильный завод увеличил отпускные цены на свою продукцию. Как сообщили корреспонденту ИА «Росбалт» в пресс-службе автозавода, повышение составило 0,62% и коснулось всего модельного ряда автомобилей «ГАЗ».

По данным пресс-службы, повышение цен связано с увеличением спроса на автомобили ОАО «ГАЗ», главным образом на легкие грузовики и малые автобусы семейств «Соболь» и «ГАЗель». Несколько хуже идет реализация легковых автомобилей.

Напомним, что на ОАО «ГАЗ» планируют увеличить производство грузовых автомобилей. Это связано с ожиданиями дальнейшего роста спроса на эту продукцию.



## ■ КамАЗы возвращаются в Афганистан

50 полноприводных автомобилей КамАЗ-43114 отправлены 27 мая в Афганистан службой сбыта Камского автозавода. Это первая партия автомобилей, предназначенных для южного соседа России, которая отгружена по контракту, предусматривающему поставку в Афганистан в мае – июне текущего года 137 автомобилей и запасных частей на сумму 600 тыс. долларов.

Напомним, что в восьмидесятые годы Афганистан был одним из крупнейших зарубежных потребителей продукции «КамАЗа». Затем, после прихода к власти администрации талибов, двухсторонние связи были надолго прерваны. Нынешнее правительство взяло курс на восстановление экономики, разрушенной в результате многолетней гражданской войны. По оценкам руководителей страны, в настоящее время только в распоряжении государственных органов находятся более 1 тысячи большегрузов КамАЗ, а у частных владельцев – еще около 5 тысяч единиц. Основная масса грузового автопарка Афганистана, состоящего преимущественно из КамАЗов, требует капитального ремонта и восстановления.



## ■ Москва выделила 16,7 млн. рублей на утилизацию машин

Как сообщает радио «Эхо Москвы», 16,7 млн. рублей выделили в 2002 г. префектуры Москвы на утилизацию брошенных автомобилей – на 13,6% больше, чем в 2001-м. В 2003-м на эти цели планируется потратить 19,5 млн. Однако, как отмечают в комиссии Мосгордумы по городскому хозяйству и коммунальной реформе, направляемых средств хватает на утилизацию 20 – 30 тысяч машин, тогда как ежегодно в столице приходит в негодность до 130 тысяч. На сегодняшний день на учете в ГИБДД города состоят 2,4 млн. легковых автомобилей, из них 2,2 млн. – частные автомобили.



## ■ Самосвалы из Могилева

Могилевский автомобильный завод поставил в Россию первую партию 23-тонных самосвалов-вездеходов, которые будут задействованы в строительстве шоссейной дороги Чита – Хабаровск.

Как сообщили корреспонденту РИА «Новости» в посольстве Республики Беларусь в РФ, могилевское предприятие заключило договор на поставку крупной партии этих машин с Российской федеральной службой специального строительства и тем самым вносит свой вклад в осуществление федеральной программы «Дороги России».

Могилевские самосвалы хорошо зарекомендовали себя в условиях Сибири и Дальнего Востока. В текущем году завод уже поставил российским партнерам 120 машин.

## ■ В семействе «КраЗа» ожидается прибавление

«КраЗ» приступил к разработке нового семейства автомобилей и их шасси с колесной формулой 8x4 (КраЗ-7133Н4) и 8x6 (КраЗ-7133Н6). На данные автомобили планируется установка двигателя ЯМЗ-238ДЕ2, соответствующего требованиям Евро-2. На шасси автомобиля КраЗ-7133Н4 будут устанавливаться дорожные шины размерностью 12.00R20 (320R-508), на шасси КраЗ-7133Н6 шины грузоподъемностью 5 т размерностью 1350x550-533 (габаритная ширина шасси – 2750 мм) или 14.00x22,5 (габаритная ширина – 2500 мм).

На шасси КраЗ-7133Н4 будут устанавливаться промежуточная опора карданных валов и мосты проходного типа. Предусмотрена комплектация автомобильного шасси с установленной на промежуточной опоре коробкой отбора мощности, позволяющей осуществлять отбор мощности величиной 120 л.с. На шасси КраЗ-7133Н6 будет устанавливаться раздаточная коробка автомобиля КраЗ-6322. На первичном валу раздаточной коробки имеется возможность установки коробки отбора мощности, позволяющей отнимать до 180 л.с. в движении, и полный отбор мощности на стоянке.

Разработку по данным шасси с колесной формулой 8x4 и 8x6 планируется завершить к 2003 г. и 2004 г. соответственно. Затем автомобили пойдут в серийное производство.



# ШЕСТНАДЦАТЬ ТОНН КОНТРОЛЯ

Дмитрий ЗЛЕНКО

**Два мобильных диагностических комплекса для легковых и грузовых автомобилей состоят на вооружение ОТОР-2 (Отдел технического осмотра и регистрации) уже не первый год... Корреспонденту «Автотрака» удалось понаблюдать лично за работой одного из них.**

Замечу, что подобных мобильных диагностических комплексов в России всего четыре: два в ОТОР-2 и с этого года в ОТОР-1. Иными словами, все четыре комплекса сконцентрированы в Москве. В регионах подобная техника вряд ли когда-либо появится ввиду своей дороговизны — примерно 250 тысяч долларов стоит такой полуприцеп. К тому же он вряд ли выдержит раздолбищенные дороги российской глубинки.

Надо заметить, что родина мобильного диагностического комплекса (МДК) Франция. Прозвучит, быть может, парадоксально, но ни во Франции, ни в других странах Европы подобных МДК нет. Почему производят, а сами не используют — сказать трудно. Видать, нужды в оных нет.

Для транспортировки МДК используют седельные тягачи марки ЗИЛ. Укомплектованы ЗИЛы 8-горшковым V-образным дизелем. Однако 130 лошадок явно не хватает для буксировки 16-тонного МДК (именно столько он весит). Такое ощущение, будто «зилок» вот-вот взорвется от перенапряга. Но, несмотря на такую экстремальную эксплуатацию, с автомобилем хоть сколь-нибудь значимых поломок не было.

Длина МДК впечатляющая — 10,1 м. С таким хвостом перемещаться по утренней Москве — задача не для водителя-«чайника». Если продолжить разговор в цифрах, то надо отметить, что максимальная нагрузка на заднюю ось, оснащенную пневмоподвеской, 7 т,





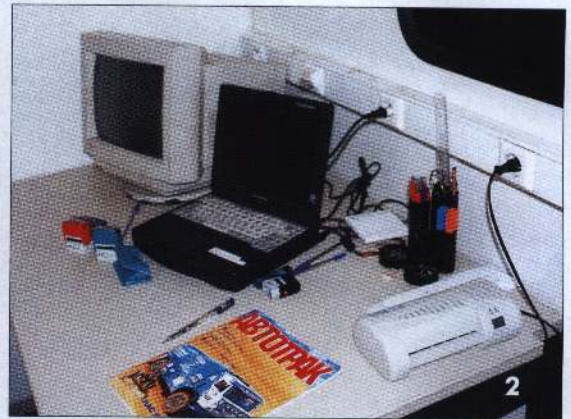
на седло – 6 т. Высота – 3,9 м в собранном состоянии.

МДК можно поделить на три отсека: передний отсек, центральный (техническая зона) и задний. Чтоб не возникло путаницы, сразу поясню: передним отсеком считается хвост этого полуприцепа. В переднем отсеке располагается офис для приема клиентов. Выполнен из полиэстро-полиуритановых сэндвичных панелей, что обеспечивает хорошую теплоизоляцию. Внутри офиса имеется компьютерный стол, стул, лампы дневного освещения, несколько розеток на 200 В. Главной примочкой офиса можно назвать кондиционер – незаменимая вещь в жару.

В заднем отсеке располагается оборудование для общего обслуживания комплекса. Дизельная станция, или, как правильнее ее называть, генераторная группа, имеет мощность 50 кВт. Ток, вырабатываемый генераторами, идет в распределительный щит. В этом отсеке предусмотрена дверь, соединяющая его с технической зоной комплекса, и двойная задняя дверь, через которую осуществляется доступ к генераторной группе и вентиляционным вытяжкам.

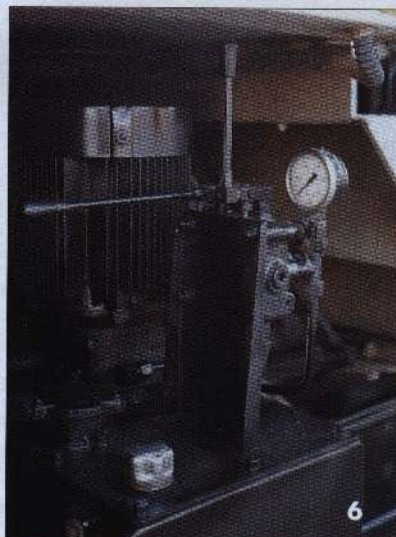
Ну и теперь перейдем к главному блюду – центральному отсеку. Это наиболее важная часть комплекса. Через нее осуществляется поперечное движение транспортных средств. Поднимающаяся крыша и два боковых козырька, защищающие платформу во время дождя, приводятся в действие, то бишь поднимаются, за счет дополнительного гидрокомпрессора. В разобранном виде МДК имеет вид какого-то загадочного насекомого с крыльями.

Максимальная высота для прохода транспортного средства – 4,5 м, что вполне соответствует реалиям России. Через основное шасси, а также двусторонние гидравлические расширяемые мосты обеспечивается проход автотранспорта с допуском 750 мм с каждой стороны тормозно-



го стенда. Движение транспорта происходит по противоскользящей металлической поверхности, обеспечивающей высокий коэффициент сцепления с колесами.

Диагностические возможности комплекса поистине огромные. В его комплектацию входит следующее оборудование: двурамный тормозной стенд с динамическим взвешиванием и возможностью присоединения к персональному компьютеру; устройство для измерения усилия при нажатии на педаль; стенд проверки бокового скольжения колес грузового авто-



1. Генераторная группа
2. Офис
- 3, 4. Диагностическое оборудование
5. Пневмоподвеска
6. Компрессор подъемника

мобиля; стенд проверки состояния рулевых тяг, сочленений, люфтов подвески грузовика (люфт-детектор); комбинированный 4-компонентный газоанализатор с приставкой измерения дымности; оптический стенд для проверки и регули-

ровки света фар; устройство для проверки износа шин и многое другое...

**P.S.** В ближайшем номере мы опубликуем критерии, по которым грузовик проходит или не проходит техосмотр.





9416



# ЖАРКИЙ ФРАХТ

По материалам журнала TRUCKER

**Со 150 тоннами по ледяным трассам Северной Канады – это ежедневный кусок хлеба водителей грузовиков, перевозящих лес. От их работы, по сути, зависит вся экономика Канады, поскольку именно лесодобыча является для страны основным источником дохода.**

– Ты должен любить лес! Здесь недостаточно быть просто шофером! – дискутируют за тарелкой горячего супа в небольшой забегаловке несколько водителей.. Признаться, услышать фразу, типа – ты должен любить лес, от водителя лесовоза так же странно, как от сексуального маньяка слышать признания в чистой и непорочной любви.

Снаружи на 30-градусном морозе стоят их гигантские грузовики. По заверению водителей, этому делу не научишься. Дух авантюризма либо есть у тебя в крови, либо нет! Проще говоря, тому, кто хочет быть причисленным к замкнутой касте водителей грузовиков на перевозке леса, нужно иметь нервы как стальные канаты.

Мы находимся в заповедных лесах к северу от Лас-Сейнт-Джейн, точнее говоря, в Сейнт-Людгерд-Милот. Это – исходная точка одной из важнейших трасс в заготовке леса к северу от пятидесятого градуса

северной широты. Только из этого региона лесозаготовок ежегодно вывозится 1,5 миллиона кубических метров плотной древесины – 15 000 рейсов по замкнутой кольцевой трассе со 100 тоннами груза.

Кемп-де-ля-Бродеус – пункт, удаленный на 160 километров от начальной точки трассы. Мой новый знакомый Патрик Бушар ставит свой грузовик Mack RD 800 на загрузку. Крановщик захватывает бревно настолько филигранно, что кажется, будто он играет в детскую игру. Толстыми концами назад он укладывает их на 16-метровый полуприцеп. Через двадцать минут грузовик готов к отправлению: 100 тонн древесины, 50 тонн – сам грузовик и дополнительные 5 – 10 тонн льда на ходовой части. Огромные весы на лесопилке бастуют – не хотят показывать точный вес, поскольку они рассчитаны максимум на 150 тонн. Что же делать? Патрик берет мощный гаечный ключ и вручную отколупливает лед.





**Работа водителя грузовика на вывозе леса трудная, но очень хорошо оплачиваемая.**



Патрик ездит в канадских лесах с двадцатилетнего возраста. Для него уже 150 тонн – это детская забава, ведь когда он начинал, законодательство позволяло возить 200 тонн. Гигантские тяжеловозы были изготовлены специально для этой титанической работы и допускаются к эксплуатации только на лесовозных дорогах.

Патрик не раз смотрел в лицо смерти. Особенно ему запомнилась авария, в которую он попал осенью. Дождь лил непроглядной стеной, а дорога была скользкой, словно намыленная. Весь пакет груза перевернулся! Вспоминая



об этом, у Патрика меняется выражение лица.

– В течение двух недель после этого я не мог заставить себя подойти к рулю, – вспоминает он.

Сегодня вечером ртутный столбик термометра приближается к отметке ноль градусов.

– Снег будет особенно скользким, – делится опытом Патрик. – Однажды при подъеме в гору было слишком трудно переключить передачу, и 100 тонн мокрых бревен соскользнули назад на дорогу!

Протяженность кольцевой трассы составляет 320 километров, и при хороших условиях ее проходят за восемь часов. При ширине груза 3,5 метра на дороге возможно только одностороннее движение. На всем пути лишь одна остановка – контрольный пост, где прове-

ряют состояние шин и груза. Отметка в документах на груз, и затем дальше в путь. 500-сильный двигатель грузовика останавливается только один раз за каждые два дня для быстрого контроля уровня масла. Если двигатель остановить хотя бы на полчаса, то все. О машине можно забыть до тех пор, пока в Канаде не потеплеет. Да и к тому же самым губительным моментом для двигателя является запуск. Чем чаще двигатель запускаешь, тем быстрее он изнашивается.

Когда мы ехали с Патриком, начался сильный снегопад. Дворники едва справлялись с налипающим на стекло снегом. Видимость – не более пяти метров, а на спидометре 50 миль, что по нашему около 90 км/ч.

– Ты не переживай, – говорит Патрик, – я эту трассу как облупленную знаю. С закрытыми глазами проеду.

Вот уж действительно нервы должны быть железными – я чувствовал, как по моей спине струились ручейки холодного пота. Ощущения сильнее, чем на «Американских горках». На протяжении всего пути я думал только об одном – когда ж мы наконец зафрахтуемся!

**ООО «СИАС-АВТО»** Москва, Симферопольское ш., д. 3  
 E-mail: [m@ivecorussia.com](mailto:m@ivecorussia.com)  
[www.ivecorussia.com](http://www.ivecorussia.com)  
 (095) 388-9092  
 (095) 388-9071  
 (095) 388-9089

Продажа автомобилей  
 Запасные части  
 Сервисное обслуживание





**ЧТО БЫ ВАМ НИ ПРИХОДИЛОСЬ  
ВОЗИТЬ, МЫ ВСЕГДА ПРЕДЛОЖИМ  
ПОДХОДЯЩИЙ ГРУЗОВИК.**

**VOLVO**

**ИСПЫТАЙТЕ НОВЫЙ VOLVO FM.**



Новый Volvo FM — это не один грузовик. Это много грузовиков. Причем мы имеем в виду не только FM9 и FM12. Volvo FM — это бесконечное множество модификаций. В основу концепции нового Volvo FM положен принцип гибкости, позволяющий предложить автомобиль, идеально подходящий для решения любой конкретной задачи. И речь не только о том, что он полностью готовится к установке кузова на заводском конвейере. Организация рабочего места водителя, низкий расход топлива, усовершенствованные системы безопасности обеспечивают оптимальные результаты в любой ситуации.

Но сколько ни говори, вряд ли удастся рассказать обо всем, что может предложить новый Volvo FM. Лучше испытать его самому.

**VOLVO TRUCKS**

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



# УМНЫЙ В ГОРУ НЕ ИДЕТ

А. Дмитриев

**Российская промышленность в целом похожа на человека, который с маниакальным упорством пытается вот уже второй десяток лет влезть на отвесную скалу. Ему мешают, его хватают за ноги, он срывается, падает, но упрямо карабкается, хотя совсем рядом есть дорога в обход препятствия.**

Каждый год нам докладывают о росте промышленности на несколько процентов, но очередной кризис не только съедает эти несчастные проценты, но откатывает страну все дальше назад. Нам обещают, что кризисы идут на пользу производству, и мы опять начинаем лезть на гору, отвоевывая очередные несколько метров пути, чтобы опять в очередной раз сорваться.

Мировое производство коммерческих автомобилей тоже переживает не лучшие времена. Но производителей это не пугает, так как давно выявлена зако-

номерная цикличность падения и роста продаж коммерческих автомобилей. Сейчас мировые производители готовятся к очередному росту, и, по прогнозам специалистов, к 2010 году перевозки грузов автотранспортом возрастут почти в два раза. Но это у них, у нас ситуация несколько другая. Десятилетиями хронически больная экономика нашей страны не позволяет делать столь оптимистические выводы. Но прогнозы делать надо, хотя это вещь не благодарная, чтобы готовиться к будущему. Какова же ситуация на рынке

производства и продаж коммерческой техники в нашей стране полной массой свыше 20 т.

Основной поставщик отечественных магистральных тягачей МАЗ и КамАЗ. На данный момент лидирует продукция минского завода. Она больше удовлетворяет запросам потребителей и по мощности двигателей, и по качеству. Слабые камазовские двигатели совершенно не конкурируют с ярославскими моторами, поставляемыми минчанам. По комфорту мазовская кабина также превосходит челнинскую. Надо отметить, что техника обоих производителей порядком устаревшая и разрыв между современными машинами европейских производителей и той, что выпускают «МАЗ» и «КамАЗ», все увеличивается. Эти машины совершенно не соответствуют современным требованиям: Приходится констати-





ровать, что современную магистральную машину мы уже никогда самостоятельно не построим.

Несколько лет назад минчане начали выпускать автомобиль МАЗ 5440 и анонсировали его как альтернативу европейским магистральным тягачам на международных перевозках. Но сами поняли, что сравнение слишком смелое и уже не призывают перевозчиков ездить на нем в Европу. «КамАЗ» пытается внедрить машину с новым, более мощным двигателем и новой кабиной. Что из этого получится – посмотрим. Очевидно, что на рынок грузовиков, осуществляющих международные перевозки, производители из России и Белоруссии не выйдут никогда. Мало построить хорошую машину. Надо обеспечить приемлемый сервис во всех странах. Для примера скажу, что все семь основных производителей такой техники в Европе имеют сеть сервисных фирменных станций, где расстояние между ними не превышает 150 – 200 км. Поэтому расстояние от станции до автомобиля, в какой бы точке он ни находился, не превышает 70 – 100 км.

Ежегодно сотни миллионов долларов вкладываются европейскими производителями в

разработку новых систем и узлов автомобилей. Машины становятся все более интеллектуальными, безопасными, экономичными и эффективными. Современные требования международных перевозок диктуют и новые требования к подвижному составу. Годовой пробег тягача 180 тыс. км становится в Европе нормой. Как правило, за 5 – 6 лет работы машина себя окупает и продается. Требовать такой же работоспособности от нашей техники глупо. Выехать бы за ворота завода.

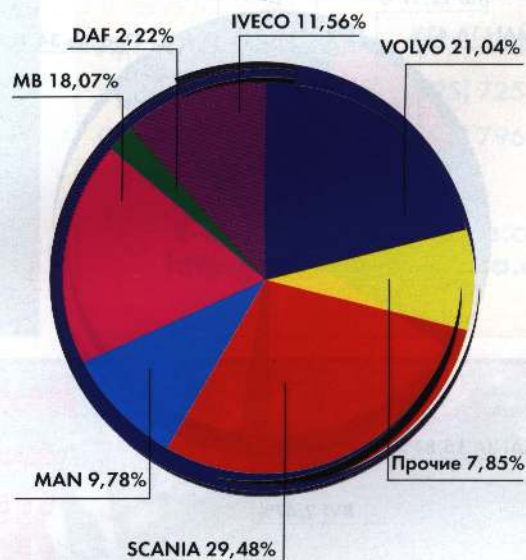
Много шума было по поводу внедрения европейских экологических нормативов в стране. Совершенно бесполезное занятие в стране, где экономика разрушена. Цена такой машины возрастает на 30 – 40%, и заставить перевозчиков в массовом порядке покупать такую технику можно только силовыми методами. Да, производство машин, отвечающих экологическим нормативам, растет, но это капля в море. Нужно не только создать такой двигатель, но и сделать под него топливо, соответствующее новым требованиям. Сейчас содержание S в дизтопливе столько, что о введении нормативов Евро-2 говорить не приходится.

Изношенное оборудование всей металлургической отрасли приводит к тому, что изделия из металла теряют в качестве на всем протяжении технологической цепочки: от литья до сборки узла или агрегата. Есть попытки предприятий закупать новое оборудование, но это больше похоже на латание дыр – из плохого металла хорошую деталь на современном станке не сделаешь. Можно закупить лицензию на производство современного двигателя. Только технологическое оборудование

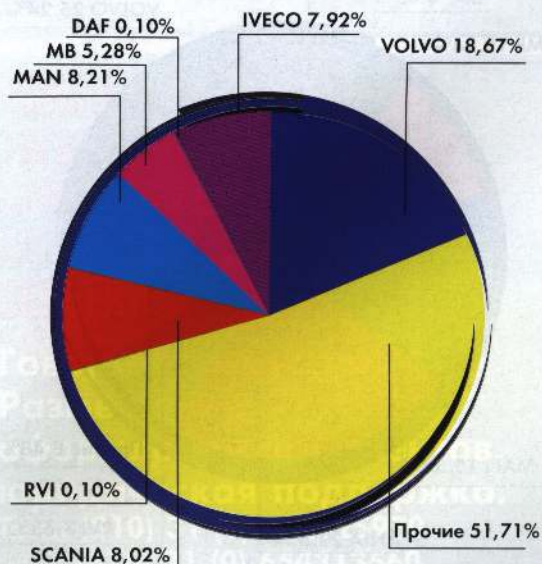
стоит порядка \$300 млн. плюс 30 млн. за лицензию. У наших предприятий денег нет даже на новые разработки, не говоря об их внедрении.

Ездим мы на том, за что можем заплатить. Обидно, но приходится констатировать, что магистральные грузовики, выпускаемые отечественным автопро-

## Тягачи новые



## Грузовики + 20 т новые





мом, не то что вчерашний, а позавчерашний день. Мы делаем машины для бедных людей и бедной страны. Да, мы продаем их даже за границу, но опять же в бедные страны. Казалось бы, ничего плохого в этом нет – капают деньги за производство, даже такое. Есть спрос на такие

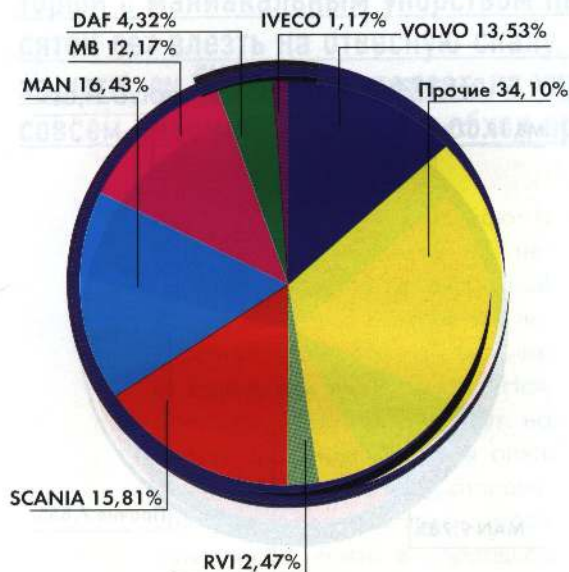
машины – будем их клепать. Но надо учесть, что прогресс на месте не стоит и полно других производителей, выпускающих современную технику. Как только у перевозчика появляются деньги, он стремится закупать лучшую технику – это законы экономики. Если проследить статистику продаж грузовиков на российском рынке после кризиса 1998 г., то видно, что продажи иностранных машин возрастают стремительными темпами. По данным ГТК, в России в 2001 г. растаможено 675 новых и 5730 подержанных тягачей, почти в два раза больше, чем в 2000 г. Основная масса этих машин будет осуществлять международные перевозки, но часть уйдет на внутренний рынок, конкурируя с отечественными машинами. Что касается грузовиков полной массой свыше 20 т, то новых в России продано в 2001 г. 1023, а б/у 1619. Для российского рынка это болезненная цифра. Если тенденция сохранится, то придется спасать отечественный автопром.

тий способ – продаться иностранцам. Может быть, они вложат капиталы и внедрят новые технологии в производство коммерческой техники. Но инвесторы уже не раз обжигались на непредсказуемости политического и экономического курса страны и вкладывать деньги не спешат, за исключением некоторых проектов. А вот когда начнется инвестиционная активность, то это будет означать, что перевозчик стал жить лучше, а из этого следует, что отечественную технику он покупать не будет. Как ни крути, но спасти наши заводы с сегодняшним ассортиментом может только бедность покупателя. Поэтому выводы следуют пессимистические.

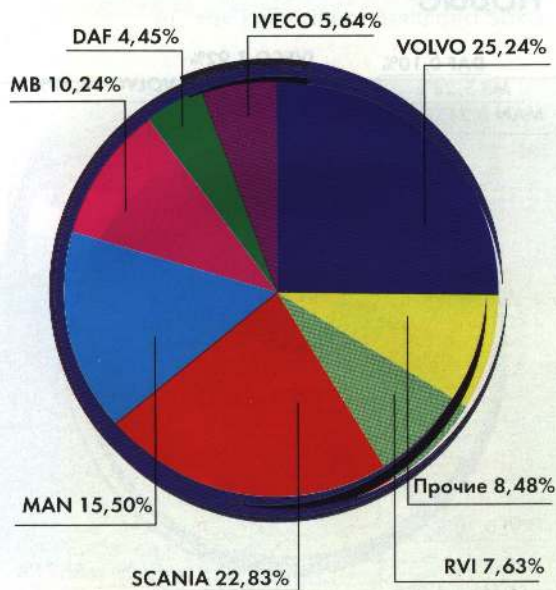
В Польше складывалась такая ситуация лет 6 назад. До распада СССР поляки на своих заводах выпускали примерно 26 тыс. грузовиков. Для такой страны это много. Как ни боролись заводы с экспансией европейских производителей, но за 2001 г. польская промышленность сделала не более 100 грузовых машин, в то время как европейцы продали 4 тыс. автомобилей. Но это означало только одно, что поляки стали жить лучше. Нашим производителям следовало учесть опыт коллег по соцлагерю.

Что происходит в других секторах рынка коммерческих автомобилей, читайте в следующем номере.

## Грузовики + 20 т б/у



## Тягачи б/у



А выходов немного. Во-первых, самый прогнозируемый и реальный – поднять таможенные пошлины. Так, скорее, и будет. Во-вторых, не дать перевозчикам стать богаче, чтобы он не смотрел на сторону. Бедные не будут покупать дорогую технику. Экономическое состояние страны и политика правительства здорово этому помогают. Тре-

Усредненные данные соотношения магистральных тягачей на Московской кольцевой автодороге, %

МАЗ	28
КамАЗ	14
Вольво	17,5
Скания	11,2
Мерседес	12,6
МАН	7
ДАФ	5,3
Ивеко	3,5
Рено	1,8



Журнал

«Автотрак»

приглашает  
читателей  
посетить

свой стенд в  
Павильоне

**MIMS**

2 0 0 2

**№1**

21-25 августа  
2002 года

изготовление и ремонт

**ТЕНТОВ И КАРКАСОВ**

Тел: 960-9825  
(8.00-24.00),  
593-1236



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

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ И АВТОБУСЫ

**IVECO**

Продажа автомобилей: (095) 792-8595

Продажа запчастей: (095) 725-8668

Сервис: (095) 796-6376

E-mail: [s@ivecorussia.com](mailto:s@ivecorussia.com)  
<http://www.ivecorussia.com>

ИЗ ЕВРОПЫ  
**ГРУЗОВИКИ**

(095) 742-26-08

(095) 521-45-01

(095) 521-47-74

**ЗАПЧАСТИ**

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

**Рекламный  
отдел журнала  
АВТОТРАК**

Тел.: 755-0342

Мы ждем ваших  
предложений!

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

Говорим по-русски.  
Размещение,  
оформление документов,  
юридическая поддержка.

Тел.: (810) 31 (0) 612125970

(810) 31 (0) 654313560

(810) 31 (0) 613508872

Тел./факс: (810) 31 (0) 555423951





# П-36 – лучший «МУЛЬТИСТОП» в мире

Александр Новиков

Multistop truck – в переводе с английского – грузовик, работающий с частыми остановками, например для доставки потребителям продуктов, молока, журналов или посылок. Такие грузовики отличаются от обычных тем, что имеют сдвижные боковые двери, не выходящие за габариты машины. Силовой агрегат «мультистопов» имеет улучшенную систему охлаждения, кузов оборудован стеллажами, загрузка и выгрузка производятся через разные двери. Есть и другие особенности.

Первый «мультистоп» выпустила в 1925 году Чикагская компания Pak Age. Со временем подобные машины получили в США широкое распространение. В Европе по-прежнему отдают предпочтение серийным развозным фургонам на шасси легковых автомобилей и легких грузовиков. Только







английские компании Badford, Commer, Austin, Morris и некоторые другие с середины тридцатых годов довольно успешно занимаются изготовлением «мультистопов». В СССР в конце шестидесятых была предпринята попытка изготавливать такие машины на Ереванском автомобильном заводе, но дальше опытных образцов дело не продвинулось.

Темно-коричневый доставочный грузовик П-36, созданный по заказу крупнейшей в мире службы экспресс-доставки UPS, получился не просто одним из самых удачных «мультистопов» в мире, но и одним из самых узнаваемых. Он настолько выделяется из общей массы автомобилей, что компания UPS сделала его своей «визитной карточкой» в Европе. Изготавливают П-36 в Германии, откуда они поступают в европейские отделения UPS. Свой парк П-36 компания UPS имеет и в России.

В далеком 1907 году житель Сиэтла Джим Кейси занял у своего друга 100 долларов, ставших

уставным капиталом новой компании с громким названием American Messenger Company. Начиная свое дело, 19-летний Джим и не подозревал, что становится родоначальником новой индустрии – экспресс-перевозок. На первых порах компания специализировалась на доставке товаров из магазинов покупателям. Посылками работали местные мальчишки, чуть позже появились велокурьеры.

Дела у предприимчивого американца шли хорошо. Американская экономика была на подъеме, клиентов становилось все больше, и вот был куплен первый автомобиль, развозной грузовик на шасси Ford-T.

Свой первый филиал развивающаяся компания открыла в Окленде в 1919 году. Тогда же, после поглощения одного из конкурентов, она получила свое современное название – United Parcel Service (Объединенная служба доставки). Приблизительно в это же время были разрабо-

таны корпоративные требования к внешнему виду автомобилей, был выбран и запатентован цвет, в который должны быть выкрашены все грузовики, – неброский «пульмановский» темно-коричневый, соответствующий сдержанному деловому имиджу компании.

Долгое время UPS наравне с Ford-T, эксплуатировала White, GMC и International с совершенно обычными кузовами-фургонами, расположенными за кабиной водителя. Ограниченный отпуск бензина, введенный в начале второй мировой войны, и увеличившийся объем писем и посылок с фронта заставили компанию ввести в эксплуатацию первые настоящие «мультистопы» – электромобили. Шасси для них поставляла компания Walker Electric, из названия которой следует, что грузовики работали на аккумуляторах. Первые электромобили были несовершенными и сложными в обслуживании, но были намного лучше лошадей, которых исполь-





там компании пришлось подумать о локальном производстве доставочного грузовика, отвечающего условиям работы на Европейском континенте.

Для воплощения идеи в жизнь руководство UPS обратилось к старейшему западногерманскому производителю грузовых кузовов, прицепов и полуприцепов – фирме Spier, основанной Генрихом Шпийером в 1872 году в Штайнхайме, Вестфалия. Совместно со специалистами UPS немецкие конструкторы в короткий срок спроектировали и построили доставочный грузовик с объемом кузова 360 кубических футов, отсюда и индекс – П-36.

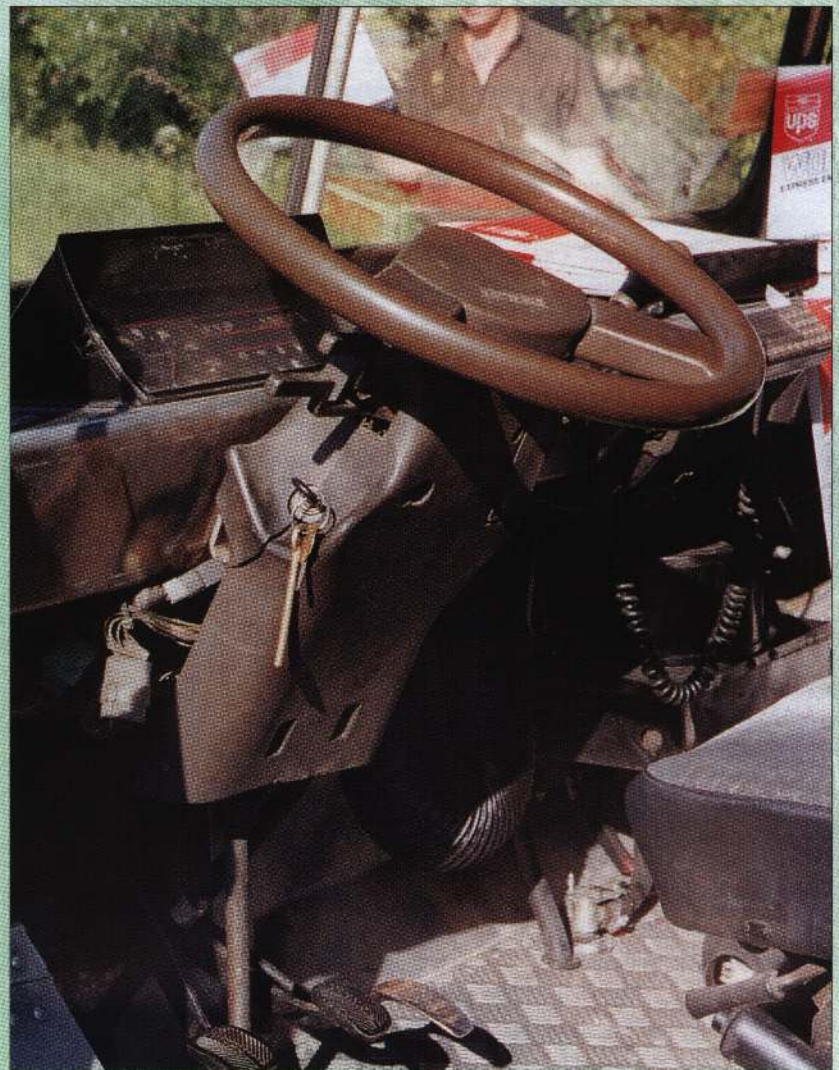
Революционной технологической находкой и главным достоин-

ством П-36 стал алюминиевый корпус, неподверженный коррозии и удивительно ремонтпригодный. Гарантийный срок на кузов – 25 лет, на самом деле он практически вечный. Конструкция съемного силового модуля, расположенного спереди, позволяет легко и быстро не только отремонтировать, но и менять двигатель или трансмиссию. За время службы машина может поменять пять-шесть силовых модулей. П-36, предназначенные для эксплуатации во Франции и Бельгии, оснащались силовыми агрегатами от микроавтобусов Citroen C25. Машины для Германии, Италии и ряда других стран получали двигатели и трансмиссию от Fiat Ducato. Радиатор значительно больше обычного – для

звала, например, американская почта.

С наступлением мирного времени объемы перевозок еще больше выросли, и UPS пришлось заказать новые «мультистопы» специализированной кузовной фирме Grumman Olson. Новые грузовики на шасси Chevrolet использовались по всей Америке до конца пятидесятых годов, пока им на смену не пришли более современные International, где впервые были применены сдвигающиеся передние двери.

В 1976 году UPS начинает завоевывать Старый Свет, и вскоре становится ясно, что эксплуатация больших мощных американских «мультистопов» в Европе нецелесообразна в основном из-за узких улиц и проблем с парковкой в старых городах. Плюс почти полное отсутствие сервисов на двигатели Chevrolet, Ford, Dodge и International. Поэтому специали-





нормального охлаждения двигателя при частых пусках. Обтекаемый фибергласовый капот, поднимающийся почти на 180 градусов, обеспечивает свободный доступ к двигателю для обслуживания и ремонта. Двигатели Citroen и Fiat, имеют много взаимозаменяемых частей, оба этих четырехцилиндровых двигателя развивают одинаковую мощность в 75 лошадиных сил, которых хватает для разгона полностью загруженной машины до 130 км в час.

Крыша кузова — полупрозрачная, поэтому в светлое время суток курьер легко может разобрать детали адреса на накладной без дополнительного электрического освещения. По бокам имеются полки, на которые укладываются легкие коробки и конверты, более тяжелые ставятся на пол. Между кабиной водителя и грузовым отсеком предусмотрена сдвижная дверь, благодаря чему водитель-курьер попадает в грузовой отсек, не выходя на улицу, что создает дополнительные удобства водителю и экономит время. Рифленый пол не даст поскользнуться, даже если на улице снег и стужа. Крыша кабины позволяет водителю стоять в полный рост. Чтобы войти в машину, не нужно нагибаться.

Предусмотрена автономная система подогрева. Задняя двухстворчатая дверь и широкая подножка решают проблему загрузки машины. На каждой машине размещаются логотипы UPS, справочные телефоны, индивидуальный номер каждой машины, все — по специальной схеме, с точностью до миллиметра. Все наклейки — из специальной пленки от компании «ЗМ», выдерживают и мороз, и жару, и автоматическую мойку. Передние двери, как и положено настоящему «мультистопу», сдвижные, уходят назад в боковые стенки кузова. Курьеру при парковке часто приходится прижиматься то к стене, то к

соседней машине, и покинуть машину даже с тяжелой коробкой в руках через сдвижную дверь проще. Водительское сиденье мягкое и комфортабельное. Панель приборов спартанская — ничего лишнего. Спидометр, пара датчиков — и все. Рычаг переключения скоростей — под рулевым колесом на рулевой колонке, что по нынешним стандартам — почти анахронизм. Зато ничего не мешает проходу курьера по кабине. Педали вовремя попадают под ноги, их расположение достаточно удобно. Большое прямое ветровое стекло, не дающее бликов, создает прекрасную переднюю обзорность. Для того чтобы проехать на этой машине за день 300 — 400 км, то вырливая в пробках, то разгоняясь на трассе, то доставляя грузы получателям, от водителя требуются выносливость и особая сноровка.

Кроме водительского, в машине имеется еще одно сиденье — откидное. Обычно оно в сложенном состоянии, прижато к центральной перегородке. Оно предназначено для супервайзера — во время про-

верок работы курьера, или для начинающих — во время обучения. Время от времени с курьерами ездит и кто-то из руководства UPS.

Сиденье очень неудобное, поэтому, проехав два десятка километров, уже чувствуешь усталость. Зато лучше начинаешь понимать, насколько тяжел труд водителя-курьера. Некоторые из П-36 прошли более миллиона километров, однако каких-либо скрипов нет, вибрация практически не ощущается, что говорит о жесткости конструкции и тщательной проработке деталей.

Сегодня П-36 сняты с производства, им на смену пришли Mercedes Sprinter, на подходе — новая совместная разработка UPS и IVECO, но есть все основания предполагать, что они прослужат еще много лет, пока не станут экспонатами музеев или частных коллекций.

А пока компания UPS не собирается отказываться от своего надежного, верного и неприхотливого П-36, ведь, как показывают опросы миллионов клиентов компании, «люди любят грузовик».











**ABTOMAX**





# ГИГАНТ

## АВТОСТРАДЫ

**Кабина модификации XXL («гигант») являет собой образец рабочего места водителя, представленного фирмой MAN. Радость от езды возрастает еще больше, когда слышишь, как под тобой рычит могучий шестицилиндровый мюнхенский великан.**

Турбированный (с промежуточным охлаждением воздуха) шестицилиндровый рядный двигатель рабочим объемом 12,8 л имеет мощность 510 «лошадок» при 1900 об/мин. Такая мощность идеальна для магистрального тягача, позволит без труда справиться с любой задачей. Максимальный крутящий момент 2300 Нм в диапазоне от 1000 до 1300 об/мин. Немаловажным показателем, особенно на горных трассах, является мощность торможения двигателем. Она у MAN TG 510 A XXL составляет 395 «лошадей» при 2400 об./мин. Класс двигателя Евро-3. Двенадцатиступенчатая коробка передач ZF 12 AS 2301 (MAN-Tipmatic)

Если вести речь о шасси, то не лишним будет отметить, что перед MAN TG 510 A XXL укомплектован рессорами, зад – пневматикой. Такое сочетание помогает добиться максимальной мягкости и плавности хода автомобиля. Дисковые вентилируемые тормоза с электронной регулировкой обеспечивают отличное торможение даже после прохождения водных препятствий.

Масса автомобиля (вместе с водителем, полным баком (600 л.), опорно-сцепным устройством) равна 7365 кг.

Немногим водителям довелось ездить на самом мощном автомобиле из серии TG-A. Тем более немногим довелось это сделать на автомобиле, обладающем кабиной-гигантом и имеющем мощность 510 л.с. Менее 10% выпущенных в серии TG-A автомобилей обладают и тем и другим. Эти два пока-

зателя делают из просто машины машину класса люкс.

Смело можно заявить, что вот-вот, на смену самым ходовым классам машин мощностью 400 – 430 л.с., придет новый класс мощности. Таким образом, повсеместное распространение автомобилей мощностью 510 л.с. это лишь вопрос времени.

Если оглянуться назад и вспомнить предшественников – модели F2000, F90 и F8, то можно убедиться в том, что удобство и практичность машины для водителя являются давней традицией фирмы MAN. Модели TG-A последовательно продолжают эту традицию и одновременно устраняют мрачную деловитость своих предшественников.

Внутреннему и внешнему оформлению уделено внимания как никогда много. Результатом является броский внешний вид и эргономико-эстетичное рабочее пространство с прекрасной обзорностью. Редкая, черт возьми, комбинация. Один только размер кабины-гиганта, объем которой почти 12 кубических метров, заставляет учащенно биться сердца водителей.











1. Все аккуратно: места и отсеки для хранения инструмента. Необычно: зеркало панорамного обзора расположено под основным

2. Высота пола кабины от земли 1455 мм

3. Электронное устройство опрокидывания кабины. Удобство в ремонте: бампер разделен на части

Много места выделено полкам и отсекам: поверх лобового стекла расположена полка, а над ней три отсека. В центре, под полкой для отдыха, имеется большой выдвижной ящик, в котором фирма MAN готова дополнительно почти за 1500 долларов разместить практичный выдвижной холодильник объемом 20 литров. Два держателя для банок, два для бутылок и разные полочки дополняют общий вид. Итоговый объем внутренних отсеков составляет почти 650 литров, что на 20% больше, чем у модели Actros Megaspace.

Важным моментом является то, что качество и размер полок для отдыха не были принесены в ущерб увеличению места под хранение различных предметов. Обе полки для отдыха более чем хорошо обиты и имеют ширину 690 вверху и 800 миллиметров внизу. Благодаря внутренней высоте кабины – 2110 мм. – над обеими полками имеется достаточно свободного места. Для водителей без сменщика на дальних дистанциях имеется возможность установки на задней стенке кабины вместо верхней полки набора шкафчиков.

На дистанции в 470 км было 5 этапов. Первый идет от Шпейера до Мёнххофского треугольника, оттуда дорога ведет в Кёльн. Съезд Монтабор означает начало третьего этапа по тяжелой сельской местности до Кобленц – Вальдеша. Самый длинный участок, почти 200 км, идет от Кобленца через Трир до развилки Ландштуль. И уже от туда идет последний маршрут в Шпайер.

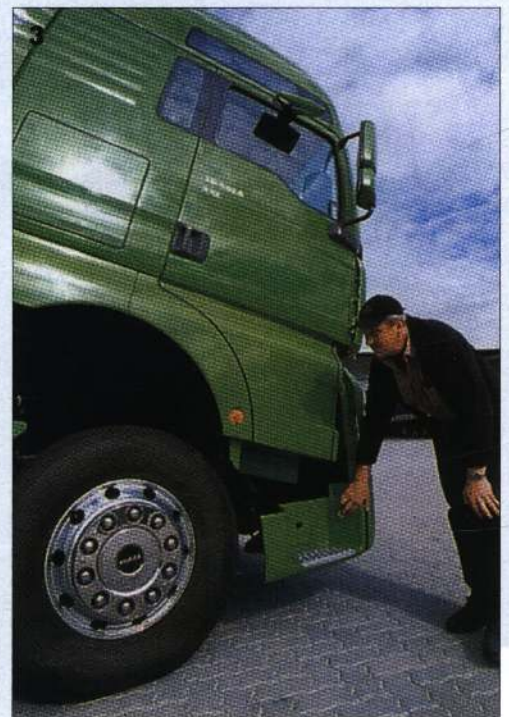
За исключением отопления MAN разместил все важнейшие элементы управления в двух рычагах на рулевом колесе. В так называемом дверном модуле практично расположены переключатели стеклоподъемников и перестановки зеркал. В модификации TG 510 A на рулевом колесе имеется еще и правая рукоятка, которая отвечает за регулировку автоматки. Пожалуй, пройдет несколько дней, прежде чем правая рука сможет научиться безошибочно обращаться с двумя рычагами. Но зато MAN убрал рычаг с моторного отсека. Некоторые производители не освобождают место в центре ка-

бины, даже имея автоматическую коробку передач, что затрудняет передвижение в кабине вправо и назад.

Вообще кабина-гигант отличается многими практичными решениями: так, перед лежаком имеется панель управления, есть мягкие подлокотники в дверях или, например, имеется резиновый держатель рядом с сиденьем водителя, в котором надежно лежит атлас дорог.

Проблема с немного своеобразным рулевым управлением, существовавшая вначале, больше не актуальна. Причина была в высоком уровне разрывного момента осевого колена, который был вызван использованием неправильной смазки. Водитель, если закрыть глаза на типичные колебания высоко расположенной кабины управления, чувствует себя в ней хорошо и надежно.

Повышенная мощность волей-неволей переросла в скорость на тестовой дистанции. Однако не стоит думать, что 510-сильный MAN слишком оторвался от своих предшественников. По сравнению с TG 360 A модель 510 на этой трассе длиной в 470 км ушла вперед на 20 минут. А по сравнению с ходовой моделью 460 преимущество составило лишь 5 минут.





Понятно и так, где у TG 510 A хорошие показатели по времени: на затяжных подъемах, как, например, на Эльцерберг или на Мозельской развилке. Трасса в направлении Саарбрюккена почти 10 километров. Этот уклон в 5% 510-ый штурмует на скорости 73,9 км/ч, на самом крутом участке на пятой передаче держится в районе 65 км/ч.

С расходом топлива у MAN дела обстоят не так хорошо, как хотелось бы. Его показатель 37,5 литра на сотню далеко впереди аналогичных машин. Грешить можно на простенькое впрыскивающее устройство. MAN по-прежнему делает ставку на впрыскивающие насосы Bosch, в которых момент и объем впрыска определяются электроникой.

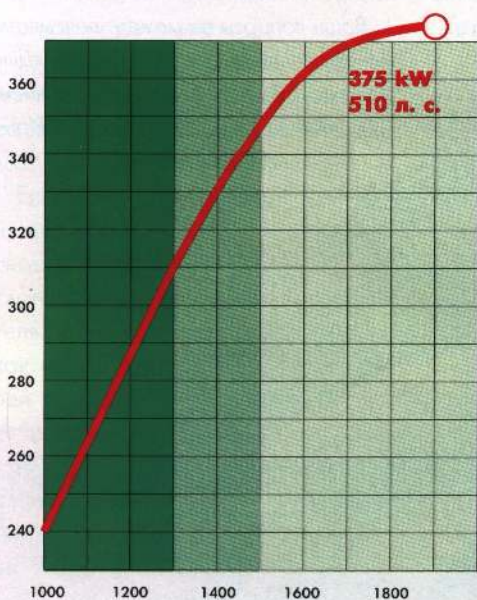
Сюда добавляется еще и тот факт, что топливо начинает совершать перетекающие движения в длинной цепи трубопроводов, в связи с чем давление впрыска отклоняется от номинала. Если бы дизельное топливо не было бы столь дорогим, то расход не являлся бы проблемой. Ведь на фоне прочих достоинств повышенный расход фактически незначителен. Да и к тому же цена на сей автомобиль по европейским меркам приемлема – 100 – 130 тысяч долларов в зависимости от комплектации. Хотя, понятное дело, российскому водиле такая роскошь, увы, не по карману.



### Результаты замеров топлива

Дистанция	MAN TG 510 A XXL	
	Расход топлива, л/100 км	Скорость, км/ч
<b>1 этап</b>		
Легкая трасса, длина 76,8 км	26,2	85,0
<b>2 этап</b>		
Тяжелая трасса, длина 68,5 км	41,6	81,0
<b>3 этап</b>		
Тяжелая сельская дорога, длина 36,9 км	64,4	59,0
<b>4 этап</b>		
Трасса средней тяжести, длина 199,7 км	38,1	82,7
<b>5 этап</b>		
Легкая трасса, длина 87,3 км	31,3	84,4
<b>Замеры на склонах</b>		
Уклон 5,0%	102,5	73,9
Уклон 8,0%	187,2	45,0
<b>Итого</b>		
Длина – 469,2 км	37,5	80,6

### Мощность двигателя





Бельгийская фирма  
Алюван,  
производящая  
сборные  
алюминиевые  
кузова для  
грузовиков и  
прицепов

**MOSCOW**  
Денис Кесаев  
Т+Ф: 095 931 01 25

International Van n.v. Laconiastraat 1 B-8000 BRUGGE Belgium  
Т: ++ 32 (0) 50 31 25 13 F: ++ 32 (0) 50 31 12 47 E: aluvan@aluvan.be W: www.aluvan.com






# ЛЕЧЕНИЕ ОСТЕОХОНДРОЗА

**В предыдущем номере нашего журнала мы с вами говорили о различных причинах болей по ходу позвоночника и дали им определение как остеохондроз и спондилез. Наша сегодняшняя задача заключается в том, чтобы научиться правильно и своевременно оказывать себе помощь при обострениях данных заболеваний.**

Как вы помните, мы разделили позвоночник (условно, конечно) на три отдела: шейный, грудной и пояснично-крестцовый. Попробуем разобрать лечение каждого из отделов, так как в некоторых случаях оно принципиально различается.

Итак, вы уверены, что у вас обострился шейный остеохондроз? В остром периоде исключаются массаж и лечебная физкультура. Рекомендую прием анальгетиков: вольтарен 0,025 г 4 – 6 раз в день; индометацин

в той же дозе или анальгин по 0,5 г 4 – 6 раз в день; обязательно проводить так называемую дегидратационную терапию, то есть прием мочегонных препаратов (лазикс 20 мг утром натощак). При остаточных явлениях болевого синдрома и мышечного спазма проводят массаж воротниковой зоны, начинают лечебный комплекс движений головой – осторожные (!) повороты по оси, наклоны в стороны, кивательные движения (но только медленные, а не такие, как при встрече со старым приятелем). Если вы не можете справиться со своим недугом сами, срочно обращайтесь

к врачу. Чтобы избежать обострений шейного остеохондроза, необходимо систематически заниматься лечебной физкультурой, 2 – 3 раза в год проводить профилактические курсы лечебного массажа, желательно спать на жесткой постели с низкой подушкой, как бы вы ни любили уютать в мягкой перине.

Если вы уверены, что у вас остеохондроз грудного отдела позвоночника, то вам показан массаж мышц спины. Лечебно-физкультурный комплекс, миорелаксанты (скутамил-Ц), анальгетики. После стихания острого периода – плавание в теплой воде. А спать следует опять же на жесткой постели!!! На водительском кресле желательно иметь специальный массажер.

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

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



# ВКУС ЖАРЕННОГО КАМАЗА

По непонятной причине за последние два-три месяца резко увеличились случаи возгорания автомобилей. То на одном конце столицы, то на другом поднимаются клубы густого дыма, обволакивая все близлежащее пеленой черной сажи...

Красочное зрелище не так давно можно было наблюдать на МКАД недалеко от Волоколамского шоссе. В КамАЗе «коротнула» электропроводка, что повлекло за собой ее возгорание. Затем пламя стало распространяться по всему автомобилю... За считанные минуты весь КамАЗ был охвачен пламенем. Прибывшие на место пожарные уже ничего не могли сделать. Вернее, могли, — потушить то, что осталось от авто, но они, пожарные, посчитали, что это бесполезная трата времени и сил. Поэтому мирно пристроившись на обочине, смотрели, как языки пламени дожирали автомобиль.

— Слава Богу, топлива в баке почти что не было, — говорит боец с огнем, — а то рвануло бы так, что мало не показалось.

Если бы водитель имел огнетушитель, автомобиль удалось бы спасти. Но история не терпит соспогательного наклонения. У водителя не оказалось огнетушителя, как не оказалось его и у водителей проезжавших авто. Никто не остановился. Никто не помог.

Не стоит пренебрегать огнетушителем и надеяться на русский авось. Сэкономив сотню рублей, вы можете потерять куда больше — целый автомобиль!





# БАШКОВИТАЯ МАШИНА

По материалам журнала FERNFAHRER

**Машины изпокон веку помогли человеку и облегчали его жизнь. В Ульме Mercedes Actros ездит по маршруту самостоятельно, без участия водителя. Зрелище, надо сказать, диковинное – едет машина, а в ней никого! Даже жутковато становится.**

Небольшие тележки, которые колесят по заводским цехам без водителя, окрашенные в большинстве случаев в желто-оранжевый цвет, тамошними работниками уже не воспринимаются как нечто фантастическое. Для них это норма. Скорее, для них будет большим удивлением присутствие человека на водительском месте...

Несмотря на все это, перехватывает дыхание, когда видишь, что Mercedes Actros 2531 на производственной площадке предприятия Uzip самостоятельно производит парковку и без участия человека съезжает с рампы. Со скоростью 5 км/ч он едет по заранее наме-

ченному пути. Помимо прочего, автомобиль сам загружает 14 поддонов продукции и закрывает борта перед отправкой в путь.

Для любопытного журналиста, занявшего место рядом с водителем, имеется наклеенная на лобовое стекло табличка, гласящая: «Перед поездкой обязательно пристегните ремень». К сожалению, техника не настолько продвинулась вперед, чтобы элегантно объезжать неожиданные препятствия. И уж если возникает аварийная ситуация, то водитель-автомат не долго мудрствуя включает экстренное торможение. Чего ж вы хотите от компьютера, который, если можно так выразиться, мыслит категориями «да» или «нет».

Весь процесс протекает на первой передаче с максимальной скоростью шесть километров в час. Со своей задачей – перевозка грузов по территории завода – система справляется прекрасно. Да и задача эта относительно проста. Две смены подряд необходимо забирать с производственного участ-

ка по 14 поддонов продукции и перевезти ее на склад, который находится не далее чем в 200 метрах. При этом в полностью автоматическом режиме осуществляется не только перевозка, но и погрузка/разгрузка. За год набегает довольно внушительная цифра – 145 000 поддонов (или 120 000 т) перевезенного груза. Если пересчитать это на количество поездок, то исходя из расчета 14 поддонов за раз выходит 10 000 поездок между производственным и складским участками в год.

Работа эта насколько ответственная, настолько и скучная. Руководитель предприятия Роберт Хёпфнер даже не пытался принять на эту работу людей.

– Далеко не самая приятная работа для водителя каждый день ездить одни и те же 160 метров туда

Точность при подъезде к месту назначения: машина подъезжает к рампе, центральный блок: линейный компьютер осуществляет контроль и отдает команды







А подтолкнула к осуществлению этого проекта определенная неудовлетворенность работой с экспедиторской фирмой, которая осуществляла перевалку продукции Uzin на внешний склад и занималась ее распределением оттуда. Сотрудники сами нашли своего фаворита – «интегрированную линию доставки», представленную фирмой «Даймлер – Крайслер» на выставке IAA 2000 во Франкфурте. Полностью управляемая электроникой, а значит, даже обычным

джой-

Они управляют автомобилем при ходе вперед и назад настолько точно, что кажется, что он движется по рельсам. Отклонение от пути по сторонам составляет не более чем плюс-минус два сантиметра. А точность хода вперед и назад, с которой автономный автомобиль причаливает к рампе, находится в пределах всего одного сантиметра.

Считывающее устройство в автомобиле активирует пассивные в обычном состоянии вмонтированные в бетонный путь транспондеры и передает получаемые от них команды в систему управления через линейный компьютер.

На этих машинах осталось рулевое колесо, поскольку для вращения колес используется управляющее устройство, вращающее «баранку» с помощью ременной передачи...

Распознавание возможных препятствий – тоже задача классических механических систем. Впереди

и обратнo, – говорит он. – К тому же приходится всегда брать во внимание человеческий фактор. Использование водителя-автомата выгоднее для нас во всех отношениях.

«При стандартной технологии доставки» транспортировка продукции по территории завода обходилась бы компании примерно 1,5 млн. долларов. Поэтому совершенно по-другому обстоит ситуация с решением, предложенным фирмой «Даймлер – Крайслер» совместно с предприятием «Фокс» из Лерте под Ганновером, специализирующимся на автоматизации транспортных систем. Таким образом, автоматическая транспортировка по финансовым соображениям является оптимальным выбором.

стиком, линия доставки привлекла тогда много посетителей, самые мужественные из которых смогли попробовать поездом, находящимся на удаленной площадке.

Не прошло и восьми месяцев, как идея с поездом переключалась на автотром. Для того чтобы грузовой автомобиль без водителя смог добраться от пункта автоматической погрузки к пункту автоматической разгрузки, следовало учесть множество факторов. Но главной сложностью было придумать то, как автомобиль без участия человека будет поворачивать. Решение было найдено. Путь автомату указывают вмонтированные в бетонный участок пути транспондеры (своеобразные передатчики), расположенные друг от друга на определенном расстоянии.



Точность при подъезде: на автомобиле находится «контролируемая электроникой шпонка, которая входит в точно установленный на точке погрузки «паз»

Невидимые лоцманы: в дороге вмонтированы транспондеры



Спидометр: больше 6 км/ч не покажет



**1. Сложная механика:** рулевое колесо управляется обычной ременной передачей

**2. Внимательный глаз:** обстановку впереди и сзади контролируют по одному лазерному сканеру

и сзади автономные Actros оборудованы широкими, мягкими, наполненными резиной бамперами, выполняющими функции детектора. Как только они засекают нежелательный механический контакт, моментально срабатывают управляемые электроникой, но приводимые в действие пневматикой тормозные цилиндры автомобиля.

Однако разработчики проекта такой примитивной техникой распознавания препятствий не удовле-

творились. Для раннего распознавания потенциальных объектов столкновения как спереди, так и сзади на вахте стоит лазерный сканер, который и контролирует ситуацию вокруг.

И это еще не все: повсюду на автомобиле можно обнаружить очень знакомые по другому оборудованию красные кнопки в форме грибка ярко-красного цвета, предназначенные для аварийного отключения. Так, если, например, какая-нибудь собачка случайно запрыгнет во время движения в промежуток между передней и задней осью, что не смогут заметить установленные системы безопасности, то внимательный наблюдатель, нажав одну из этих кнопок, имеет шанс совершить героический поступок – спасти несчастную собачку от неминуемой гибели.



# ГОК

ГРУППА КОМПАНИЙ «ГОК»

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

Тел.: 502-9675, 937-9610, 435-0527

Факс: 195-4220

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





## ■ Sprinter в новом исполнении

Отделение Minibus Center, входящее в автобусный холдинг EvoBus GmbH, расширило гамму микроавтобусов повышенной вместимости, созданных на базе модели Sprinter. Предложены две новые машины. Первая – низкопольный городской микроавтобус, вмещающий 32 пассажира. Длина автобуса – 7558 мм, высота от пола до потолка – 2250 мм.

Вторая машина – туристический микроавтобус, предлагаемый в исполнении на 18 или 21 место. Комфорт повышают мягкая обивка салона, занавески, ковровое покрытие пола, видеосистема, мощные системы отопления и кондиционирования. Задний багажник вмещает 2,3 кубических метра груза, а боковой багажный отсек имеет объем 0,4 кубометра.

Основой обеих машин служит стандартное «спринтеровское» шасси полной массой 5,99 т и колесной базой 4250 мм. Двигатель – пятицилиндровый турбодизель CDI мощностью 156 л.с. В качестве стандартного оборудования устанавливаются 5-ступенчатая механическая КПП («автомат» предлагается как опция), водительская подушка безопасности, ABS, противобуксовочная система, ретардер и дисковые тормоза.

Данные машины дополняют 10 – 19-местные микроавтобусы повышенной вместимости, которые специализированные кузовные фирмы строят на шасси Sprinter полной массой 4,6 тонны, а также автобусы, построенные на шасси среднетоннажной модели Vario. В итоге после представления новых машин холдинг EvoBus GmbH предлагает полный модельный ряд, покрывающий сегмент малых и средних автобусов вместимостью от 7 до 40 человек.

Из других новинок для всего модельного ряда Sprinter отметим то, машина получила более мощный усилитель тормозов. Кроме этого, теперь полноприводный Sprinter можно заказать вместе с 6-ступенчатой механической КПП SprintShift, имеющей автоматизированный режим смены передач. Напомним, что раньше эта передовая трансмиссия предлагалась только на заднеприводные модификации.



## ■ Iveco Stralis добрался до России

В конце мая в Москве прошла российская презентация нового флагмана фирмы Iveco – седельного тягача Stralis, о котором мы рассказывали в первом номере «Автотрака» за этот год. Журналистам были показаны две машины, уже имеющие владельцев: одна с мотором 430 л.с. и 16-ступенчатой «механикой», другая – с двигателем 480 л.с. и 16-скоростной коробкой EuroTronic 2 с автоматизированным переключением передач. Тягачи, поставляемые в нашу страну, дополнительно оборудованы подогревом топливного бака и топливного фильтра с водоотделителем, а также решетками на фарах. В стандартную комплектацию машин входят кондиционер и комплект аэродинамических обтекателей. Интервалы смены масла в двигателе составляют порядка 100 тыс. км. Несмотря на то что цена нерастащенного грузовика в зависимости от комплектации может достигать до 80 000 евро, на новые тягачи уже получено около 50 заказов.



## ■ Автобусы SCANIA теперь собирают и в России

Почти восемь с половиной миллионов долларов шведская компания Scania истратила на строительство в Питере нового завода по производству своих автобусов. Как ожидается, завод будет выпускать 200 автобусов Omnilink в год, но если возникнет необходимость увеличить свои производственные возможности, то мощности завода легко позволят сделать это.

Президент Scania Лиф Остлинг (Leif Ostling) возлагает большие надежды на страны бывшего Советского Союза:

– Низкий спрос на продукцию компании в Европе и сложные экономические условия в Латинской Америке после аргентинского кризиса заставляют Scania вернуться лицом к бывшему Советскому Союзу...

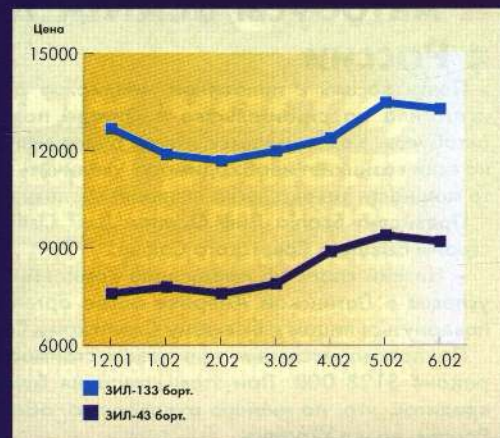
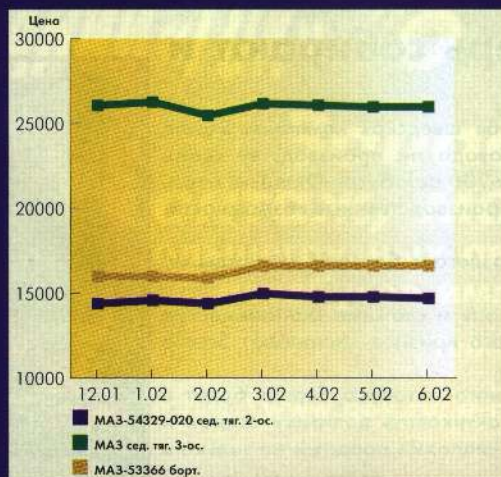
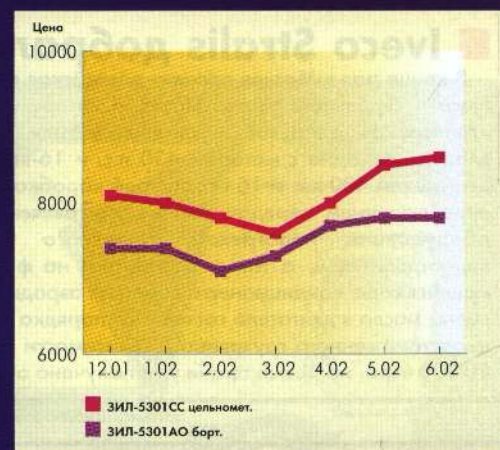
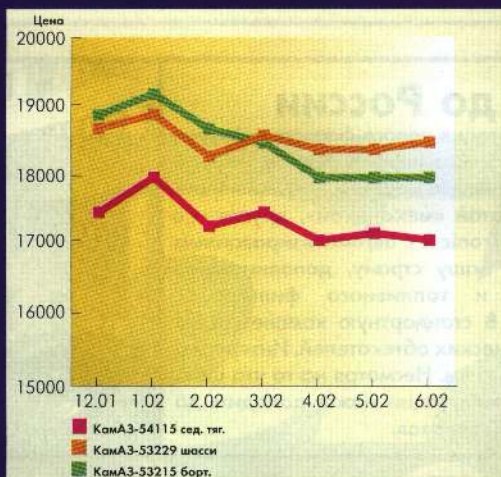
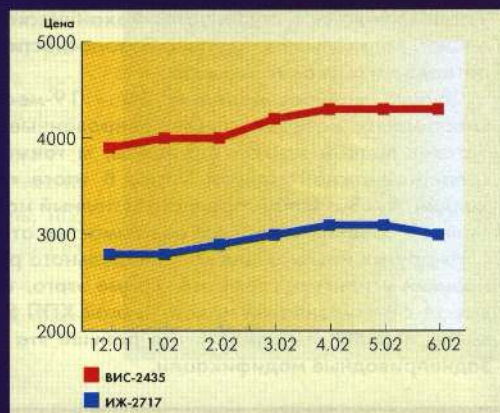
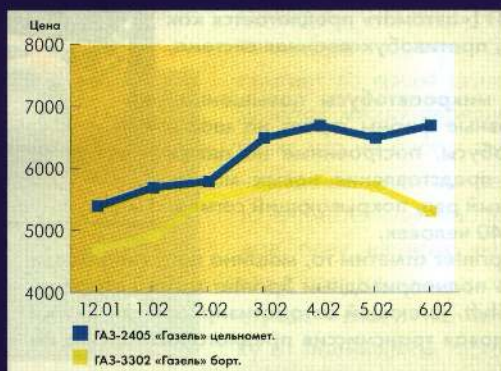
По предварительным прогнозам стоимость одного автобуса Scania будет в районе \$128 000. При этом компания будет практиковать политику скидок и кредитов, что, по мнению руководства, обещает неплохие продажи не только в России, но и в Украине.





# АВТОбазар

Анализируя сводную таблицу цен на коммерческие автомобили, прихожу к печальному выводу, что на ошибках мы так и не учимся и в очередной раз готовы наступить на те же самые грабли. Цены на машины в долларовом исчислении продолжают расти, но качество продукции и послепродажное обслуживание остались на прежнем уровне. Потребитель получает тот же самый товар, а в некоторых случаях и хуже за большие деньги. Это характерно для стагнирующей экономики. Нет ни новых разработок ни, тем более, денег на производство. В очередной раз усилия правительства сводятся к увеличению таможенных пошлин с комментариями, что это спасет отечественный автопром. Все это нам знакомо, все это мы уже проходили. Если проблему копнуть глубже, то это уже политика в связке с экономическими интересами. Другой вопрос: что первично, а что вторично? А это уже философия. Поэтому поддерживайте отечественного производителя. Если захотите и сможете.





## Приблизительные цены (в долларах США)

Модель	min	max	% относительно 02.2002
Иж-2717	2950	3050	-2
ВИС-2345	4250	4350	+13
ВИС-1705	5650	5750	+7
<b>ГАЗ-2705 «Газель»</b>			
3 мест., цельномет.	5650	6250	-4
7 мест., цельномет.	5840	6510	-6
3 мест., борт.	4600	5200	-7
<b>Пассажирские</b>			
8 мест.	6260	8620	+3
13 мест.	6260	8770	+7
<b>ГАЗ-2217 «Соболь»</b>			
3 мест., цельномет.	6480	8060	+19
7 мест., цельномет.	6670	8790	-2
<b>ЗИЛ-5301 «Бычок»</b>			
Цельномет.	9520	9810	+8
Шасси	7650	9430	+13
Промтоварный (фургон)	8760	11 110	+10
Изотермический (фургон)	8920	11 870	+10
Тент	8220	10 160	+14
<b>ЗИЛ, 5 – 10 т (модель ЗИЛ-43)</b>			
Шасси	8670	12 730	-3
Борт.	9050	13 840	+1
Промтоварный (фургон)	10 350	10 920	+10
Изотермический (фургон)	10 630	11 460	+10
<b>ЗИЛ, 10 – 12,5 т (модель ЗИЛ-133)</b>			
Шасси	13 100	13 300	+10
Борт.	13 300	13 500	+11
<b>КамАЗ</b>			
Сед. тягач-54115	16 350	21 590	+6
<b>Шасси</b>			
53215	16 350	20 800	+8
53229	17 940	22 210	-2
65115	18 320	23 580	+0,5
43253 (4x2)	12 700	16 030	-2
4326 (4x4)	17 300	19 690	+2
55111	15 900	19 650	+0,5
<b>Борт.</b>			
53215	16 820	20 990	-6
<b>МАЗ</b>			
<b>Седельные тягачи 2-осные</b>			
54329-020	15 590	15 740	+7
54331	11 210	11 330	+1
54323	19 620	21 870	+3
543208	22 000	22 200	+3
544008	38 570	38 950	+3
<b>3-осные</b>			
64229	27 900	30 600	+7
642208	30 540	31 500	+3
<b>Шасси</b>			
5337	13 750	14 630	+5
53366-040	16 190	16 220	+6
<b>Борт.</b>			
53366	16 060	17 640	+4
53363-022	20 950	21 140	+4
6303	31 020	34 320	+9
4370 (5 т)	13 270	15 430	-4
<b>МАЗ – MAN</b>			
543265	49 000	59 500	+7



# Грузовые автоперевозки

К. Константинов

**Ситуацию на рынке грузоперевозок можно охарактеризовать фразой «Кто в лес, кто по дрова». Изучая сводную таблицу, составленную по опросам диспетчеров и экспедиторских фирм, можно констатировать позитивные процессы на этом рынке услуг.**

Но в реальной жизни найти загрузки по максимальным ценам достаточно сложно. Разница между минимальной и максимальной ценой может составлять 30 процентов (100-кубовые машины). Но, скорее всего, это означает лишь то, что хотя бы психологически перевозчики стремятся грузовладельцев подготовить к новым расценкам в связи с резким повышением цен на топливо и называют максимальные ставки, но ездят по минимальным. По максималь-

ным тарифам почти никто не работает, но сам процесс пугания клиента новыми ценами можно назвать одной из форм самодовольствия. Перевозчики шумят, ругаются, обижаются, но эффективность перевозок в долларовом исчислении падает. А объединится для того, чтобы диктовать цены, как нефтяные короли, мы не можем – не хватает ни смелости, ни знаний, ни опыта.

Реальными можно назвать рост цен на рефрижераторные

перевозки – наступило лето, а вместе с ним сезон перевозки сельхозпродукции. Магистральные перевозки автопоездами внутри России малоэффективны: в среднем \$0,40 за километр. Платят, как правило, только в один конец, обратную загрузку можно ждать неделями. Экспедиторские фирмы, дающие загрузку перевозчикам, практикуют отсрочку платежей за выполненные услуги. На международных перевозках это куда ни шло, но внутри страны? Если год назад фрахт Москва – С. Петербург был минимум 10 000 руб., то сейчас питерские машины идут домой за 5000 руб. Это означает только то, что рост автопарка (если такой и есть) не компенсируется ростом грузоперевозок. Наша промышленность не обеспечивает автоперевозчиков работой.

Внутригородские перевозки переживают не лучшие времена.





Если раньше большая часть 10-тонных машин и 80-кубовые «фуры» обслуживали таможенные грузы, то после ссоры таможенных органов с крупнейшими торговыми структурами перегруз на терминалах с «тированных» машин на местные прекратился и многие перевозчики сели на голодный паек. Простояв неделю на таможенном терминале, международный перевозчик сам доставляет груз к месту разгрузки. Но крупные перевозчики, похоже, нашли выход из положения. Открывающиеся новые торговые центры обеспечили работой транспортные компании,

закупивших под богатых клиентов новые машины. Это в столице. В глубинке ситуация значительно хуже. Большая часть иногородних перевозчиков работает и на столичном рынке – кушать хотят все.

Международные перевозки грузов находятся в интересном положении. Говорят, что могильщики российских международных перевозчиков белорусы испытывают сложности с получением российских разрешений. Все ждут, что международные фрахты вырастут, но на момент подписания номера в печать ситуация не улучшилась. Не секрет,

что белорусы в 2001 г. навезли наших грузов из европейских стран приблизительно на полмиллиарда долларов. Юридическая неразбериха со взаимной любовью привела к тому, что белорусские международные перевозчики находятся в лучших экономических условиях и падают на нашем рынке, как пчелки, в то время как «Ваня» пускает пузыри и мечтательно провожает взглядом новые тягачи с красными номерами на белом фоне. На российском рынке деньги не делает только что ленивый, но на благополучии страны это не отражается.

**Тарифы на грузоперевозки для Москвы и Московской области**

Машина	Город подача (руб./в ч (руб.))			Трасса за 1 км (руб.)			Средний	
	min	max	%*	min (ч)	min	max	%*	%*
1 – 5 т «Газель»	140	160	+3	4+1	4,5	6	0	+1,5
2 – 4 т «Бычок»	200	250	+5	5+1	8	12	+14	+9,5
6 т ЗИЛ	200	250	+5	6+1	8	12	+5	+5
8 – 10 т МАЗ, КАМАЗ	260	280	+4	6+1	10	14	-4	0
86 м <sup>3</sup> еврофура	360	380	+9	7+1	14	20	+3	+6
86 м <sup>3</sup> реф., с вкл. установкой	400	450	0	7+1	15	20	+25	+12,5
100 м <sup>3</sup> еврофура	380	500	-7	7+1	15	20	+6	-0,5
120 м <sup>3</sup> еврофура	450	550	0	7+1	15	20	+3	+1,5
«Икарус»	380	460	+2	4+2 7+1	15	18	+10	+6
8 м <sup>3</sup> (5 т) мусоровоз	1300 – 2200 руб./сут.							

\*Изменение расценок в % по сравнению с февралем 2002 г.



# НЕМЕЦКИЙ СОСУНОК

Дмитрий ЗЛЕНКО

**Уж где-где, а в Москве спецтехника кишмя кишит. Не так давно корреспондент «Автотрака» повстречал весьма необычный экземпляр из семейства спецмашин «Мерседес 2638».**

Этот «мерседес» Мосводосток приобрел 7 лет назад в Германии. Необходимость в подобной спецтехнике для крупного мегаполиса вроде Москвы более чем очевидна — сия машина предназначена для очистки водосточков. Через форсунки под высоким давлением — примерно 130 атмосфер — подается вода, размывающая засор водостока в считанные минуты. Как правило, основной причиной засора является песок и известь. На один засоренный водосток необходимо примерно 4 кубометра воды, поданной под давлением. Затем в трубу водостока опускается так называемый рукав-сосунок. Суть его в том, что он, рукав-сосунок, под давлением 0,9 атмосферы всасывает песчано-известковую смесь в специальный резервуар. Ем-

кость этого резервуара почти 13 кубометров. Однако не все так просто. Внутри резервуара находится поршень, который делит его на две части. Изменяя место положения поршня в резервуаре, можно варьировать объемы частей. Надо оговориться, что в одной части резервуара находится вода, которой размывают засор, а в другую часть засасываются песок и известь. Практика показывает, что оптимальное соотношение: 4 кубометра под воду и 9 кубов под песок.

У данного оборудования имеется серьезный недостаток — стрела заборного рукава откидывается влево, хотя следовало бы вправо, поскольку водостоки в России находятся именно справа от стороны проезжей части. Из-за этой недоработ-

ки частенько ломается гидропривод заборного рукава (приходится перегибать левосторонний рукав на правую сторону). Завод-изготовитель тут ни при чем, поскольку вся конструкция изготавливалась немцами исключительно по русским чертежам и задумкам.

Теперь перейдем непосредственно к автомобилю. Двигатель 8-цилиндровый V-образный с двумя турбинами (по турбине на каждую сторону V-образного силового агрегата), мощностью 380 лошадок. Коробка передач 8-ступенчатая с делителем. Расход топлива на 100 км пути около 38 л. Емкость топливного бака 300 л. Максимальная масса 45 т. Снаряженная — 25 т.

Водитель, пригнавший этот «мерседес» из Германии и работающий на нем и по сей день, заверяет, что за семь лет эксплуатации с машиной ничего серьезного не случилось. Один раз заменил тормозные колодки и поменял лопнувшую трубку форсунки двигателя.

— Ухаживаю за двигателем, вот он и не ломается, — делится опытом водитель «Мерседеса 2638». — Через каждые пять — семь тысяч меняю масло в двигателе. Меняю топливные фильтры... Два раза в год заливаю присадки для промывки топливной системы. Благодаря уходу машина работает как часы.





# Оверленд

Организация Объединенных Наций объявила 2002 г. **Международным годом гор.**

Приключение продолжается



Привлечение внимания к проблемам охраны и экономического развития горных регионов гарантировало бы благосостояние как горцам, так и жителям равнин. В Риме был показан фильм о проекте Оверленд – экспедиции на грузовых автомобилях, поставившей себе цель добраться до всех высочайших вершин.

Маршрут экспедиции Оверленд-6 пройдет по территории 20 государств (Италия, Словения, Хорватия, Босния и Герцеговина, Черногория, Албания, Греция, Турция, Кипр, Сирия, Ливан, Иордания, Египет, Ливия, Тунис, Алжир, Марокко, Испания, Монако, Франция, Италия), объединив горы, обрамляющие бассейн Средиземного моря, в гигантское «Голубое кольцо Средиземноморья». По маршруту длиной более 20 000 км путешествен-

ники пронесут идею культурных связей приморских цивилизаций трех континентов: Европы, Азии и Африки.

## Автомобили

В составе экспедиции – все те же четыре оранжевых грузовика IVECO, которые с 1995 г. прошли по дорогам всех широт более 170 000 км. В общей сложности они находились в пути 660 дней, побывали в 91 стране.

Это серийные машины IVECO 330.30 ANW 6x6. Специально для проекта Оверленд их кузова были изготовлены с учетом обеспечения безопасности экипажей в случае аварии. В четырех автомобилях разместились своеобразный автономный микромир: столовая, спальня с душем и туалетом, ремонтная мастерская, запасы топлива.

В качестве вспомогательных автомобилей компания IVECO включила в состав экспедиции автомобиль Torpedo (40.10 WM, 6 мест, 103 л.с.) и два автомобиля Daily Combi (35.10 W, 9 мест, 100 л.с.), которые также окрашены в оранжевый цвет.

Вся работа по подготовке автомобилей проделана непосредственно компанией IVECO.

## Участники экспедиции

Экспедицию из 15 человек возглавил Беппе Тенти.

В состав экспедиции вошли 7 водителей и их координатор Джанни Карневале, 2 телеоператора, фотограф, врач и 2 ученых, одновременно являющихся опытными горными туристами.



Мусоровозы, условно, можно поделить на два типа: на те, что перевозят отходы «открытым» способом и «закрытым». Отличить их друг от друга проще пареной репы. Если поверх мусороконтейнера незастежисто натянут брезент, то это «открытый» способ. Ехать за таким мусоровозом одно «удовольствие» – газеты, пакеты, тряпки... вырываются наружу и с назойливостью навозных мух облепляют лобовое стекло. Полчаса следования за таким «санитаром города», и со стороны не понять, кто из вас мусор перевозит. Более тяжелый мусор типа банок, бутылок, старых сапог, разумеется, не долетает до лобового стекла позади идущего автомобиля и падает прямо на проезжую часть, оставляя длиннющий шлейф за мусоровозом.

Машины, перевозящие отходы закрытым типом также легко распознаются. Они, как правило, имеют оранжевую окраску кабины и специального контейнера для сборки и прессования мусора. Однако не стоит naивно полагать, что мусоровозы закрытого типа не грешат нечистоплотностью. Бумага из контейнера, конечно, не вылетает, но вот всякого рода жидкости льют как из ведра.

Класс мусоровозов закрытого типа можно подразделить еще на две группы: с верхней

загрузкой мусора и тыловой. Объяснять преимущество тыловой загрузки смысла нет. Достаточно посмотреть, сколько мусора рассыпается вокруг машины при верхней загрузке.

Как свидетельствует статистика, львиную долю мусороперевозок в Москве занимают автомобили марки ЗИЛ – 53%. За ним следует КамАЗ с 36%. Затем МАЗ – 9% и на иномарки приходится 2%. Следует оговориться, что ЗИЛы перевозят лишь открытым типом, а КамАЗы, МАЗы, иномарки – закрытым. Эти цифры получены на основе опроса десяти московских автокомбинатов, занимающихся вывозом мусора. Результаты выглядят несколько странно. Получается, что в Москве доминирует открытый тип вывоза мусора, а в это верится с трудом. Вернее, не верится совсем, поскольку возле домов в большинстве своем стоит не один большой контейнер, а три-четыре маленьких, которые способен опустошить лишь мусоровоз закрытого типа.

Помимо прочего, с помощью статистики удалось вычислить средний возраст мусоровозов – 7 лет. На самом деле это слишком большой возраст для подобных автомобилей, поскольку им приходится работать в тяжелых дорожных условиях.

– Четыре года, и все – от машины ничего не остается, – рассказывает водитель. – Если б ты видел, по какой дороге едем на свалку! Рессор хватает не больше, чем на месяц-два. Да и то при условии бережной эксплуатации авто. А так подвеску можно угробить и за неделю... Вот посмотрите на шины. Года нет, а они лысые, как коленка. Ты, может, думаешь, что километраж за день у нас большой набегает. Вовсе нет. От силы сотню наматываем. Поэтому лысая резина – это не из-за наматываемых км, а из-за дорог.

По заверению абсолютного большинства водителей, самым уязвимым узлом мусоровоза является гидравлический привод подъемника контейнера. Шланги хоть и металлические, обтянутые резиной, однако менять их приходится чаще, чем раз в три месяца. Зимой еще чаще – каждый месяц. А ремонтировать, как это обычно бывает, приходится водителю. Причем за свой счет.

–...Конечно, сами ремонтируем, – буднично хором сказали четыре водителя. – Механиков у нас на предприятии нет, – перекричал трех других паренек в зелено-грязной фуфайке. – Кто ж пойдет на такую работу за зарплату 1200 рублей? Поэтому, случись какая поломка, ремонтируем сами. За свои деньги. Редкий случай, когда начальство денег на запчасти дает. У меня зарплата – 2000 тысячи деревянных в месяц. Плюс 500 рублей всяческие премиальные и надбавки. А те-

**Город можно сравнить с живым организмом, который вдыхает и выдыхает, кушает и избавляется от некогда скушанного... Жители городов практически не ощущают, извиняюсь, привкуса фекалий, поскольку их своевременно вывозят спецмашины – мусоровозы, о коих и пойдет речь.**

# ПОМОЕЧНЫЙ КЛОНДАЙК

Дмитрий ЗЛЕНКО, фото автора



перь представь, если у машины что-то ломается? Рессора, скажем. Сколько я денег домой принесу. Шиш в кармане я принесу, а не деньги. Еще и должен буду. Тебе интересно знать, почему я работаю? Жилье и прописку предоставляют. Пять – восемь лет отрубил – квартиру дают...

С зарплатой у водителей мусорок дела обстоят по-разному. Те, кто работает на госпредприятии, в месяц получают от 1500 до 3000 рублей. Рабочая неделя 6 дней. За неделю положено отработать 40 часов. У тех же, кто работает на частника, дела обстоят иначе. Оплачивается не количество часов, а число ходок. Одна ходка – 80 рублей. В день удается совершать до 3 – 4 ходок. Рабочая неделя так же, как и на госпредприятии, – 6 дней.



Символ любого мусоровоза – крыса. И вовсе не потому, что где мусор, там и крысы, это само собой... Дело в том, что в каждом мусоровозе живет этот мерзкий грызун. И не просто живет, а плодится и размножается.

– Вон, видишь хвост торчит между контейнером и рамой? Ну вон, еще шевелится, – настырно, чуть ли не носом тыкает меня в крысиный хвост все тот же парень в зелено-грязной фуфайке. – У нее один детеныш (пока я доставал фотоаппарат крысиный хвост исчез так же внезапно, как и появился. – Прим. Д.З.). Внутри контейнера живут. Пробовал ли избавиться? Конечно, и не раз. Но от этого только хуже. Проводку не успевал менять. Одну крысу отравишь – другая придет. А каждая новая крыса начинает жрать проводку. Особенно провода генератора любят. Ну так вот, один-два раза сожрет, и все – больше туда никогда не лезет. Если ее убить, то придет другая крыса, и все заново. Поэтому пусть живут.

– А часто ли мусоровозы гибэдэдэшники останавливают? – спросил я на всякий случай.

– Да ладно тебе, смеешься, что ль? Кто такой говновоз останавливать будет?

– Да че ты трепишься! – перебил паренька в зелено-грязной фуфайке его коллега, на вид лет сорока – сорока пяти. – Часто нас останавливают! На алкоголь проверяют. Зарплата у водителя мусоровоза маленькая, около 2000 рублей, поэтому гаишники счи-



тают, что за такие деньги работают только алкоголики... (Вообще-то, у инспектора ГИБДД зарплата примерно такая же, однако алкоголиков среди них я, признаюсь честно, не встречал. – Прим. Д.З.)

– Как рано у водителя мусоровоза начинается рабочий день?

– В восемь утра. Одно время у нас работа начиналась в шесть утра. Начальство посчитало, что мусор надо вывозить как можно раньше. Однако такой график долго не продержался, в силу того что в водителей мусоровозов жильцы стали кидать бутылки. Машина сильно грохочет, и жильцы, естественно, не довольны тем, что их так рано будят. Через неделю нам всем выдали строительные каски. Ну а потом сказали, мол, работайте по старому графику.



Мерзкий запах, жирные чайки, наглые крысы, рассевшиеся на дороге и жрущие какую-то гадость... Это первое, что мне запомнилось. Потом запомнился нескончаемый поток грузовых машин, заваливающих свободное пространство отходами человеческой деятельности. Масштабы впечатляющие. На фоне этих куч мусора грузовики выглядят детскими машинками.

При подъезде к Кучинской свалке, или, выражаясь по-научному, к Кучинскому полигону меня радушно встречает надпись «ВЪЕЗ

ЗАПРЕЩЕН». Ну если запрещен – значит запрещен. Пришлось оставить машину и километровый остаток пути топтать пешком (запрещен ведь въезд, а не вход!). Не успел пройти и половины пути, как заметил на горке фигуру человека, подзывающего к себе кого-то рукой. Буквально через минуту рядом с ним оказалось, по меньшей мере, человек 15. Не долго думая, они, как оголтелые, понесли на меня. Спешно спускаясь с горки, половина из них упала и кубарем докатилась донизу. В каждом их движении чувствовалось что-то нездоровое, враждебное по отношению ко мне. Дабы не испытывать судьбу, решил отступать.

Поколесив вокруг свалки минут пять, я нашел неплохую позицию для проникновения. Позиция и впрямь хороша – тихо, спокойно, вокруг ни души. Проникнув в глубь свалки, открылась чудная картина: огромный котлован, в котором, словно муравьи, копошатся чумазные люди. То и дело они прогоняют от мест своего промысла назойливых крыс. Картина чем-то напоминала Аляску времен «золотой лихорадки».

Что-то холодное дотронулось до моей спины. Медленно оборачиваюсь... Паренек лет двадцати стальным крюком (это основное орудие труда на свалке) небрежно дотронулся до моей руки.

– Тебе что здесь надо? – грубо и резко спросил он.





Его взгляд выражал готовность порвать меня на куски этим самым стальным крюком за то, что я вторгся в его святая святых. Дальше наш диалог напоминал разговор немого с глухим – я ему объясняю цель своего визита, он с упрямством барана повторял, что я пришел для того, чтоб собирать бутылки на его территории.

Не берусь даже предполагать, в какое русло перетек наш разговор, если бы к нам не присоединился еще один обитатель свалки. Невысокий коренастый мужичок с огромным мешком, в котором громыхали бутылки. Он был разодет по последнему писку свалочной моды: грязная шляпа а-ля семидесятые, изодранные в лохмотья джинсы и пиджак на голо-волосато-грязное тело... Видок чрезвычайно комичный – хоть сейчас на арену цирка. Но в пейзаж местности он вписывался крайне гармонично. Решительным шагом, но, спотыкаясь, он подошел к нам. Пристально осмотрел меня. Возникло ощущение, что в его голове роились цифры, мол, фотоаппарат можно продать за столько-то, мобильник – за столько-то... Неприятное ощущение. Потом он повернулся к парню и спросил:

– Вадим, в чем дело?

Вадим в своей интерпретации изложил все то, о чем говорил ему я. Что-то присочинял, что-то умалчивал... Но в целом изложил все верно.

– Простите, как ваше имя, – поинтересовался я у свалочного модника.

Еще раз осмотрев все мало-мальски ценное, что было на мне, он ответил:

– Сергей Артемыч.

При этом он ладонь правой руки вытер о грязную штанину и протянул ее мне. Вежли-

вость и брезгливость – вот две стихии, встретившиеся в моей голове. Я больше чем уверен, что у меня на лице было неопишное выражение. Но Сергей Артемович оказался мужиком настойчивым – он еще ближе протянул мне руку. Выбора не было. Липкая, но вместе с тем жирная, пухлая рука стиснула мою и потрясла. Он либо издевался надо мной, либо при помощи трясения руки хотел услышать звон монет в моих карманах.

– Ну вот и познакомились... – прошипел Сергей Артемович со змеиной улыбкой.



Птицу видно по помету. Человека – по мусору, который он выкидывает. Опытный «помоешник» безошибочно может определить социальный статус, возраст, пол и... сексуальную ориентацию человека по бытовым отходам.

– Сергей Артемович, что представляет ценность на свалке?

– Бутылки, банки жестяные, цветной металл. Мы их прям тут, на свалке, сдаем. В день реально заработать до четырехсот – пятисот рублей. Иногда и больше. За воротами есть приемный пункт. Жратву ищем. Ее тут навалом. На любой вкус: колбасы, йогурты, фрукты, салаты, консервы... На свалке еще никто от голода не умирал. Ты устрицы когда-нибудь ел? Что, не ел? Пойдем угощу. Тут вчера из какого-то ресторана привезли устрицы. Некоторые, конечно, протухли. Но некоторые еще очень даже ничего.

Сказать по правде, предложение Сергея Артемовича меня не слишком воодушевило. Скорее, напротив. Тогда же мне пришла в голову мысль, что у обитателей свалки есть свое профессиональное хроническое забо-

левание – диарея, или, говоря проще, страшнейший понос. Перспектива провести несколько дней в состоянии диареи показалась мне не слишком радужной, и я любезно отказался.

– А что мешает работать?

– Огромное количество использованных презервативов. Ну, в смысле, гондов. Только начнешь в мусоре копошиться... хренкс – гондон в руке. Противно! Ты ж журналист. Донеси до людей мою просьбу. Пусть они использованные презеки как-то упаковывают. В помоях ведь попадается кое-что вполне съедобное. А жрать бутерброды с использованным гондоном, знаешь ли, не слишком аппетитно. К тому же СПИД всякий там, сифилис... Еще подцепим чего-нибудь. А еще мешают крысы. Они тут повсюду. Иногда даже нападают. До смерти еще никого не загрызли, но случаи покусов были.

– По мусору можно сказать что-то о человеке?

– Я могу сказать о человеке все по его отходам. Вплоть до его сексуальной ориентации, – с бравадой в голосе хвастает Сергей Артемович.

– Это как? – недоумеваю я.

– Ну, мы люди с тобой взрослые. Если гомосексуалисты выбирают безопасный секс, то использованный ими презерватив имеет определенную специфику. Сам понимаешь какую...

Я хоть и не гомосексуалист, но про специфику понял. Я погрузился в раздумья. Почему-то вспомнился законопроект Госдумы о гомосексуалистах. Никак не пойму, почему их надо принудительно лечить. Я согласен – нельзя допускать того, чтобы их отношения проявлялись в общественных местах. Но вот с принудительным лечением я категорически не согласен. Я, быть может, оскорблю чье-нибудь достоинство и общественную мораль, но гомосексуалисты – это символ нашей власти. Все делается ею, властью, через причинное место... К примеру, повышение цен на бензин. Касьянов, отвечая на этот вопрос, сказал, что это сезонное повышение. Мол, оно временное. Все скоро придет в норму. Утверждал, что повышение цен на топливо не повлияет на инфляцию. Даже странно, что премьер-министр, вроде как умный и уважаемый человек, говорит такие абсурдные вещи. Для справки: цены на гру-



зоперевозки уже подскочили. На некоторые продукты питания – тоже. Думается, не за горами очередная кризис. Тенденции уж больно не лицеприятные... В какой-то момент мне показалось, что кризис уже наступил и я брожу по свалке не в поисках информации для публикации, а в поисках чего-нибудь съестного. Копашусь в горах вонючего мусора, вокруг туда-сюда шмыгают крысы, руки мои скользко-липкие, плохо пахнущие, припухшие. Я не плачу. Не ругаюсь на жизнь. Просто копашусь в мусоре, выцеживая из него алюминиевые банки, бутылки, газеты... Попадает газета с огромной фотографией. На ней запечатлен какой-то мужик с отожранной харей, вылазющий из дорогой иномарки. Вокруг него первые лица государства, актеры, поп-звезды и прочая шушера. Я знаю этого мужика с отожранной харей. Это он устроил кризис, из-за которого я на свалке ворошу горы мусора, чтобы выжить. Я на свалке в окружении крыс, он – на каком-то торжественном мероприятии в окружении пестрых господ. Смотрю на его фотографию, потом на крысу, сидящую рядом со мной и тщательно жующую что-то, и нахожу общие черты. На мгновение мне показалось, что это одно и то же лицо. Но нет. Крыса, та что сидит рядом со мной, гораздо симпатичнее...

Обо что-то спотыкнулся и как будто вернулся в реальность. Я на свалке. Но пока в

качестве журналиста. Вспомнил про тухлые устрицы, которыми меня хотел угостить Артемыч. Ведь правду говорят: «от тюрьмы и от сумы не зарекаются». В тот момент мне стало многое понятно. Люди питаются на свалках не от хорошей жизни. От Артемыча пахивало чем-то спиртным. Но он не похож на пропойцу. По всему было видно, что на свалке он оказался не по собственной вине. Он говорил много. Очень много. Не переставая. Чем больше человек говорит, тем больше он хочет утаить. Мы поднялись на высокий холм. С него хорошо видно, что на свалке, помимо мусора, сотни выброшенных людей, копошащихся в отходах тех, кто еще не на свалке.



Как тень, как молчаливый призрак, ходил за нами Вадим. Он не издавал никаких звуков. Монотонно ворошил крюком мусор, подбирал банки или бутылки, складывал в мешок и шел дальше.

Я смотрел на него, и мне казалось, что я сплю. В нем я видел себя, только в параллельном мире. Мы с ним почти ровесники. Оба высокие, худые. У обоих сорок пятый размер обуви. Волосы одинакового цвета...

– Ща я покажу, где жили мы раньше с Вадиком, – сказал с горестью Сергей Артемыч.

...Через пролом в стене с шумом вваливаемся в зеленую бытовку, залитую пыльным

солнцем и... замираем. Посредине бытовки стоит огромный ящик с высокими стенками, из которого жутко воняет чем-то гнилым, а внутри сидит что-то очень странное.

– Ты чего? Это ж крыса. Тут они все такие откормленные, что на крыс даже не похожи. Скорее, на собачек, – поясняет Артемыч.

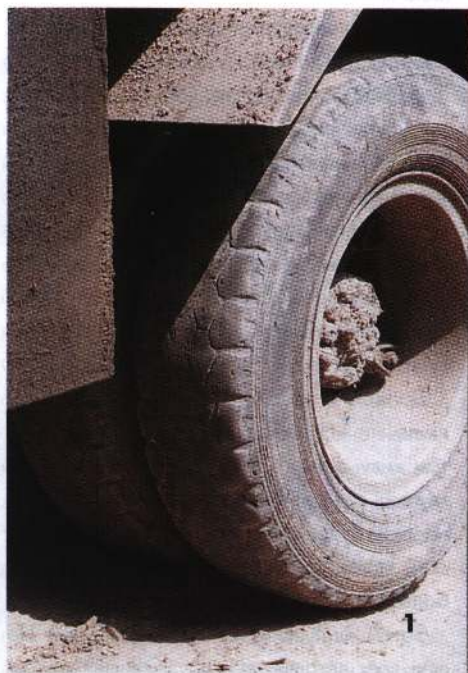
Эта залпывшая жиром крыса что-то ест. Вдумчиво жует, перемалывает куски, запихивая их лапками в огромную зубастую пасть.

Она сидит на горке разноцветных кусков чего-то. Чего-то непонятого, но невероятно противного, вонючего и склизкого. В этой склизкой пестроте, мне показалось, я различил мышь. Она сидит рядом с крысой и тоже что-то ест. Мокрая, противная, и ее красные глазки склеены слизью... Тошнотворно, аж сил нет.

В какое-то мгновение крыса резко повернулась к мышке, схватила ее за малюсенькую головку и с аппетитом слопала... Меня чуть не вырвало.

– Я думал они типа друзья...

– На свалке нет друзей. Есть слабые. Есть сильные. Если слабый считает сильного своим другом, он глубоко заблуждается. Сильный просто ждет подходящего момента, чтоб сожрать слабого. Зря улыбаешься. Я ведь не шушу (при этом сам оскалился остатками былой зубастости). Ты тут должен быть сильным и жестоким. Свалка – это микро модель всего человеческого общества.



1. Покрышке нет и года...

2. Наиболее уязвимая часть мусоровоза – шланги гидропривода манипулятора

3. Рычаги управления гидропривода манипулятора не просыхают от вытекающего масла



Признаюсь, я даже не ожидал от чужацкого существа, находящегося в легком подпитии, столь трезвых философских рассуждений.

— А что случилось, почему вы здесь больше не живете? — с недоумением спросил я.

— Администрация разогнала. У нас тут был целый поселок — бытовок двадцать стояло. Охранники все разгромили. Теперь наш поселок за территорией свалки. Почему они так с нами поступили — не знаю.

— Козлы потому что, — выпалил Вадим.

Мы все замолчали. Только было слышно, как крыса в ящике сюсюкается сама с собой.

— А какую самую необычную находку вы сделали на свалке?

— Цепочку золотую нашел. Вазу красивую, видеомagneтaфон... Больше всего запомнилась человеческая рука. Я ж тебе говорю — на свалке чего только не найдешь...

Опять повисла пауза. Артемыч с Вадимом как-то многозначительно переглядывались. Мне стало страшно. Почуввав неладное, я под предлогом подышать свежим воздухом направился к тому пролому в стене, через который мы ввалились.

— Стой, — решительным тоном сказал Артемыч.

Я смотрел на них. Они смотрели на меня. Особенно Артемыч. Все тем же оценочным взглядом. На меня будто ведро кипятка вылили, я понял, что любезность и доброжелательность обитателей мусорного Эльдорадо — это не более чем хитроумная уловка. Они просто выжидали подходящий момент, чтоб завладеть моими веща-

ми. И философские размышления Сергея Артемовича на предмет того, что на свалке сильные выжидают подходящего момента, чтоб расправиться со слабым, я осмыслил совершенно иначе.



Не знаю, как долго длилась эта немая сцена, но спасение пришло очень кстати.

— Эй вы там! Выходите! — донеслось снаружи.

Первым вышел я. Меня встретил майор из службы охраны, о чем свидетельствовала надпись на куртке камуфляжа. Затем вышел Сергей Артемович. Вадим остался внутри.

— Привет, Андрей! — радушно сказал Артемыч.

— Кто это? — кивнув на меня, спросил майор.

— Журналист. Экскурсию ему устраиваем.

— Ладно, теперь я ему экскурсию устрою, — со злобой в голосе сказал охранник, схватив меня за руку. — Пойдем.

Шли мы не торопясь, аккуратно переступая через самый зловонный мусор.

— Ты чего тут у нас забыл? А? Ты надпись «Въезд запрещен» видел?

— Видел. Но ведь я же сюда не въехал, а вошел... Куда мы идем?

— В офис. Сейчас ты там поумничаешь. И что вы так прицепились именно к нашей, Кучинской свалке. Вокруг Москвы около 20 свалок, а все журналисты прут к нам. Что у нас тут медом, что ль, намазано? Приедут, напишут всякую х...ню, а к нам потом инспекции всякие приезжают. Но ведь всего

того, что вы пишете, они не находят. Не потому, что мы прячем. А потому, что вы, журналисты, брехню пишете. Пишете, что тут бомжи друг друга едят, крысы с человеческий рост...

В течение всего нашего пути следования я был вынужден слушать его душещипательный монолог. Во многом он прав — наша журналистская братия любит делать из мухи слона, приукрашать и преувеличивать. Мы часто грешим тем, что из пшика делаем сенсацию. Не важно, чтоб было правдиво. Важно, чтоб было красиво...

Противно оттого, что из-за некоторых продажных представителей моей профессии всех журналистов приравнивают к ним. Понятие журналист, к сожалению, приравнялось к понятиям вранье, продажность, свинство.



Вошли в прохладное, хорошо освещенное помещение. Майор тут же садится за телефон. Звонит одному, докладывает обо мне. Затем другому... Мимходом ведет со мной воспитательную беседу на тему, каким должен быть журналист.

Вскоре в комнату вошел участковый — тощий нервный мужик в сержантском звании.

— А! Опять ты, — завопил он. — Ты думаешь, я тебя не запомнил?

Я в недоумении. Быть может, я лунатик — ночью сюда как-то ненароком заглядывал.

— Мы разве уже встречались? — вопрошаю я.

— Как его зовут? — обратился сержант к Андрею.

— Дима, — ответил тот.

— Ну точно! Дима! — воскликнул участковый. — А где живет?

— В Кучино.

— Ну, епти, точно! Дима из Кучино, — не унимался участковый. — Я ж тебя помню. Повязал я тебя тогда. Чё ты отпираешься? Да брал я тебя. Дима из Кучино. И ствол у тебя тогда изъял...

Должен оговориться, что к Кучино я не имею ни малейшего отношения. То, что я там живу, соврал, поскольку в таких ситуациях ложь помогает поймать другого человека на лжи. Когда я показал паспорт с московской пропиской, сержант унялся и не вопил больше, что он вязал меня.

Затем был допрос с пристрастием. Но обо всех деталях я умолчу. Обидно другое.





Он, участковый, силой заставил меня вынуть пленку из фотоаппарата. Забрал ее и... засветил. У меня в душе все перевернулось. Там были фотографии к трем материалам (это помимо свалки!).

— А хочешь, я тебе скажу, почему я не люблю журналистов? — с пеной у рта орал участковый. — Да потому, что вы неправду пишете. В «МК» написали, что я у бомжа отнял 8 тысяч долларов. Мозги у человека, который это написал, есть? Откуда у бомжа 8(!) тысяч долларов. Если б я у него отнял такие деньги, я бы, смею тебя заверить, тут бы уже не работал. Видишь (тычет пальцами на погоны), я сержант. Думаешь, это оттого, что я такой тупой, что не заслуживаю более высокого звания? Из-за вас все, журналистов! Если б не вы, я бы уже капитаном или майором был. Моя фамилия Маслихин. Советую ее запомнить! Я самый грозный участковый. Советую мне больше не попадаться. Еще раз тебя здесь увижу, устрою так, что тебя бомжи в лохмотья измочалят! Они сделают все, что я им прикажу. Пойми, я для них авторитет...

Потом дали листок бумаги и стали диктовать мне текст объяснительной записки.

— Позвольте, уважаемые! Объясняю я, а не вы. Поэтому объяснения самостоятельно я буду писать.

После того как я написал объяснительную, меня отпустили.



У каждой профессии своя специфика. Специфика профессии «журналист» заключается в том, что если тебя не пускают через дверь, лезь в окно. На следующий день, невзирая на все маслихинские угрозы, я вернулся на свалку. Вошел нагло, через центральный вход, и направился в тот самый кабинет, где еще вчера меня, так сказать, допрашивали. Моему появлению все присутствующие в комнате, мягко говоря, были шокированы. Они смотрели так, будто перед ними стоит покойник.

Среди присутствующих было одно незнакомое мне лицо. Как позже выяснилось, это заместитель гендиректора Кучинской свалки. Угрожающе посмотрев на меня, онскомандовал пройти к нему в кабинет.

— То, что ты вчера живым и не ограбленным ушел, это невероятное везение. Если бы Андрюха вовремя не появился, они бы тебя



там, в этой бытовке, и похоронили. Твой фотоаппарат и мобильник они бы обменяли на два флакона женьшеня (низкокачественный одеколон, который употребляют тамошние обитатели). Пойми, они нелюди. Для них человека убить, как тебе высморкаться. Ты слышал про «Владимирский централ»? Так половина из тех, кого ты вчера видел, оттуда.

— Кстати, об обитателях. Почему вы распорядились снести их поселок?

— Это карательные меры. Они у нас воровали солярку и обогревались ей. Нас это воровство достало, и мы были вынуждены их разогнать. Они же трудиться не хотят, им проще ведро солярки украсть, чем дров насобирать. Когда я стал работать на свалке, я многое понял об устройстве России. Помяни мои слова! Мы никогда не будем жить лучше, чем мы живем сейчас. Кучинская свалка и Россия — это одно и то же. В России не любят и не хотят трудиться. Но при этом хотят хорошо жить и... воруют. На свалке нет производства. Есть собирательство. В России есть хоть сколь-нибудь значимое производство? Нет. Но есть огромная добыча природных ресурсов. Если на свалку не будут завозить мусор, бомжи вскоре разбегутся. Ископаемые когда-нибудь кончатся, и России больше не будет. Я тебе рассказываю — рассказываю, но ты все равно этого не поймешь, не поработав на свалке с мое. Когда ты по телевизору услышишь, как президент рассказывает, что наша экономика встает и мы скоро догоним по экономическим показателям страны Европы, вспомни меня и эту свалку. Ты поймешь, что это не так.

Черт возьми, а ведь он прав. Менталитет у русского народа не такой, чтоб догнать по

экономическим показателям Европу или Японию. Не привыкли мы трудиться. Все у нас происходит по щучьему велению. Кто-то, конечно, возразит, мол, у нас богатая культура: Пушкин, Достоевский, Толстой... Наша культура — бабы, водка, гармонь да лосось... Мы никогда не будем жить, как Япония, по той простой причине, что мы едим картошку, а японцы рис. Какая связь? Самая прямая. Для того чтобы собрать урожай риса, необходимо очень много трудиться. Рис — очень трудоемкая культура. Для того чтобы вырастить картошку, усилия нужны только на посадку, одноразовую прополку и сбор. Пока у нас в голове не щелкнет тумблер, который переключит наш менталитет в другую, более прагматичную плоскость, мы жить лучше не будем. Только скорее бы этот щелчок произошел. Запасы природных ресурсов подходят к концу...

**P.S.:** Администрация Кучинской свалки пригласила меня в гости. Обещала показать-рассказать о природе свалки, о той технике, которая на ней работает. Так что в одном из ближайших номеров мы вернемся на этот мусорный Клондайк...





# Моторные масла

Виктор Резников

**Моторное масло – элемент конструкции двигателя. Эволюция двигателестроения обуславливает изменение требований к эксплуатационным свойствам масел. Удовлетворение новых требований приводит к необходимости изменения состава масел.**

В последние 10 – 12 лет изменение конструкций двигателей автомобилей было неразрывно связано с поэтапным ужесточением норм на эмиссию токсичных веществ с отработавшими газами. Снижение токсичности отработавших газов достигалось более поздним началом подачи топлива, повышением давления впрыска (система HEUI – Hydraulically actuated Electronically controlled Unit

Injector), использованием составных поршней (стальная головка, тронк из легкого сплава), а в самые последние годы – внедрением систем рециркуляции отработавших газов.

Все перечисленные конструкционные изменения дизелей коммерческих автомобилей при одновременном требовании автовладельцев увеличить пробег между сменами масла и сократить простои машин на техническом обслуживании приводили к тому, что с 1990 г. в американскую классификацию моторных масел API через каждые четыре года вводили новый класс дизельных масел (CF-4, CG-4, CH-4 и CI-4). При этом масла последующего класса по уровню и спектру эксплуатационных

свойств существенно отличались от масел предыдущего класса.

В тот же период времени в странах Западной Европы (1989 г.) в классификацию ССМС были введены классы масел D4 и D5, предназначенных для дизелей грузовых автомобилей. Позднее, в 1996 г. классификация ССМС была заменена классификацией АСЕД, в которой первоначально были три категории масел указанного назначения: E1, E2 и E3. Сегодня категория E1 исключена, но введены две новые – E4 и E5.

Европейское экологическое законодательство несколько отставало по времени от американского и было менее строгим. Различия в конструкции цилиндропоршневой группы американских и европейских дизелей также оказали значительное влияние на требования к составам дизельных масел. На рис. 1 видно, что у «европейского» поршня высота головки над верхним компрессионным кольцом гораздо больше, а зазор между головкой поршня и стенкой цилиндра меньше. Для предотвращения нагарообразования на головке поршня в европейские масла необходимо вводить много моющих присадок.





Поэтому их сульфатная зольность в 1,5 – 2 раза выше, чем американских масел. Если моющие свойства масла недостаточны и на головке поршня образуется твердый нагар, в европейских дизелях наблюдается специфический вид износа – полировка цилиндров от соприкосновения нагара с зеркалом цилиндра. Для оценки способности масел препятствовать полировке цилиндра в европейской классификации предусмотрены специальные методы моторных испытаний.

Американские дизельные масла содержат больше беззольных дисперсантов, которые препятствуют росту вязкости масла от загрязнения сажей и ухудшений его противоизносных свойств. Более позднее начало подачи топлива и рециркуляция отработавших газов, о которой сказано выше, снижая эмиссию оксидов азота, значительно увеличивают загрязнение масла частицами сажи.

Различия в составах и свойствах масел для дизелей грузовых автомобилей американского и европейского производства создавали серьезные неудобства. Во-первых, третьи страны, импортируя автомобили из QUA и европейских стран,

были вынуждены использовать несколько марок масел. Во-вторых, многие автопроизводители, например в России, на шасси своих машин часто устанавливают импортные дизели (MACK, Caterpillar, Cummins и DaimlerChrysler, MAN, Renault, IVECO и др.). В этом случае проблемы обеспечения парка нуж-

маслам класса API CH-4, европейской ACEA E5 и японской JASO DX-1, удалось создать первую всемирную спецификацию дизельных масел, получившую обозначение CLOBAL DHD-1. Соответствие масла-кандидата требованиям спецификации CLOBAL DHD-1 проверяют лабораторными и моторными испы-

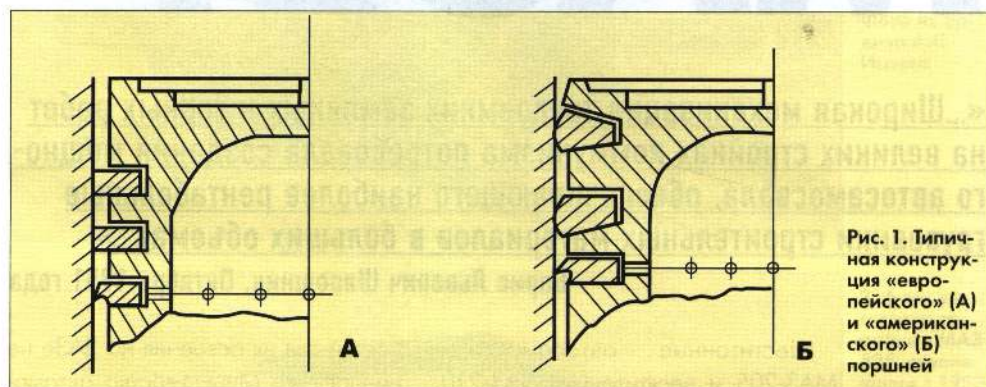


Рис. 1. Типичная конструкция «европейского» (А) и «американского» (Б) поршней

ными моторными маслами также усложнялись.

Все это, а также слияния ряда автомобилестроительных фирм, крупных производителей моторных масел и присадок к маслам привело к тому, что в начале XXI века была реализована программа глобализации требований к дизельным маслам для коммерческих автомобилей. Сегодня, объединив требования американской классификации к

таниями, предусмотренными классификациями API, ACEA и JASO. Это, конечно, масла, обладающие всеми необходимыми эксплуатационными и экологическими свойствами, имеющие малую испаряемость, высокую нейтрализующую способность и стойкость к старению. Их расход в двигателе минимален, а срок службы соответствует максимально разрешенному инструкцией по эксплуатации.





# КАРЬЕРНЫЕ МАЗЫ

Профессор  
А.А. СОРОКО-НОВИЦКИЙ

**«...Широкая механизация трудоемких земляных и горных работ на великих стройках коммунизма потребовала создания мощного автосамосвала, обеспечивающего наиболее рентабельные грузовики строительных материалов в больших объемах...»**

**Борис Львович Шапошник. Октябрь 1951 года**

Шеститонные автосамосвалы МАЗ-205 и десятитонные ЯАЗ-210 для этого не годились, поэтому на Ярославском автозаводе были разработаны эскизные проекты новых карьерных самосвалов МАЗ-525 и седельного тягача на его базе, а поскольку производственных мощ-

ностей для их освоения на ЯАЗе не имелось, то Министерство автомобильной промышленности издало приказ об освоении новых машин на только что построенном Минском автозаводе, на который был послан Борис Львович Шапошник, создавший в 1949 году специаль-

ное конструкторское бюро для разработки большегрузных автомобилей-самосвалов. Под его руководством был спроектирован совершенно оригинальный автомобиль, если все прежние советские автосамосвалы базировались на основе грузовых автомобилей, то МАЗ-525 стал совершенно самостоятельной конструкцией.

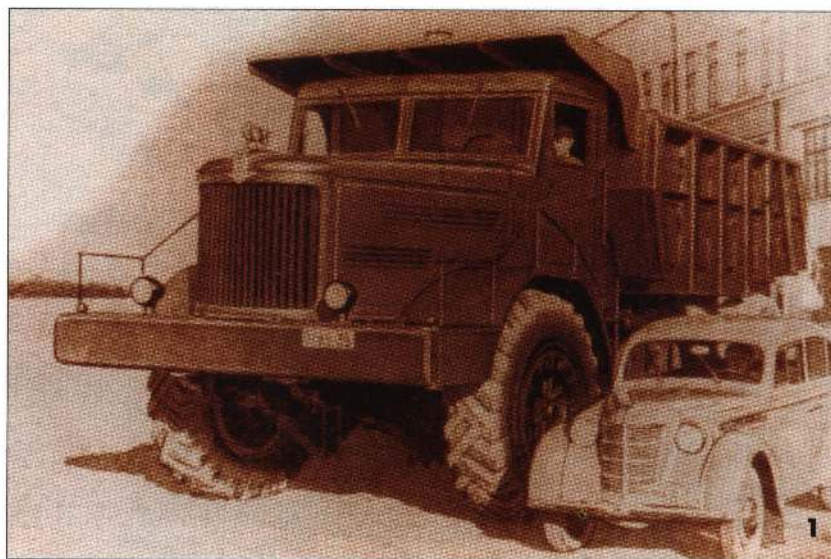
Сначала предполагалось устанавливать на машину два двигателя ЯАЗ-206, однако не удалось добиться синхронности их работы, поэтому от этой идеи отказались в пользу де-





форсированного танкового двигателя В-2, получившего обозначение «Д-12А» мощностью 300 л.с., установленного перед кабиной на кронштейнах, прикрепленных к раме. Он имел газораспределительный механизм, расположенный в головках цилиндров, — в каждой находилось двенадцать впускных и двенадцать выпускных клапанов, два распредвала и привод к ним. Впускные клапаны по сравнению с выпускными имели головки большего диаметра. Таким образом получалось, что каждый цилиндр получал по четыре клапана, что улучшало газообмен, гильзы цилиндров были «макрого» типа. Топливоподающая система двигателя обеспечивала впрыск в рабочие цилиндры строго отмеренных порций топлива, а начало подачи в строго определенный момент. Также с помощью топливopoдающей аппаратуры увеличивалась или уменьшалась подача топлива (одинаково для всех цилиндров) в зависимости от изменения нагрузки двигателя. Система охлаждения была рассчитана на длительную работу под нагрузкой. Так как самосвал всегда работает в условиях большой запыленности воздуха, двигателю потребовались мощные воздухоочистители с масляными ваннами и инерционной механической очисткой.

От двигателя мощность передавалась через гидравлическую муфту, которая не давала возможность получить безударное переключение передач в коробке, поэтому за гидромуфтой было установлено дополнительное фрикционное сцепление. Величина передачи крутящего момента потребовала использования двухлистового сцепления, с рычажным механизмом включения, четырехскоростная коробка передач имела шестерни со спиральными зубьями, за исключением первой передачи и заднего хода. Передаточное отношение главной двухступенчатой передачи равнялось 20,496, повышало тяговое усилие



1. Самый первый опытный образец MAZ-525 выделялся округлой облицовкой радиатора, поручнями для удобства посадки в кабину и обслуживания двигателя, 1951 год. Фото из архива А.С. Исаева



2. А так выглядели серийные MAZ-525, строившиеся с 1953 по 1955 год. Фото из архива Л.М. Шугурова

на ведущих колесах, необходимое при работе в карьерах и для преодоления подъемов значительной протяженности.

Эластичная передняя подвеска MAZ-525 выполнялась на двух продольных полуэллиптических рессорах. Задняя подвеска жесткая: картер заднего моста крепился болтами непосредственно к нижним полкам лонжеронов рамы. Такая подвеска стала возможна при невысоких скоростях движения до 30 км/ч и использовании шин низкого давления размером 17.00-32. Жесткая установка заднего моста потребовалась, чтобы уменьшить ударную нагрузку на ходовую часть машины при работе с экскаваторами.

Для облегчения управления машиной был применен гидроусилитель, действующий на продольную рулевую тягу, колесные колодочные тормоза с пневматическим приводом. Ручной дисковый тормоз использовался для затормаживания машины во время стоянки и имел механический привод.

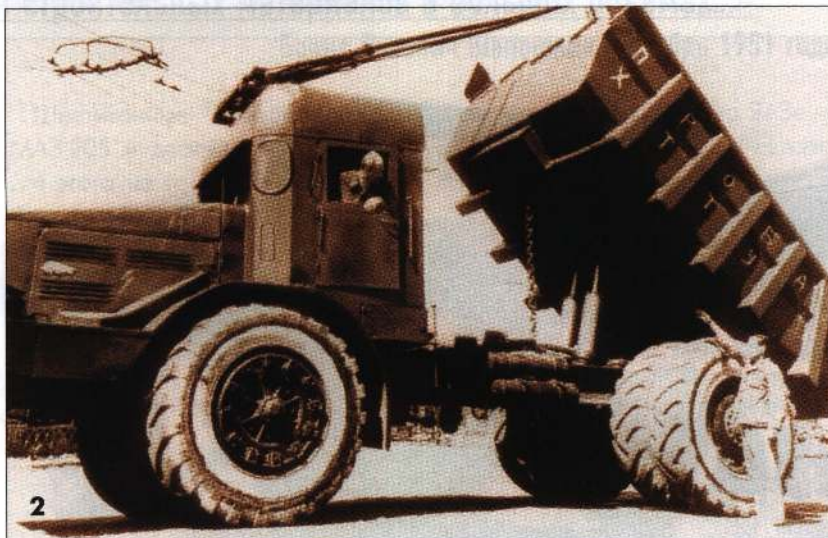
Металлическая сварная платформа ковшевого типа откидывалась назад под углом в 65 градусов, для чего использовался двухцилиндровый гидравлический опрокидывающий механизм, управляемый из кабины водителя. Для предохранения кабины от ударов во время погрузки кузов впервые в советском самосвалостроении получил передний



1. МАЗ-525 выпуска 1956 – 1959 годов – исчезла треугольная эмблема и фигурка зубра на капоте. Фото из архива А.С. Исаева



2. Троллейвозы МАЗ-525Т широко использовались на украинских карьерах в 1958 – 1964 годах. Фото из архива А.С. Исаева



3. Самосвальный автопоезд, состоящий из седельного тягача МАЗ-525Г и полуприцепа самосвала, так и остался в стадии экспериментов из-за недостаточной маневренности. Фото из архива А.С. Исаева

защитный козырек. Его дно делалось из двойного стального листа с дубовой прокладкой, кузов упирался на раму через резиновые втулки.

Первый МАЗ-525 вышел из ворот Минского автозавода 17 сентября 1950 года, машина имела полу-

круглую облицовку радиатора, по середине которой красовалась литая стилизованная фигурка зубра, а также поручни по бокам, облегчающие посадку в кабину. Первым серьезным испытанием для минских богатырей стало строительство Волго-Донского канала. На волжских берегах они выдержали строгий экзамен, где 525-х было перевезено до 30 процентов всех сыпучих грузов. Однако испытания на Волго-Доне выявили и множество недостатков, для устранения которых на место командировались автозаводцы: инженеры, шоферы-испытатели, техники, слесари.

7 февраля 1951 года автомобиль-самосвал МАЗ-525 был отправлен в Москву на Всесоюзную сельскохозяйственную выставку, где вместе с другими минскими грузовиками и самосвалами экспонировался на боковой площадке неподалеку от строящегося павильона «Машиностроение». Посетители с большим интересом, задрвав головы, взирали на необычную машину с колесами в человеческий рост. В одном американском журнале была опубликована фотография Генри Форда Второго, рассматривающего советский МАЗ-525, подпись под иллюстрацией гласила: «Западу стоит обернуться на Восток».

Но вскоре стало очевидно, что большая (25 т) грузоподъемность минского карьерного самосвала явно недостаточна для эффективной и производительной работы в карьерах с новыми экскаваторами, освоенными на заводах тяжмаша. Поэтому срочно начались работы по разработке седельного тягача МАЗ-525 с самосвальным полуприцепом МАЗ-5253 грузоподъемностью 40 т, но маневренность такого автопоезда из-за компоновки с кабиной за двигателем оставляла желать лучшего, поэтому седельный тягач заказывали очень немногие. На некоторых разработках полезных ископаемых открытым способом работали троллейвозы





МАЗ-525Т. На базе МАЗ-525 под руководством Шапошника были созданы полноприводный тягач МАЗ-532 с планетарными колесными редукторами и вынесенным вперед двигателем, лесовоз, заднемоторный инженерный тягач МАЗ-528 и одноосные тягачи МАЗ-529.

Конструкторское бюро завода, уже без Шапошника, с августа 1954 года он возглавляет СКБ по проектированию армейских многоосных тягачей – его имя и фамилия надолго становятся секретными, – начинает претворять в жизнь постановление Совмина о создании трехосного карьерного самосвала грузоподъемностью 40 т, получившего индекс МАЗ-530.

Новый самосвал получает форсированный дизель Д-12А, мощность которого увеличением степени сжатия до 15 возросла до 460 л.с. Перед ним устанавливаются радиаторы систем охлаждения двигателя и трансмиссии и два вентилятора с приводом от коленвала через клиноременную передачу. От двигателя мощность передается к совершенно новой гидромеханической трансмиссии – на МАЗ-525 устанавливалась гидромурфта с механической коробкой передач, – которая позволяла автомобилю автоматически изменять крутящий момент на колесах в зависимости от сопротивления дороги и обеспечивала непрерывный подвод мощности к ведущим колесам. Кроме того, с гидромеханической трансмиссией двигатель работал на постоянном, наиболее экономичном режиме, что повышало его долговечность. А с помощью межосевого дифференциала в раздаточной коробке устранялась циркуляция паразитной мощности в трансмиссии.

МАЗ-530 имел два задних ведущих моста, установленных на балластной подвеске, состоящей из двух спаренных продольных полуэллиптических рессор, которые в средней части шарнирно прикреп-



1. МАЗ-525 в карьере – водитель по сравнению с ковшем мощного экскаватора выглядит муравьем. Фото из архива А.С. Исаева

2. Серийный МАЗ-530, строившийся с 1958 по 1960 год, – фигурка зубра перекочевала на боковину капота. Фото из архива А.С. Исаева

лялись к раме. Передняя подвеска была выполнена на двух поперечных полуэллиптических рессорах, шарнирно установленных в передней части рамы, что допускало свободное качание переднего моста. Рама представляла продольную балку коробчатого сечения, сваренную из листовой низколегированной стали. Автомобиль был обут в шины увеличенного размера 18.00-32.

Просторная трехместная кабина с прекрасной по тем временам вентиляцией и обогрев. Для управления гидромеханической трансмиссией имелся маленький рычажок на рулевой колонке, что совместно с гидроусилителем руля делали вождение гиганта похожим на управление малолитражкой. Металлическая

сварная платформа ковшевого типа откидывалась назад на тот же угол в 65 градусов, что и на МАЗ-525, она также имела двухцилиндровый гидравлический опрокидывающий механизм, с мощным козырьком спереди для предохранения кабины. Чтобы в холодное время порода или грунт, перевозимые в кузове, не примерзали к его днищу, он обогревался отработанными газами, проходившими через угольники, приваренные вдоль кузова.

Второго марта 1957 года первый опытный МАЗ-530 отправился в испытательный пробег, а в мае машину поставили перед достроенным павильоном «Машиностроение» на ВСХВ. В следующем году МАЗ-530 вместе с одноосным тягачом МАЗ-529 отправились в Бельгию, в



1. МАЗ-530 вывозит песок на открытых разработках фосфоритной муки в подмосковном Воскресенске. Фото с разрешения Е.С. Бабурина



2. Последний вариант 40-тонного карьерного самосвала, уже имел марку БелАЗ-580 – фары, установленные отдельно, и иную форму верхней части капота. Фото из архива А.С. Исаева



Брюссель, на Всемирную промышленную выставку. И с апреля по ок-

тябрь 1958 года миллионы посетителей этой выставки знакомились с

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

	МАЗ-525	МАЗ-530
Год выпуска	1950 – 1962	1957 – 1963
Грузоподъемность, кг	25 000	40 000
Двигатель, тип	Д-12А четырехтактный V-образный дизель	Д-12А форсированный дизель
Число цилиндров	12	12
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	38 000	38 000
Степень сжатия	14,0	15,0
Мощность, л.с. при об/мин	300/500	450/1800
Число передач	4	3
Размер шин	17.00-32	18.00-32
Габаритные размеры, мм		
длина	8220	10 515
ширина	3220	3400
высота	3675	3650
Колесная база, мм	4780	4900
Колея колес, мм		
передних	2500	2620
задних	2200	2400
Собственная масса в снаряженном состоянии, кг	24 380	38 000
Максимальная скорость, км/ч	30	43
Контрольный расход топлива, л на 100 км пути	135	200
Количество построенных	800	30

карьерными самосвалами из СССР. Уникальность и качество конструкции сорокатонного МАЗ-530 были отмечены Гран-при Всемирной промышленной выставки. Многие минские самосвалы, покидая завод, переселялись в другие страны мира. Очень много 525-х трудились на возведении Асуанской плотины в Египте, они работали на рудниках в Монголии, Словакии, Финляндии и других стран. Но расширение производства и подготовка к выпуску новых грузовиков семейства МАЗ-500 не оставляли места для строительства в Красном Урочище карьерных гигантов. Поэтому в феврале 1959 года сборка большегрузных автомобилей была переделана на только что построенный Белорусский автомобильный завод в поселке Жодино перед въездом в Минск со стороны Москвы. Там старые карьерные гиганты выпускались до 1963 года, но на радиаторах красовалась хромированная надпись большими буквами «БелАЗ». Затем старые машины были сняты с производства, освободив место новому поколению карьерных самосвалов, уже не имевших ничего общего с компоновкой обычного грузовика. Всего построили около 800 25-тонных самосвалов и 30 сорокатонных, сегодня известен только один сохранившийся МАЗ-525, в Екатеринбурге, остальные машины, к сожалению, безвозвратно утрачены.

Выдающийся конструктор Б.Л. Шапошник, отдавший 36 лет жизни созданию автомобилей-гигантов, скончался в сентябре 1985 года, через полгода после выхода на пенсию. Когда началась перестройка, его жена и дочь эмигрировали в Израиль. Во время пресловутой «войны в заливе» несколько ракет СКАД иракского производства попали в дом, где они жили. Ракеты были запущены с пусковой установки на шасси МАЗ-543.



# Stralis для Ferrari

## Маранелло

На территории гоночного трека во Фьорано произошла передача новых автомобилей IVECO команде Ferrari F1. Данной акцией компания IVECO еще раз подтвердила, что является официальным поставщиком команды Ferrari.

Передаваемые автомобили — это три автомобиля Stralis, новые тяжелые дорожные тягачи, представленные на рынке в начале этого года, и автомобиль среднего класса EuroCargo Tector. Все автомобили выкрашены в узнаваемый во всем мире ярко-красный цвет Ferrari.

Эти автомобили укомплектованы специально изготовленными полуприцепами для транспортировки гоночных автомобилей и оборудования, а также полуприцепом, изготовленным как «мобильный дом» для членов команды. В EuroCargo Tector будут перевозиться запасные части. «Мобильный дом» будет предназначен для отдыха Михаеля Шумахера, Рубенса Баррикелло и других членов команды, недалеко от гоночного трека.

Парк автомобилей IVECO, используемый командой Ferrari, состоит из:

- трех автомобилей Stralis (один из которых будет оборудован как «мобильный дом»);
- одного автомобиля EuroCargo Tector;
- одного автомобиля EuroStar с двигателем Cursor 10 (переданного команде в прошлом году);
- двух Daily для перевозки шин (переданы в прошлом году);
- одного автобуса Domino, используемого гонщиками во время испытаний.

## Характеристики автомобилей

### Stralis

Низкорамный тягач с полной пневматической подвеской, двигатель Cursor 13, 480 л.с. Кабина Active Space для двух водителей с поворачивающимся пассажирским сиденьем. Литые алюминиевые диски, 16-ступенчатая автоматическая коробка передач EuroTronic, комплект спойлеров, спутниковая навигационная система, телефон, радио. Шины Bridgestone.

### EuroStar

Длинная кабина с крышей средней высоты, двигатель Cursor 10, 430 л.с., 16-сту-



пенчатая коробка передач, верхний и боковые спойлеры, литые алюминиевые диски speedline.

### EuroCargo Tector

Модель ML80E18, короткая кабина, двигатель Tector 6-цилиндровый, 180 л.с. Common Rail. Специальная версия для транспортировки 7500 кг, колесная база 3690, улучшенный пакет опций плюс климат-контроль. Оборудован специальным кузовом.

### Daily

Модель 35C13 Unijet-фургон, со средней высотой крыши, объем 12 м<sup>3</sup>, колесная база 3300, двигатель Sofim 2,8 л, 125 л.с. TDI Common Rail, климат-контроль, задние двери откры-

ваются на 270°, два пассажирских места.

### Domino IVECO Irisbus

Модель Domino 2001 HDH, 12 м, двигатель IVECO 380 л.с., 8-ступенчатая автоматическая коробка передач. Автобус для гонщиков разделен на 2 отсека с отдельным входом в каждый отсек через центральную дверь. Каждый отсек имеет «жилую площадь», «гостиную», холодильник, бар, LDL-телевизор, гардеробную, комфортабельное спальное место и массажный столик. Независимый кондиционер и отопитель. В автобусе также имеются душевая комната и туалет. Возможность подключения телефона и спутниковых систем.





# ВНИМАНИЕ

## УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ОРГАНИЗАЦИИ

Название организации

Юридический адрес

Ф.И.О. подписчика

Вид деятельности предприятия

Адрес доставки/индекс

Контактный телефон  Факс

E-mail

Прошу выставить счет для оплаты подписки на следующие номера:

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

В количестве  экземпляров каждого номера.

**ПЛАТЕЖНОЕ ПОРУЧЕНИЕ №** \_\_\_\_\_ (Дата)

почтой  
(Вид платежа)

Сумма прописью \_\_\_\_\_ рублей 00 копеек.

ИНН

Сумма

Плательщик

Сч. №

БИК

Банк плательщика

Сч. №

Сбербанк России г. Москва

БИК

044552323

Банк получателя

Сч. №

30101810900000000323

ИНН 7732117377

Сч. №

40702810940440105980

ООО «Журнал Автотрак»

Вид. оп.

Срок плат.

Химкинское ОСБ №7825

Назн. пл.

Очер. плат.

Получатель

Код

Рез. поле

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

Почтовый адрес подписчика \_\_\_\_\_

Телефон подписчика \_\_\_\_\_

М.П.

Подписи

Отметка банка

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



# ПОДПИСКА на II полугодие ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ!

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ЧАСТНОГО ЛИЦА

Ф.И.О.

Индекс  Область

Город  Улица

Дом  Корпус  Квартира

Контактный телефон

E-mail

Прошу оформить подписку на следующие номера:

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

**ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ  
РОСПЕЧАТЬ И АПР**

Роспечатать  
Индекс ..... **81170**

АПР  
Индекс ..... **41762**

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

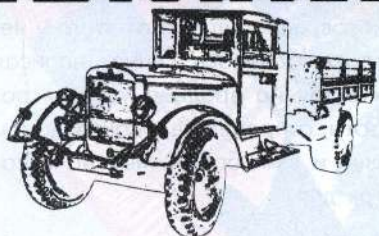
**Цена одного номера для фи-  
зических лиц – 30 руб. 00 коп.**

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

- заполнить учетную карточку подписчика и платежное поручение;
- перевести деньги на указанный расчетный счет;
- отправить карточку и копию платежного поручения по факсу (095) 732-6460 или по почте по адресу: 119633 Москва, а/я 117.

**Журнал**

# АВТОТРАК



**ООО «Журнал Автотрак»**

получатель платежа

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

корреспондентский счет № 30101810900000000323  
БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

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

Кассир

Плательщик

**ООО «Журнал Автотрак»**

получатель платежа

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

корреспондентский счет № 30101810900000000323  
БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

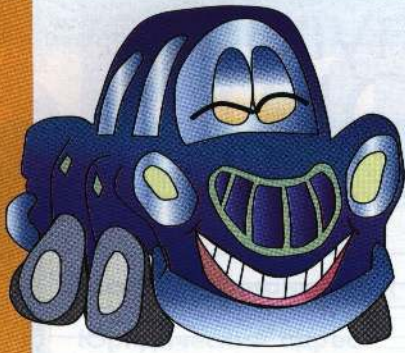
Фамилия, и.о., адрес плательщика

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

Квитанция  
Кассир

Плательщик





Раннее утро, знаменитая русская баба, воспетая Некрасовым, уже на ногах: задала корм скотине, потом прибирает в хлеву, в доме, приносит воду, дрова, растапливает печь, варит щи, кашу, кормит детей, выгоняет скотину, потом идет в поле, сеет-жнет целый день, в сумерках возвращается домой, загоняет скотину, доит корову, опять кормит детей, штопает-шьет и т.д. Уже глубокой ночью ложится спать, удовлетворенно думает: все дела переделаны, дети накормлены, можно отдохнуть. И вдруг страшная мысль – А МУЖИК-ТО НЕЕБАННЫЙ!!!

• Поступило предложение. Надо сделать так, чтобы картинки на порносайтах начинали грузиться снизу!

Мотоциклист, мчащийся на большой скорости, неожиданно замечает летящего прямо на него... воробья! Он давит на тормоз, всячески пытается увернуться, но все же задевает воробья шлемом. Воробей отлетает в сторону и падает. Мотоциклисту стало жаль бедную птичку. Как-то отыскав лежащего на земле воробья, он его взял с собой, привез к себе домой, поместил в клетку, поставил ему блюдечко с водой, насыпал хлебных крошек,

после чего пошел спать. Наутро воробей приходит в себя, оглядывается по сторонам и говорит сам себе: – Где это я?... Так-так... решетка... плошка с водой... хлеб... Какой ужас! Я убил мотоциклиста!

– Как сказать одним словом по-английски: «Жена и теща уехали на дачу, и взяли с собой детей?» – Yes!!!

Если тормозит гаишник, не волнуйтесь, объясните ему еще раз...

Вчера на трассе Кострома – Рим разбился грузовик груженный баянами. Все баяны – в гармошку.

– А мой сосед по утрам холодной водой обливается. – Он что, морж? – Нет, хулиган.

Лежат в холодильнике в рядок десяток яиц.

Первое говорит соседу:

– Глянь вот на то яйцо, с другого краю. Ничего себе морда!

Второе яйцо:

– Ни хрена себе!

Поворачивается к третьему:

– Посмотри-ка на крайнее. Во урод. Хиппует, что ли?

Третье:

– Да нет, больное просто. Гормональное расстройство.

Поворачивается к четвертому:

– Ты видел вот то яйцо, с краю?

– Еш твою мать! Бывает же такое!

Поворачивается к пятому:

– Смотри, смотри!

...Ну и так далее.

Восьмое говорит девятому:

– Не, ну ты рассмотрел это чучело, которое рядом с тобой?

Девятое:

– Козлы! Плебеи! Деревня! Рядом со мной – это ж киви!

Славяне были вольнолюбивым народом. Их часто угоняли в рабство, но и там они не работали...

Мочегонное средство: брюкву, редьку, ботву щавеля, цветы папоротника и листья ливиссициды измельчить и уничтожить.

Вместо этого выпить восемь стаканов пива.

Инженер, бухгалтер, химик и государственный служащий поспорили, чей кот умнее.

Инженер позвал своего кота: «Икс Квадрат, покажи им!»

Икс Квадрат подошел к столу, взял бумагу и ручку и нарисовал круг, квадрат и треугольник.

Все согласились, что это неплохо.

Тогда бухгалтер позвал своего кота: «Гроссбух, покажи им!»

Гроссбух пошел на кухню и вернулся с дюжиной печений, которые разложил на 4 кучки по 3 печенья в каждой.

Все согласились, что это тоже хорошо.

Химик позвал своего: «Шпатель, покажи им!»

Шпатель достал из холодильника пакет с молоком, с полки 200-граммовый стакан и налил в него точно 150 граммов молока, не пролив ни капли.

Все тоже впечатлились.

И все трое спросили госслужащего: «А твой что умеет?»

И тогда госслужащий сказал своему коту: «Перекур, покажи им».

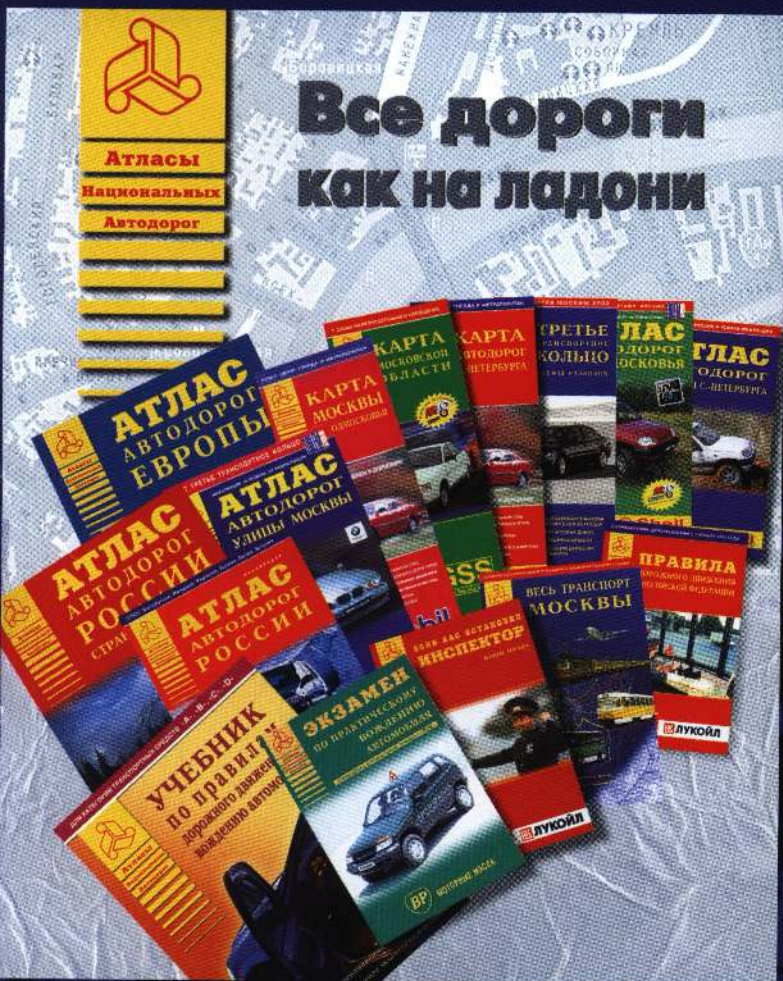
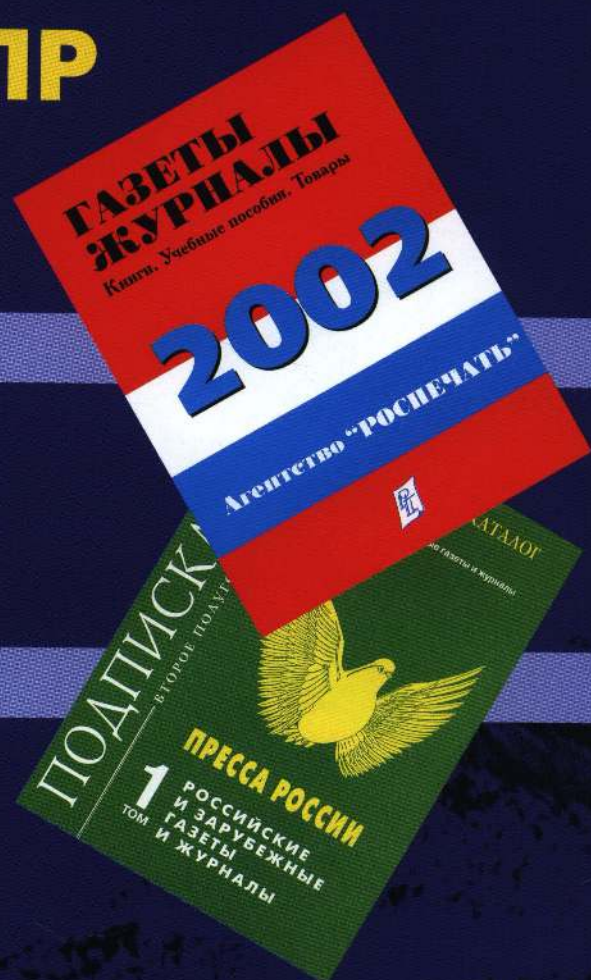
Перекур съел все печенье, выпил все молоко, пописал на бумагу, изнасиловал трех остальных котов, завопил, что от этого у него разболелась спина, написал жалобу на вредные условия работы, отправил ее в санэпидстанцию и взял больничный на остаток дня.



# ПОДПИСКА через РОСПЕЧАТЬ и АПР

Роспечать  
Индекс 81170

Объединенный каталог  
«Пресса России»  
Индекс 41762



## АВТОТРАК

предлагает оптовикам  
руководства и каталоги  
на грузовые и легковые  
автомобили, атласы,  
карты и другие  
сопутствующие товары.  
Тел.: 755-0342





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