ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

AUTOTRUCK

№ 1 2005

www.autotruck-press.ru

АВТОТРАК №1 2005

НЕИЗВЕСТНЫЕ КРАЗЫ

ТОРМОЗИМ ВОЗДУХОМ

СКОЛЬКО СТОИТ RENAULT

ISSN 1812-5107
05001
9 771812 510001

АВТОПРАК

С НОВЫМ И ОЧЕРЕДНЫМ ...ГОДОМ

2004. г закончился запретом на перемещение грузовых автомобилей в Москве, если не во всей, то на значительной ее территории. 2005 г. начался с монетизации льгот. И то и другое имеет самое непосредственное отношение к транспорту, и то и другое сделано через одно, любимое всеми «дорогими россиянами» место – через задницу.

Задумки, как всегда, замечательные, а исполнение, как обычно – хреновое. Понятно, что Москва задыхается от транспорта, пробки на дорогах давно стали обычным явлением и конца этому не видно. Надо что-то делать, и власти города делают. Иначе Москва давно стала бы. Но очередной раз козлами отпущения стали грузовики, причем в немилость попали и машины полной массой до 3,5 т, которые ни в одной столице мира не считались злостными организаторами дорожных пробок. Мы идем своим путем – оригинальным. Самое интересное, что очередной запрет на коммерческий транспорт никогда не уменьшал длину московских пробок. Но карманы чиновникам, распределяющим милость в виде пропусков, отягощал здорово. Очевидно, что грузовики в городе ездить будут, ведь без этого города не существуют. Но вот кто ездить будет – это уже вопрос не риторический, а финансовый. Очевидно, что это будут компании, приближенные к московским чиновникам. Рынок будет монополизирован, как монополизировано в Москве уже все, более или менее приносящее деньги. А под предлогом борьбы с пробками москвичи получат очередное удорожание товаров народного потребления, доставляющегося в город автотранспортом.

Интересы десятков, если не сотен тысяч обычных московских частников в расчет не берутся. Многие из них уже поставили машины на прикол. Самое поразительное во всей этой истории – отсутствие реакции людей, у которых отобрали право на труд. Нет, треп и возмущения, конечно, есть. Но не более. Такими вещами положение не исправишь. Но свою слабость перевозчики показали не сегодня, а несколькими годами раньше, когда летом 2003 г. не вышли на санкционированный властями митинг против произвола московских чиновников. И тогда мы написали, что готовиться надо к тому, когда «иметь» будут по полной программе. Ведь власти уже тогда все прекрасно поняли и сегодня совершенно не боятся ни перевозчиков, ни их профсоюзов. С чем нас и поздравляем.

Что касается монетизации, то «отымели» здесь уже значительно больше народу. Нет, дело, конечно правильное: нельзя транспортникам зарабатывать деньги на подвижной состав, когда столько «халявщиков». Но большинство «халявщиков» стали такими не по своей воле, а после рыночных реформ откормленных финансистов. «Халяву» отобрали, но взамен почти ничего не дали. Наверное, нашим правителям не знаком принцип, что прежде чем корову доить, ее надо накормить. От себя от родных депутаты и члены правительства даже крохи решили не отбирать, а отобрали у тех, кто только крохи и имеет. Себе же, наоборот, повысили оклады и льготы. Но втихаря, чтобы льготники ничего не узнали. Но пронюхали представители второй древнейшей и немножко рассказали об этом. А рассказали те, кто не зависит от разных министерств и ведомств.

А когда полудохлая корова попыталась возмутиться, то откормленные чиновники с циничным выражением лица стали подкидывать подкормку в виде денег, чтобы только льготники не передохли сразу.

Из всего выше сказанного ясно только одно, что пока правители ни за что и ни перед кем не отвечают, страну так и будут сотрясать различные «умные» реформы, приводящие только к обогащению одних и обнищанию других.

В НОМЕРЕ 1/2005:

От редакции	1	От редакции
Новости	4	Новости
Осуществление страховой выплаты в ОСАГО	8	Закон и человек
Тяжела и неказиста, жизнь московского таксиста	12	Встречи на дорогах
Ночной дозор	16	Закон и человек
Похороны «рукописки» отложены	19	Закон и человек
IVECO Daily модернизировали	22	Новинка
Очередная, но трудная	28	Спорт
Зимний экзамен	36	Тест-драйв
Идущие вместе	40	Что-почем
Завод Тонар	47	Реклама
Тормозим воздухом	50	Технический ликбез
Письма читателей	54	Нам пишут
Автосалон Hyundai	56	Реклама
Веселая ночь	60	Спецтехника
Ошибки на дороге	64	Делимся опытом
Зима, водитель матюгаясь	68	Делимся опытом
Валдай пошел в народ...	72	Новости
а VOLVO в регион	73	Новости
Сколько стоит Renault	76	Рынок
Письма читателей	80	Нам пишут
Цены на отечественные грузовые автомобили	84	Рынок
Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова	86	Экзотика
Неизвестные КРАЗЫ	88	Архив
Анекдоты	96	Юмор

ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РОСПЕЧАТЬ ИНДЕКС 81170

АВТОТРАК

Главный редактор: Дмитрий Жигульский
Телефон: (095) 796-8384
E-mail:autotruk@rol.ru
Коммерческий директор: **Феликс Бекерман**
Обозреватели: Александр Новиков
Алексей Мошков
Сергей Кухарский
Корреспонденты: Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов

Дизайн и верстка: Серафим Филатович
Распространение: Рустам Салимжанов
Дмитрий Павленко
Телефон/факс: (095) 572-8254
distributor@autotruck-press.ru
Реклама: Лариса Золотова
Эмилия Великанова
Телефон: (095) 749-4550
reklama@autotruck-press.ru

Адрес редакции: г. Химки, ул. Московская, д. 21, офис 424
Адрес для корреспонденции: 119633, г. Москва, а/я 117, журнал «Автотрак»
info@autotruck-press.ru

www.autotruck-press.ru

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати: свидетельство №77-3368 от 10.05.2000 г.
тираж 9000 экз., отпечатано в типографии «SCANWEB» (Финляндия)
Перепечатка материалов, представленных в журнале «Автотрак», допускается только с разрешения редакции.
Журнал не несет ответственности за содержание рекламных объявлений.

MAN Nutzfahrzeuge и Navistar International создают стратегический альянс

MAN Nutzfahrzeuge AG, Мюнхен и Navistar International Corporation, Чикаго, США, договорились о создании стратегического альянса. Подписанное соглашение включает в себя сотрудничество в конструировании, разработках, снабжение компонентами и системами для грузового автомобильного транспорта, а также их производство, включая дизельные двигатели. Hakan Samuelsson, председатель правления группы MAN Nutzfahrzeuge пояснил: «Создавая этот альянс мы стремимся к получению максимальных объемов производства и реализации двигателей для грузовиков тяжелого ряда.» Оперативные единицы MAN и Navistars International Truck and Engine Corporation являются ведущими на рынках Европы и Северной Америки в области производства грузовиков, автобусов и дизельных двигателей. Предприятия сохранят полную самостоятельность в рамках сотрудничества при одновременном повышении эффективности за счет создания совместных высоких объемов производства и закупок, а также разделения расходов на проектирование и разработки. Оба предприятия согласны из соображений конкурентной борьбы в настоящее время не предоставлять дальнейших данных по специальным компонентам или их назначению.

International Truck and Engine Corporation является оперативной единицей Navistar International Corporation (NYSE: NAV). International Truck and Engine Corporation - ведущий производитель дизельных двигателей среднего класса мощности, среднего и тяжелого классов грузовиков, шасси автобусов, а также офферент запасных частей и сервисных услуг, продаваемых под маркой International. В 2003 финансовом году это предприятие, имея 14 500 занятых, достигло оборота 7,34 миллиардов долларов США.

ZF (Цанрад Фабрик) и КамАЗ создают совместное производство

С начала 2006 года в России ежегодно будет выпускаться 5.000 коробок передач фирмы «Цанрад Фабрик» (ZF). Новое совместное производство, создаваемое ZF и «КАМАЗом», называется «ZF-КАМА». На долю «Цанрад Фабрик» - ведущего концерна-поставщика мировой автомобильной промышленности, приходится 51% уставного капитала совместного предприятия (СП), на долю ОАО «КАМАЗ» - ведущего российского производителя грузовых автомобилей - 49%. Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин и член правления ZF, вице-президент по автомобильной и специальной приводной технике Вольфганг Фогель подписали соответствующие документы. Начиная с 2006 года СП «ZF-КАМА» численностью 40 человек будет ежегодно выпускать 5000 коробок передач типа «Ecosplit» для седельных тягачей. Необходимые для этого узлы и детали вначале будут поступать из Фридрихсхафена, потом «КАМАЗ» начнет их серийное производство и поставку на СП «ZF-КАМА». В 2004 году фирма ZF уже поставила со своего завода во Фридрихсхафене на «КАМАЗ» 2000 собранных коробок передач. Эти поставки осуществлялись на основе соглашения о сотрудничестве между ZF и «КАМАЗом», подписанного в 2002 году. По мнению Сергея Когогина, «КАМАЗ» фактически подтверждает свое технологическое лидерство в России и намеревается занять позиции на европейском рынке с помощью современных европейских технологий. Создавая совместное предприятие, «Цанрад Фабрик» и «КАМАЗ» укрепляют многолетнее успешное сотрудничество. Наряду с поставками коробок передач «Ecosplit» с Фридрихсхафена, в 2004 году ZF поставлала коробки передач из Бразилии. В будущем ZF будет поставлять «КАМАЗу» раздаточные коробки и мосты. ОАО «КАМАЗ» входит в десятку крупнейших мировых производителей грузовых автомобилей. Компания выпускает ежегодно 30 000 грузовых автомобилей и 900 автобусов. Доля компании на российском рынке грузовых автомобилей составляет 37,5%. «Цанрад Фабрик» является ведущим концерном-поставщиком мировой автомобильной промышленности. В 25 странах на 119 предприятиях работает около 53 500 человек. Товарооборот концерна в 2003 году составил 8,9 миллиарда евро, что позволило ему занять третье место в рейтинге крупнейших поставщиков автомобильной промышленности Германии. В мировом рейтинге ZF находится в числе 15 крупнейших предприятий-поставщиков.

ПЕРЕХОД С 1 ЯНВАРЯ 2005 ГОДА НА НОВЫЙ ПРИНЦИП ВЗИМАНИЯ НДС В ТОРГОВЛЕ С РОССИЕЙ ПОТРЕБУЕТ ИНВЕСТИЦИЙ В ОБОРОТНЫЙ КАПИТАЛ

Как сообщил финансовый директор ПО «БелавтоМАЗ» Виктор КАЛЕЧИЦ, Минскому автомобильному заводу по предварительным расчетам понадобится инвестировать в оборотный капитал в первые два месяца 2005 года около 20 миллиардов белорусских рублей для сохранения объемов производства на уровне последних месяцев 2004 года. Недостаток оборотных средств возникнет из-за перехода с 1 января 2005 года на принцип взимания НДС по стране назначения в торговле с Россией. Для финансирования запланированного роста объемов производства в 109% потребуются дополнительные денежные вливания. МАЗ имеет положительное сальдо во взаимной торговле с Российской Федерацией, которая является одним из основных рынков сбыта продукции МАЗ. При условии сохранения существующих на декабрь 2004 года правил уплаты налогов, в том числе «4%» при экспорте товаров за пределы Беларуси, в течение всего 2005 года предприятие будет каждый месяц терять оборотные средства. Самый «мягкий» вариант для МАЗа возможен, если органы госуправления решат возвращать НДС предприятию деньгами сразу на момент его появления в финансовой отчетности. Тогда недостаток оборотных средств возникнет разово в первые два месяца. В других случаях дефицит оборотного капитала будет нарастать месяц к месяцу и может достичь по расчетам к декабрю 2005 года 70-120 млрд. белорусских рублей. Такое значительное отвлечение финансовых ресурсов может серьезно сказаться на инвестиционных возможностях предприятия в 2005 году, поскольку источников пополнения оборотного капитала помимо собственной прибыли на сегодняшний день нет.

РУКОВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЗАВОДОВ, ПРОИЗВОДЯЩИХ КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ, ОБРАТИЛИСЬ С ПИСЬМОМ К МИХАИЛУ ФРАДКОВУ

Руководители предприятий грузового автопрома России и Беларуси обратились с письмом к Премьер-министру Российской Федерации Михаилу ФРАДКОВУ. Директора ОАО «КамАЗ», РУП «МАЗ», АМО «ЗИЛ», ОАО «Рупромавто», ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ», ОАО «Автодизель», УП «ММЗ», СП ЗАО «МАЗ-МАН», ЗАО «ЦК МФПГ «БелРусАвто» обращают внимание российского руководителя на необходимость создания условий для развития производства грузовых автомобилей и автобусов. Среди таких условий называются в первую очередь меры тарифного регулирования импорта подержанных грузовиков на территорию Таможенного союза. К согласованному мнению директора предприятий пришли в ходе обсуждения общих проблем на прошедшем в Минске в Министерстве иностранных дел 20 декабря 2004 года «круглом столе». Предложения состоят в том, чтобы установить на постоянной основе таможенную пошлину на грузовики бывшие в эксплуатации в размере 50%, но не менее 3 евро за 1 куб см рабочего объема двигателя. Кроме того, следует изменить критерий отнесения транспортного средства к категории подержанных. Такими должны признаваться автомобили, с момента производства которых прошел 1 год и более, а не 3 года и более, как это принято сейчас. Это соответствовало бы международной практике. На новые грузовики и автобусы предложено установить таможенные пошлины на уровне, принятом в странах ЕС, а именно до 22%. Государство должно одновременно «прикрыть» легальные способы обхода уплаты таможенных пошлин и налогов при импорте. Имеется в виду режим так называемого «временного ввоза» транспортных средств. Меры тарифной защиты внутреннего рынка создадут минимально необходимые условия для развития автопрома и привлечения в отрасль инвестиций, в том числе иностранных. Как стало известно от источника в аппарате российского правительства, аргументы руководителей автомобильных заводов «очень серьезны». Даны поручения подготовить проекты необходимых решений не позднее 1 февраля 2005 года.

Москва перешла на 177

С 2005 г. в г. Москва начинается выдача автомобильных номеров серии 177. Москва уже исчерпала принадлежащие ей серии 77, 99, 97. Только за 2004 г. в городе поставлено на учет около 600 тыс. автотранспортных средств, что на 8% больше, чем за 2003 г. Емкость каждой серии 1млн. номеров, и если динамика регистрации автомобилей в будущем сохранится, то новую серию номеров столчная ГиБДД исчерпает за 1,5 года.

С 1 ЯНВАРЯ 2005 ГОДА МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД НАМЕРЕН ПОЛНОСТЬЮ ПЕРЕЙТИ НА ВЫПУСК АВТОМОБИЛЕЙ УРОВНЯ ЕВРО-2 И ЕВРО-3

Начиная с 2005 года вся продукция МАЗа будет соответствовать экологическим нормам Евро-2 и Евро-3. Модели автомобилей и автобусов такого технического уровня уже давно разработаны и изготавливались на заводе. Но установленные законом требования к технике на основном рынке сбыта в России не стимулировали потребителей покупать более экологичную и соответственно более дорогую технику. Не были полностью готовы к такому переходу и поставщики дизельных двигателей. Несмотря на то что проблемы в этих областях остались, на МАЗе решили все-таки производить более экологичные машины. Для этого есть и экономические, и организационные причины. Одновременное производство автомобилей с двигателями и Евро-1, и Евро-2 и Евро-3 значительно увеличивает номенклатуру продукции и комплектации, что усложняет логистику производства. Дополнительные издержки, возникающие по этой причине, ничем не оправданы и превышают затраты на производство более современной техники. Переход на выпуск автомобилей уровня не ниже Евро-2 может привести к проблемам с запланированным наращиванием объемов производства, поскольку основной поставщик дизельных двигателей для МАЗа - ОАО «Автодизель» (г. Ярославль, Россия) испытывает трудности с выполнением заявок предприятия по номенклатуре и количеству. Кроме того, службы контроля качества Минского автомобильного завода отмечают рост количества дефектов двигателей на протяжении 2004 года. Особенно это заметно в «секторе» моделей, отвечающих нормам Евро-2.

ПРЯМЫЕ УБЫТКИ МИНСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА ОТ АВАРИИ, ПРОИЗОШЕДШЕЙ 31 ЯНВАРЯ 2005 ГОДА НА МИНСКОМ ЗАВОДЕ КОЛЕСНЫХ ТЯГАЧЕЙ, ОЦЕНИВАЮТСЯ В 450 МЛН. РУБЛЕЙ

31 января 2005 года на Минском заводе колесных тягачей (МЗКТ) произошла авария, повлекшая за собой остановку нескольких цехов соседнего предприятия - Минского автомобильного завода.31 января 2005 года около 13.00 час. водитель сервисного центра Минского завода колесных тягачей на автомобиле-самосвале МЗКТ-6515, находящемся на гарантийном обслуживании на сервисном центре МЗКТ, во время движения по территории завода поднял кузов, что запрещено правилами дорожного движения и правилами эксплуатации автомобиля.Поднятым кузовом автомобиль, не сбавляя хода, столкнулся с эстакадой, по которой проходили силовые кабели высокого напряжения (10 тысяч Вольт). От удара обломились железобетонные опоры эстакады. 20 силовых кабелей упали на крышу кабины самосвала. По счастливой случайности водитель не пострадал. В результате падения с высоты 10-12 метров кабели собственным весом вырвали крепления, удерживавшие их на стене производственного здания на протяжении нескольких сот метров. При падении произошло механическое повреждение кабелей, их выгорание в отдельных местах, излом, повреждение изоляции.В результате были обесточены 8 цехов соседнего с МЗКТ Минского автомобильного завода, включая главный сборочный конвейер.На место аварии оперативно прибыли специалисты Минского автомобильного завода. Электроснабжение цехов предприятия было в короткий срок восстановлено по временной схеме, но это позволило обеспечить только 20% нормальной нагрузки.В сжатые сроки были восстановлены (изготовлены и смонтированы) опоры и фермы для прокладки кабелей.Начиная с 00.00 час. 04.02.05 началась непрерывная трехсменная работа по перекладке новых кабельных линий взамен вышедших из строя и поднятие на конструкции обрушенных кабелей. Потребовалось полностью заменить 3,5 километра высоковольтного кабеля. Для выполнения работ в каждую смену выходило 85-90 специалистов МАЗа и сторонних организаций.Экономические службы Минского автомобильного завода 7 февраля 2005 года смогли предварительно оценить убытки предприятия от произошедшей аварии.Только прямые затраты на закупку новых кабелей, строительные и монтажные работы с привлечением специальной техники, оплату труда специалистов составили около 450 млн. рублей.Недовыполнение плана по товарной продукции за время простоя цехов 31 января 2005 года составило более 3 млрд. рублей. Недополучено прибыли на 1 млрд. рублей.Минский автомобильный завод намерен востребовать понесенные убытки с виновной стороны в установленном порядке.

ГОРОДСКОЙ АВТОБУС ЮТОНГ ПОЛУЧАЕТ СЕРТИФИКАТ

Компания «Сторк» - дистрибьютер китайских автобусов Yutong в России получила сертификат на новый городской автобус ZK6118HGA. Эта модель в конце прошлого года успешно прошла все испытания и получила Одобрение Типа ТС Росстандарта РФ № РОСС CN.MT02.E04053.

Yutong ZK6118HGA является представителем популярного класса городских автобусов с низким входом и имеет низкий ровный пол от передней панели до задней оси с широким проходом между передними колесными арками. Две широкие двустворчатые двери, открывающиеся вовнутрь и имеющие защитное устройство против защемления пассажиров, низкий и ровный пол Yutong ZK6118HGA создают идеальные условия для быстрого входа и выхода пассажиров. Высота первой ступени, равная всего лишь 330 мм, может быть снижена до 250 мм, используя систему нилинга. Высота второй ступени составляет менее 250 мм. Yutong ZK6118HGA оборудован одной из лучших в мире полностью автоматической КПП производства компании Allison, имеющей встроенный мощный тормоз-замедлитель гидравлического типа, рулевое управление производства ZF, пневматическую систему производства WABCO, ABS, шины Michelin и сиденья производства Vogel.

В заднем свесе расположен, хорошо известны надежный и высоко ресурсный (до 700000 км до капремонта) двигатель Cummins и специально модифицированная пневматическая подвеска производства Contitech,

Каркас кузова сделан из холоднокатанных стальных труб, обеспечивающих прочность и жесткость. Автобус имеет эффективную антикоррозийную защиту элементов кузова, двойное остекление и теплоизолированные панели кузова, высокопроизводительную систему обогрева воздуха, высокоэффективную систему кондиционирования воздуха производства Kelin и поэтому может широко эксплуатироваться в различных климатических условиях Российской Федерации (в т.ч. холодных и жарких). Оборудован эффективным дополнительным топливным «Обогревателем на стоянке».

В зависимости от комплектации цена на эти автобусы колеблется от $ 120 до 156 (с учетом НДС).

Sprinter сделали в Коломне

В январе 2005 г. в ООО «ЕвоБус Русслэнд», ЗАО «ДаймлерКрайслер Автомобили РУС» и «Мострансавто» (автоколонна 1417 г. Коломна) получили и переоборудовали первые микроавтобусы Sprinter 413 CDI под 18-местное маршрутное такси. Программа февраля – 20 штук. Производительная мощность составляет 240 единиц в год (предусмотрено увеличение годового объема до 500 ед.), число работающих на производстве – 14 чел. Объем инвестиций этого проекта составил 500 тыс. евро. Стоимость автобуса составляет 45 тыс. евро, что на 10 тыс. евро дешевле при поставке аналогичной машины из Германии.

Автобус комплектуется дизельным двигателем мощностью 129 л.с., соответствующим экологическим стандартам евро 3. Дисковые тормоза на всех колесах и тормозная антиблокировочная система с электронной поддержкой сцепления с дорогой (ABS+ASR) входят в стандартную комплектацию. Из технических спецификаций следует отметить гидроусилитель руля, галогенные фары, двухточечные ремни безопасности для всех пассажиров, дополнительный независимый водяной отопитель с таймером, предпусковой подогреватель двигателя, тахограф, топливный фильтр с влагоотделителем и сестему предварительного подогрева топлива. Сервисные интервалы составляют 30 тыс. км.

Юристконсульт ООО «Корпус-Т»
Шмелев Н. А.
www.korpus-t.ru
21 января 2005 г.

Осуществление страховой выплаты в ОСАГО

«Страховая выплата производится в течение 3 рабочих дней со дня принятия решения об ее выплате» - пункт 75 Правил ОСАГО. Когда, кто и как должен выразить свое решение, Правила не устанавливают.

В настоящее время страховые компании, застраховавшие обязательную ответственность владельцев авто, в общем, следовали правилу «Платить всегда». Данное правило хорошо для вхождения в рынок и служит хорошей рекламой для привлечения клиентов. Но, как всегда, счастливые рекламные истории - это розовые очки, а вот о мытарствах предшествующих выплате страховой выплаты, слышали все. Как и везде страховые профессионалы бдительно наблюдают за тем, ошибаетесь ли вы или нет, знаете ли Вы что Вам делать или нет.«Тяжело в учении легко в бою» - священное писание и руководство к действию, попытаемся пройти правильным путем. Прошу вас перед прочтением статьи положить перед собой полис, Правила страхования, Извещение о ДТП (Дорожно-транспортное происшествие), которые выдал вам представитель страховой компании.

Посмотрим тот минимум документов, которые Вы должны предоставить страховой компании. Возьмем простую ситуацию, когда пострадавших нет. Откроем Правила страхования. Пункт 44 Правил страхования ОСАГО гласит: «Потерпевший» на момент подачи заявления о страховой выплате прилагает справку о ДТП, копию протокола об административном правонарушении, копию Постановления по административному правонарушению и Извещение о ДТП. Так как часто по административному правонарушению нужно провести административное расследование то в соответствии со статьей 29.6 Кодекса об административных правонарушениях срок расследования - 15 дней. А какой срок установлен Правилами страхования для подачи документов указанных в 44-м пункте? Пункту 44 предшествует пункт 43, который гласит: если вы намерены получить причитающиеся денежки, то должны подать собранные документы в срок, указанный в пункте 42 Правил. Посмотрим пункт 42: срок – 5 рабочих дней. Как, в течение 5 дней, предоставить страховой компании, документ, срок исполнения которого 15 дней, Правила страхования не объясняют. В тоже время заявление без документов указанных в пункте 44, могут не принимать. Право определять, какой документ важен, а какой нет, принадлежит страховой компании. Напрашивается вывод, что идеально выполнить требования Правил страхования невозможно. Выход следующий – выполнить в срок «юридически значимые» действия.

Итак, благородное намерение законодателя звучит: страховая компания, указанная в полисе другого водителя - участника ДТП, обязуется оплатить «Потерпевшему» убытки, в размерах, подсчитанных экспертами, но не более 160 000 руб. за «железо» и в пределах 240 000 руб. за причинение вреда здоровью пострадавших, срок выплаты: 3 рабочих дня по истечении 15 дней после подачи необходимых документов. Всегда правильно определяйтесь в лицах (граждане или организации, собственники или владельцы). Также правильно определяйте статус лиц - Потерпевший может быть и гражданином и организацией, необязательно участником ДТП. Пострадавшие - это всегда граждане, участники ДТП. Потерпевший - это всегда то лицо, которое пишет заявление в страховую компанию о возмещении ущерба после ДТП. Если потерпевшее убытки лицо – организация, то лицо, подающее заявление, должно иметь право (доверенность от организации) подать такое заявление.

Не всегда водитель, участник ДТП, потерпевший. Отсюда следует, что доверенность всегда должна быть нотари-

альной и всегда должна содержать фразу:» Представлять мои интересы при страховых случаях с правом подачи необходимых документов, правом подписания заявления о страховой выплате и получать от моего имени причитающиеся компенсации». Вот бы законодателям это прямо прописать в законе! Далее, «Потерпевший» – по определению Правил страхования – лицо, здоровью или имуществу которого причинен вред при использовании т/с водителем. Так как в данном определении водитель противопоставлен потерпевшему, то Правила страхования установили, что в каждом страховом случае владельцы всех участвовавших в ДТП транспортных средств – потерпевшие.

Предположим, что виртуальное дорожно-транспортное происшествие произошло, не дай Бог, первое главное правило – убедиться в отсутствии пострадавших (на всем периметре ДТП) и убедиться в безопасности места, на котором стоят транспортные средства, убедиться, что нет других угроз. Если вам ничего не угрожает, займите положение сидя и вспомните, зачем и куда вы ехали. Это даст вам возможность снять стрессовый пик. После этого спокойно, не пререкаясь о том, чья вина и кто «козел», предложите всем водителям, участвовавшим в ДТП достать свои страховые полиса. Смотрим в верхнем левом углу их полисов, в штампе, название, адрес и телефон их страховой компании. (Хорошо если это ваша компания). Рядом справа смотрим на срок страхования, не истек ли он более чем на 30 дней? (Если срок истек, то при первой возможности свяжитесь со своей страховой компанией и проконсультируйтесь.) Если кто-то отказывается показать полис, это обеспечат прибывшие сотрудники ГАИ. Записываем эти данные следующим образом:

Как минимум, два комплекта Извещения (каждый комплект по три листа) было выдано Вам при получении полиса.

Страница извещения, на которой надо вписать данные о страховых компаниях, содержит на себе рисунки автомобилей и мотоцикла, номер пункта 12. Определите свою, любую, позицию в бланке: водитель «А» или «В», и самостоятельно вписывайте название своей страховой компании и номер своего полиса под своей буквой, например: Транспортное средство «А».

Проследите, чтобы справа на стороне водителя «В» в пункт 12 были правильно вписаны данные страховой компании другого участника ДТП.

Внимание, законодатель обязывает вас (а не сотрудников ГИБДД) заполнить свою сторону Извещения о ДТП. Никто, кроме вас, делать этого не должен! Не позволяйте дополнять или исправлять то, что вы написали, если вы с этим не согласны.

Хитрая фраза содержится в заголовке Извещения о ДТП: «Извещение не является актом, признающим вашу виновность». Да, не является, но создаст лишнюю возможность исказить ваши показания, если это будет кому-то нужно.

Наиболее «опасные» пункты – Обстоятельства ДТП, пункт 16 (размещен посередине уже известного нам листа с рисунками), и оборотная сторона этого листа вверху - пункт 2.

Если вы уверены в своей невиновности, то не пользуйтесь следующим советом: не заполняйте эти пункты Извещения, напишите внизу Извещения, что эмоциональное состояние не позволяет вам правильно отразить случившееся. Вам позволяют так поступить раздел б) 44-го пункта, пункты 42 и 41 Правил ОСАГО.

Остальные пункты Извещения заполняем, руководствуясь Извещением. Если другие водители или кто-либо из сотрудников просят вас поставить подпись на чистом бланке или на незаполненном вами бланке, откажитесь от подписи и предложите заполнить новый бланк. Обязательно попытайтесь сообщить по телефону в свою страховую компанию и в компанию других участников о ДТП.

Если в ваших действиях отсутствовал умысел, но в отношении вас составлен протокол, помните, протокол и постановление не являются основанием для отказа в осуществлении страховой выплаты, такая виновность может увеличить размер суммы, которую вы заплатите при заключении нового договора страхования. Если в отношении вас составлен протокол об административном нарушении в особых отметках напишите: «Требую проведения авто технической (или баллистической) экспертизы». Постановление об административном правонарушении всегда вовремя (10 дней после вручения, при вручении ставьте ту дату, в которую Вам вручают) обжалуйте.

Таким образом, на руках у нас есть Извещение о ДТП. На месте ДТП попросите, если надо настойчиво, справку о ДТП у сотрудников милиции, если протокол будет составлен на месте, то вам выдадут и копию протокола. Направляемся в пятидневный срок в страховую компанию, другого участника ДТП - водителя «В», которая указана в извещении о ДТП, для написания заявления. В бланке заявления, которое Вам дадут заполнить, нужно указать просьбу о проведении оценки ущерба, указать, может ли т/с передвигаться самостоятельно и оставить контактную информацию. Формального отказа в принятии заявления нет. В случае отказа вам должны вручить мотивированный отказ в принятии документов. При нормальном стечении вам дадут расписку в получении документов, в которой укажут перечень предоставленных вами документов.

В случае отсутствия необременительной возможности посещения страховой компании или его представителя, составляем заявление в произвольной форме (« »_____ 200 года в ___ часов ___ минут, на ___ километре автодороги или улице _____ города _____, произошло ДТП с участием застрахованного в вашей организации транспортного средства (т/с), причинившего моему т/с г/н _____ (имуществу) материальный вред. Прошу принять меры к проведению оценки ущерба. О принятом решении прошу заблаговременно сообщить телеграммой с уведомлением в адрес: Ваш адрес. (Если т/с не передвигается самостоятельно, это надо отразить и указать адрес хранения). К заявлению прилагаем нотариально заверенные копии документов, которые успели собрать, так чтобы направить их по почте с заказным уведомлением (далее з/у) в адрес страховой компании в те же пять дней. Не забудьте взять квитанцию отправления. После этого следите за возвратом в Ваш адрес заказного уведомления. После возвращения на з/у со стороны, в которой вы написали адрес страховой компании, внизу рамки будет указана дата вручения письма.

Со следующей даты вручения письма или даты написания заявления в самой страховой компании начинается пятидневный срок, в течение которого страховая компания должна сообщить Вам способ проведения осмотра (экспертизы). При этом если страховая компания предложит вам доставить в определенное место т/с, а это в свою очередь повлечет дополнительные расходы, то вам необходимо будет представить в страховую компанию копию квитанции оплаты услуг эвакуатора. Если в течение этих пяти дней страховая компания не пригласила Вас на проведение осмотра, самостоятельно, за свой счет проводите оценку ущерба.

Не останавливайтесь перед расходами, ваши действия должны быть уверенными и последовательными, полностью соответствовать вашим словам и заявлениям, нигде не признавайте себя виновным. Расходы по проведению оценки ущерба должны быть подтверждены документально.

Итак, во второй раз едем в страховую компанию, или вновь с заказным уведомлением направляем собранные документы. Это оценка ущерба, стоимость договора оценки, копии всех расходов, если к этому моменту вынесено постановление об Административном правонарушении, его копию, и возвращаемся с распиской поданных документов. В течение 15 дней, после получения этих документов страховая компания составляет Акт о страховом случае и принимает решение (в те же 15 дней) о выплате, полной или частичной, установленной в Акте суммы. Не запугивайте представителей страховой компании. Ведите себя достойно, но последовательно. По истечении 15 дневного срока свяжитесь со страховой компанией и узнайте когда можно получить деньги, если вам скажут, что пока о деньгах говорить рано то, как можно получить копию Акта. Если в течение 7 дней после окончания 15 дневного срока у Вас на руках Акта нет, обращаемся в свой районный суд с исковым заявлением на действия ответчика - должностного лица - директора страховой компании. Третьим лицом привлекаем Профессиональное объединение страховщиков. В иске указываем только одно обстоятельство – бездействие, выраженное в отказе по предоставлению Акта о страховом случае, и просим суд обязать директора предоставить Акт и мотивированное решение о страховой выплате. Директора будет представлять представитель страховой компании. После того, как Акт и решение будет у вас в руках, а результат, в них установленный, вас не устроит, увеличивайте исковое требование о признании этих документов несоответствующими действительности и содержащими в себе ошибки.

Послесловие:

1. В любом случае ДТП – событие, не входившее в ваши планы. Друзей, таким образом, не наживешь, а общение с недругами и их страховыми компаниями лучше поручить юристу (совершенно не обязательно это должен быть Адвокат).

2. Народ не забыл, как надо поступать после ДТП. Многие либо сразу восстанавливают автомобиль (или оценивают и продают его «как есть»), затем сами или с помощью юриста взыскивают свои деньги. Такой поступок считаю, будет правильным, если вы выполните требование Правил страхования и вовремя представите страховой компании заявление, заполненное извещение о ДТП и если есть, копию постановления. Если по истечении последующих пяти дней страховая компания не осмотрела ваше Авто и не принимает мер, то я, наверное, поступлю именно так, а расходы, вызванные ДТП, предложу оплатить страховой компании. Если страховая компания откажет, буду взыскивать все расходы и ущерб в суде.

Помните, что за свои ошибки страховая компания будет расплачиваться своими средствами, а не из средств установленных правилами ОСАГО.

Еще раз разберитесь, кто и когда вправе подписать и подать заявление в страховую компанию (и в суд).

ВАЗИНТЕРСЕРВИС
Этапы большого пути!
ВИС-2345
ВИС-2346
ВИС-2347
ВИС-2348
- полный привод на все колёса;
- впрысковой двигатель ВАЗ-21214;
- рессорная задняя подвеска;
- полурамная конструкция;
- грузоподъёмность 500 кг;
- удобство и комфорт автомобиля ЛАДА-2115.
1991
1997
1999
2002
2005
Генеральный дистрибьютор - ЗАО "ВолгаПромМаркет"
г. Тольятти, т./ф. (8482) 37-53-91, 75-85-05. Http://www.vazinter.ru

BP Ойл
СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
Castrol
ВЫСОКАЯ МОЩЬ - НАДЁЖНАЯ ЗАЩИТА!
ООО «BP Ойл»
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
тел. (095) 234-39-42

Ефим СВИСТУН

ТЯЖЕЛА И НЕКАЗИСТА ЖИЗНЬ МОСКОВСКОГО ТАКСИСТА

Чтобы быть хорошим «шашечником», надо обладать отличной потенцией

В застойные времена устроиться на работу в такси было довольно непросто – это считалась блатная профессия. Однако годы перестройки перевернули с ног на голову все понятия и ценности, и в итоге стать таксистом можно было уже без «мохнатой лапы». Когда я, молодой инженер, в 1998 году не смог найти достойного применения своим знаниям после пяти лет институтской зубрежки, то не долго думая пошел шоферить в таксопарк. Работенка вначале показалась не столь уж и хитрой: рули себе и рули, но уже к исходу первой недели понял всю горечь таксистского хлеба. Чтобы заработать хоть что-то, мало хорошо знать Москву, надо хорошо уметь... сексуально удовлетворять женщин.

Любой, кто устраивается шофером в таксопарк, прежде всего сдает экзамены по Правилам, демонстрирует более опытным таксистам свои навыки владения автомобилем на площадке. Далее, любой соискатель в обязательном порядке проходит двухнедельную стажировку на учебной машине, где должен показать навыки вождения в городе, знание Москвы и умение общаться с разными людьми. В процессе «обкатки» водитель получает ученическую зарплату. Не могут быть приняты на работу судимые граждане. Также в разряд нежелательных элементов, согласно негласному правилу, попадали бывшие таксисты, уволившиеся из другого таксопарка...

Пройдя проверку на «вшивость», я был зачислен в ряды столичных «шашечников». Сначала получил трехмесячный испытательный срок, в течение которого не должен был получить ни одного нарекания, не совершить ни одной аварии (даже не по собственной вине) и при этом выполнить план. Показалось, что это проще пареной репы, однако клиентов почему-то было мало и заработанных денег едва хватало на топливо. О выполнении плана – даже и не заикаюсь. Корифеи в шоферском деле частенько подтрунивали надо мной и никто не желал делиться опытом.

«Работать водителем такси могут только самые расторопные, пронырливые и выносливые люди, способные не вылезать из-за баранки по 12—14 часов кряду», – то и дело вспоминались мне наставления родного дядьки, отдавшего всю жизнь работе в таксопарке. У меня не укладывалось в голове, как могло случиться, что одна из самых «хлебных» по советским меркам и завидных профессий вдруг превратилась в яму, где такое понятие как «заработок», отсутствует вовсе.

Бесславно отъездив неделю, я написал заявление «по собственному желанию...», и когда нес бумагу в отдел кадров, остановил наставник принимавший у меня экзамены.

– Не пори горячку! Чтобы быть хорошим таксистом, надо иметь хороший детородный орган. Понял?

Я ни черта не понял – не укладывалось, как размер мужского достоинства может влиять на заработок. Но ответ лежал на поверхности – мои коллеги, с успехом перевыполнявшие план, каждый раз после смены ублажали женщин-диспетчеров. Такое сотрудничество было крайне плодотворным и вот почему: заработать на голосующих, практически невозможно: во-первых, всегда успевают перехватить «бомбилы», а во-вторых, поднятые «руки» не такое уж и частое явление. Поэтому выход только один – заказы. Звонки от клиентов поступают на телефон диспетчерской службы, где сидят две женщины. Сказать, что они были малопривлекательными, уродливыми и отвратительными – это не сказать вообще ничего! Это лишний раз подтверждает истину, что на такую работу, за редким исключением, идут неудачницы, у которых нет ни мужей, ни детей, ни кого бы то ни было еще. От этих двух особей и зависела выручка таксистов. К слову сказать, в нашем таксопарке было десять машин, поэтому двух диспетчерш, по мнению руководства, вполне хватало.

Осознавая свою власть над шоферней, эти кикиморы крутили ими как хотели – требовали конфеты, дорогую выпивку и, конечно же, секс. Водители принимали без оглядки все условия, ибо понимали, что от того, будут ли ублажены дамы, зависит их выручка. Меня познакомили с прыщавой толстушкой Леной, возраста которой ни кто не знал и ни кто не мог определить. Это была дама без возраста – сколько не назови – все про нее. Оглядев меня с головы до пят, необъятных размеров Лена с хрипотцой в голосе произнесла:

– Славный самец – много будешь зарабатывать. Заходи ко мне после девяти, потолкуем…

Отводя меня в сторону, наставник посоветовал взять бутылку полусладкого шампанского, коробку конфет и пачку презервативов. Заветы старшего я выполнил. Ровно в 21:00 с конфетами, шампусиком и «резинками» я стоял перед дверью в диспетчерскую. Из комнаты доносились женские стоны. Минуту спустя, от туда вышли двое моих коллег, один из которых демонстративно застегивал ширинку. Вошел в тесную комнатушку. Лена, вся взъерошенная как жирный воробей, полуобнаженная лежала на тесном диванчике.

– Заходи, малец, что уставился, – знакомым хриплым голосом произнесла женщина. – Шампанское и конфеты на стол, закрой дверь, натягивай презик и дуй ко мне.

Мой «дружок» бездыханно болтался на «полшестого», не желая подчиняться велению пышной женщины.

– Смотрю, ты пришел плохо подготовленным…

– Да весь день колесил как проклятый – устал.

– Ладно, завтра тебе заказов подкину, так что приедешь с выполненным планом уже в первой половине дня.

Так и случилось. Рация моей «Волги» не умолкала – Лена то и дело подкидывала мне все новых и новых клиентов. К трем после полудня я уже был свободен. А это значит, что Лену надо было «благодарить». Заехал в аптеку, купил какой-то дряни, типа хрящей из акульего пениса, чтобы мой «боец» был стойким и целеустремленным. Выжрав двойную дозу этого средства (чтоб наверняка), отправился к своей благодетельнице.

Пока вторая диспетчерша тупо пялилась в телевизор, мы с Леной на тесном диванчике производили нехитрые телодвижения. Закрыв глаза, мое воображение рисовало заморскую красотку, с которой я занимаюсь любовью. В тот момент о Лене я думал меньше всего. Оказывается, не так уж и страшно, «благодарить» диспетчера за клиентов… Закончив дело, я побрел совершенно опустошенный домой. В кармане впервые за несколько недель у меня была крупная сумма денег, но прыгать от счастья совсем не хотелось. Было чувство, будто меня конкретно поимели.

Со временем я свыкся с таксистской участью – секс с Леной уже не казался столь омерзительным, и деньги доставляли все большую радость. Жизнь налаживалась, дела шли в гору. Но, наверное, на второй год работы, меня начало тошнить от одного вида Лены – от каждодневного потребления конфет, шампанского и мужчин, эта дама растолстела настолько, что уже с трудом передвигалась. Мне не помогали даже таблетки Виагры. Заказы сошли на нет, выручали только постоянные клиенты. Я получал только голый оклад – в пересчете на нынешние деньги, это от силы тысячи полторы. Те же, кто перевыполнял план, получали раз в десять больше. Тут подвернулось объявление о наборе таксистов к крупную компанию.

Позвонив по номеру телефона, начертанному на клочке бумажки, я стал хвастать, своим богатейшим во всех отношениях опытом работы извозчиком, мол, профи, клейма негде ставить. На том конце провода насторожились, но пригласили на собеседование, дескать, воочию поглядим из какого теста вы сделаны. При себе попросили иметь: паспорт, трудовую книжку, медицинскую справку и водительское удостоверение.

– Вы нам подходите, – сказал менеджер по персоналу

– Отношения наши будут строиться строго на арендной основе. Вас устраивает такой вариант?

Как потом выяснилось, работодатель просит, а вернее будет сказать, требует за суточную аренду машины 1500 рублей. Если трудиться одному, то отдохнуть позволят только четыре дня в месяц. Хотя работать можно и с напарником – главное, чтобы машина не простаивала. Все машины оборудованы радиосвязью. Заказами обещают обеспечивать, но на практике гарантий никто не дает. Разве можно поручиться, что клиентов окажется достаточное количе-

www.autotruck-press.ru

ство и они поступят именно вам? Бензин, ремонт — за свой счет. Опытные таксисты со стажем благодаря своим уловкам и наработкам, умудряются «выкатывать» за смену по 2000—2500 рублей. Но новичкам такие суммы недоступны, если, конечно, это не новогодняя ночь. Хорошо, если привезешь «план». Многие устраиваются на работу в такси, рассчитывая через три года аренды получить автомобиль (или то, что от него останется) в собственность. Именно так фирмы стараются предотвратить текучесть кадров. Впрочем, что останется от той же «Волги» после нещадной (150—200 тысяч км пробега в год) эксплуатации в течение трех лет? Правильно – одно название.

Между тем работать в такси можно и на собственном автомобиле. Здесь уже ни стаж, ни прописка особого значения не имеют. Основное условие — наличие свежего или хорошо сохранившегося авто. Стаж работы в такси, естественно, приветствуется. Принцип следующий. На вашу машину устанавливается дополнительное радиооборудование, причем за саму установку, разрешение на использование и последующее гарантийное обслуживание нужно заплатить сумму, в 40 «баксов». Ежемесячная аренда эфира обойдется еще примерно в тысячу рублей, и 20% от всех поступающих заказов нужно привозить в офис. Оставшиеся 80% — в вашем распоряжении. Понятно, что бензин и ремонт полностью за свой счет. График работы достаточно строгий — сутки через трое. Реже выходить на линию нельзя, могут уволить и лишить эфира. Впрочем, обычно люди работают сутки через двое. Цены на заказы тоже устанавливает фирма.

Но вернемся к тем. Невзирая на жесткие условия работы, я все же решил пуститься во все тяжкие, тем более вариантов других и не было. На фирме мне выдали практически «нулевую» «Волгу». Работать решил один, то есть без напарника, с четырьмя выходными в месяц. График - адский. Мы даже называли себя в шутку «бурлаки на волгах». На мое счастье, в конторе оказалась довольно миловидная молодая диспетчерша, по странному стечению обстоятельств тоже Лена. Мы с ней довольно быстро сдружились, причем отношения носили не столько производственный характер, сколько романтический. Заказов был вал. С Ленкой мы перевыполняли план на 300 процентов. Жизнь была – лучше не придумаешь.

Через полгода моя пассия ушла из фирмы на другую работу и я остался один. Чтобы не помереть с голодухи, решил «дежурить» на площади трех вокзалов. В первый же день случилось ЧП: ко мне подошли человек десять частников, и не слова не говоря, принялись металлическими прутами колошматить мой желтый в шашечку автомобиль. Разбили фары, все стекла, прокололи покрышки, порезали обшивку салона... Машина пришла в полную негодность. Замечу, что врезали и мне. Наверное, для профилактики.

– Еще раз тебя здесь увидим – живым не уйдешь.

По приезде в контору меня незамедлительно вызвали к руководству. Начальство было кратко в своих изъяснениях:

– Пишите заявление по собственному желанию и выметайтесь отсюда!

Правда, потребовали компенсировать ущерб. На мое счастье, шоферский коллектив у нас был дружным – в тот же вечер всем таксопарком (а это более 50 машин!) втихаря от руководства поехали к вокзалам. Бойня была жестокая, но правду отстояли. Четверо из нас загремели в «кутузку», где провели всю ночь. Остальные благополучно вернулись по гаражам. Деньгами на ремонт помогли братья по баранке – скинулись всем таксопарком.

Вдоволь нахлебавшись таксистской романтики, решил сменить род деятельности и уйти из этой профессии навсегда. Ну а тем, кто напротив, захочет окунуться во все прелести этой жизни, скажу одно: с хорошей потенцией, смекалкой и изворотливостью не пропадете.

ЕВРОПЕЙСКИЙ ЛИЗИНГ ДЛЯ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА
СОВМЕСТНАЯ АКЦИЯ МАН АВТОМОБИЛИ РОССИЯ И ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИИ EUROPLAN
TGA 18.360 4X2 BLS
Седельный тягач для перевозок грузов на дальние расстояния
Сумма аванса 14 832 Евро*
Ежемесячный платеж 1 497 Евро*
TGA 33.410 6X2 BB-WW
Самосвал с обогреваемым кузовом объемом 13 м³
Сумма аванса 21 810 Евро*
Ежемесячный платеж 2 201 Евро*
LE 8.180 4X2 BL
Автомобиль с фургоном для доставки небольших партий грузов
Сумма аванса 11 601 Евро*
Ежемесячный платеж 1 171 Евро*
Срок лизинга 42 мес.
Годовое удорожание 8,55%
MAN
ООО МАН Автомобили Россия
135476 Москва
ул. Василия Петушкова, д. 3
Тел.: (095) 258-39-45/46/78
Факс: (095) 258-39-77
www.man-mn.ru
europlan
127051 Москва
Малая Сухаревская пл., 12
Тел.: (095) 789 80 80
Факс: (095) 960 22 80
www.leasing.ru

ОДОЛЕНЬ
Официальный дистрибьютор Shell
Shell - оптимальное решение для Вашего бизнеса
Весь спектр смазочных материалов Shell для грузовых автомобилей, строительной, дорожной и сельскохозяйственной техники, а также для промышленного оборудования.
Москва, Кетчерская, 9, www.odolen.ru
Тел./факс: 375-14-35, 375-03-51, 375-42-11.
Представители в регионах:
Владимир (0922) 34-33-74
Калуга (0842) 53-73-52
Тверь (0822) 36-42-30
Тула (0872) 35-14-61
Постоянное наличие на складе всего ассортимента
Возможность доставки продукции
Консультации технических специалистов
Склад и офис на одной территории
Поставки маслосменного оборудования

РЕКЛАМА

Ефим СВИСТУН

НОЧНОЙ ДОЗОР,
или как Тетя Ася помогла задержать наркокурьеров

Поставить крепкий заслон нарастающей волне автомобильной преступности решило руководство подмосковной ГИБДД. Недавно на территории столичного пригорода проводилась крупномасштабная операция по выявлению всех проявлений криминалитета. За работой стражей дорожного порядка наблюдал наш корреспондент.

Для проведения операции под кодовым названием «Паутина» были привлечены не только сотрудники ГАИ, но и кинологи с собаками, эксперты-криминалисты, служивые ППС... В общей сложности более двух тысяч человек. Не успев доехать до места дислокации, рация нашего патрульного автомобиля неожиданно захрипела:

— Возле нефтебазы остановлен фургон. Водитель и пассажир ведут себя неадекватно. Требуется «нюхач» (на милицейском жаргоне так именуются служебные собаки).

Трое молодых парней кавказской наружности покорно стояли возле машины: ноги на ширине плеч, руки на капоте. Остановил машину с краснодарскими номерами, — рассказывает инспектор Сергей, — водитель заметно нервничал. При визуальном осмотре салона автомобиля заметил коробок обернутый скотчем. Есть основания думать, что это авто наркокурьеров.

Через несколько минут подъехала еще одна патрульная машина, из которой высыпали инспектор ГАИ, кинолог с собакой по кличке Ася и дознаватель. Тут же было остановлено две машины, водители которых согласились стать понятыми.

— Ну, тетя Ася, — за работу,скомандовал милиционер и пустил собачонку в микроавтобус. Аська начала как сумасшедшая носиться по салону автомобиля, затем немного утихла и стала вдумчиво обнюхивать все детали интерьера. Первым в поле носа псины попал бардачок — оттуда служивые извлекли газетный сверток с веществом, выражаясь милицейским языком, растительного происхождения. Затем собака стала раскапывать коврики, лежащие на полу, и обшивку сидений. Оттуда милиционеры достали еще несколько свертков...

Водитель автомобиля присутствовал при досмотре, молчаливо смотрел на работу тети Аси и изредка качал головой. Когда собака закончила обыск, водитель подошел к подельникам и с горечью изрек:

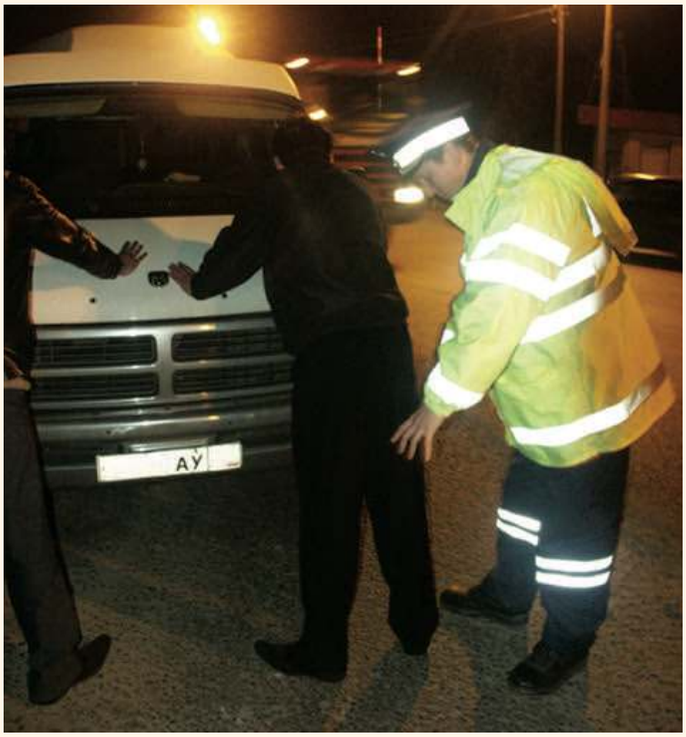
— Кажется, мы круто влипли.

Впрочем, так просто выходцы с Кавказа решили не сдаваться и начали «косить» под откровенных дурачков, дескать, наркотики не наши и откуда они взялись в машине знать не знаем.

— Прямо чудеса в решете! Дело, конечно, ваше, — подытожил разговор дознаватель, — но чистосердечное признание, как говорится, облегчает понимание.

Навскидку у наркокурьеров было изъято около семи килограммов «травки». Солидная партия. Но это было только начало нашего боевого дежурства. Рация опять ожила — задержан грузовик с перебитыми номерами. Решено ехать к месту инцидента, однако на полпути поездку пришлось прервать: заметили виляющую из стороны в сторону иномарку, водитель которой упорно игнорировал призывы из «матюгальника» об остановке. Завязалась погоня, но буквально через пару минут шофер осознал, что удрать не получится, и остановился у обочины. Выходить из машины он не стал, предпочтя общаться с инспекторами через узенькую щелку в окне. Когда же гаишники попросили открыть форточку чуточку побольше, сомнения в трезвости водилы улетучились — из салона сильно потягивало спиртным, а сам «рулевой» с неимоверными усилиями складывал буквы в слова. Около часа потратили на оформление бумаг и «продувку». После отправились к месту задержания криминальной фуры.

Большегруз марки Volvo был остановлен на стационарном посту ДПС для обычной проверки документов. Все бумаги были в полном порядке, но водитель вел себя неадекватно – заметно нервничал, в руках теребил пятисотрублевую купюру. Возникло подозрение, что не все так просто. Инспектора стали сличать номера на раме и движке грузовика. Тут-то и выяснилась интересная подробность – цифры на узлах «плясали», то есть одна была чуть



выше базовой линии, другая ниже. Более того, просматривались и другие подробности, к примеру, под цифрой «5» явно проглядывалась цифра «3». Просветили ультрафиолетом свидетельство о регистрации транспортного средства. Оно, свидетельство, оказалось очень качественной подделкой, которую на глаз не определит даже очень высоко профессиональный гаишник. Сомнений не было – грузовик «паленый». Позже подъехали сотрудники отдела по борьбе с экономическими преступлениями, которые на всякий пожарный взглянули на сопроводительные документы. И вот те на – документы оказались липой! Краденый большегруз перевозил контрабандный кофе, который по оперативной информации, производили в пригороде Санкт-Петербурга в одном из подвалов домов.

Рация снова захрипела. Приказ срочно вернуться в штаб. Тут нас ждал очередной сюрприз. Петр Казанцов (имя и фамилию герой кровавой разборки попросил изменить) ехал на своем автомобиле по Егорьевскому шоссе. В районе Малаховки он настиг джип, который бросало от одной обочины к другой. Как и следовало ожидать, от такой манеры езды полноприводная иномарка протаранила бок автомобиля Казанцова, когда тот попытался обогнать. Но, как ни в чем не бывало, «пьяное» авто поехало дальше. У Петра не было сомнений, что за рулем сидит крепко «датый» водитель, и дабы получить деньги за разбитую бочину, а заодно предупредить более страшные последствия, решил приструнить буяна и вправить, так сказать, ему мозги.

...Подойдя к джипу, гражданин Казанцов был шокирован: водитель иномарки из горлышка вливал в себя поочередно то водку, то пиво.

— Уважаемый, — начал Петр, — вам бы проспаться. И как вы собираетесь рассчитываться за мое изувеченное авто?

— Ты кого, мразь, тут жить учишь?

С этими словами пьяница открыл дверь джипа и, сильно покачиваясь, побрел к багажнику, откуда достал... бейсбольную биту. Ни слова не говоря, подвыпивший водитель подошел к Петру, сфокусировался и со всего маху ударил его по голове. Такого хода водитель «Волги» не ожидал, поэтому не успел увернуться от удара. Дальше события разворачивались в лучших традициях фильмов-боевиков: хулиган принялся добивать лежачего — молотил по спине, почкам, рукам, ногам... словом, куда только спьяну мог попасть. Драка происходила не на обочине и не в кустах, а прямо посреди проезжей части. Петру казалось, что вот-вот кто-то должен подойти на помощь, но, увы, собратья по рулю лишь трусливо наблюдали за происходящим.

Когда у водителя джипа иссякли силы, он кинул биту в багажник, сел за руль и уехал. Через несколько минут на месте инцидента оказались сотрудники Отдела ГИБДД Люберецкого района, которые помогли избитому прийти в чувства. Буквально через пять минут буяна повязали. Им оказался сотрудник милиции г-н Баев. В ходе досмотра его автомобиля была найдена бита со следами крови, а под сиденьем огромный нож, о котором, к счастью, в порыве гнева отморозок не вспомнил.

— Вы, конечно, молодец, товарищ водитель, — подбадривали инспектора ГАИ несостоявшегося коллегу, — но впредь не пытайтесь кормиться нашим хлебом. Каждый должен заниматься своей работой.

Хулиган был доставлен в местное отделение милиции, куда уже подоспело его милицейское начальство. За считанные часы Баев был уволен из органов. Ему предъявлено обвинение по статье хулиганство и светит реальный срок в местах не столь отдаленных. Увы, но с тех пор как в свободной продаже появились бейсбольные биты, участились случаи кровавых нападений с помощью этого орудия. Сотрудники Госавтоинспекции изымают биты у водителей, которые возят их в салоне машины, однако для многих лишенцев это единственное средство защиты от супостатов...

В целом за сутки, когда проводился рейд, в Московской области обнаружено 12 автомобилей, числящихся в угоне, выявлено 143 водителя, управлявших автомобилем в подпитии, 117 «рулевых» без водительских «прав», два случая перевоза «контрабаса» и один факт незаконной перевозки и хранения оружия. Результаты у областной Госавтоинспекции и впрямь хорошие, жаль только, что подобные рейды получается проводить не так часто, как того требует сложившаяся обстановка.

Ефим СВИСТУН

«БУХАЯ» РАЗМЕТКА

От скорости в России будут пьянеть

В Англии, в окрестностях графства Хэмпшир, появилась весьма странная дорожная разметка. Навскидку может показаться, что рабочие, расчерчивающие трассу, крепко приняли на грудь, оттого и пошло у них все вкривь да вкось.

Но на деле все гораздо интереснее. Разработчики разметки резонно подметили, что укладывать возле каждого населенного пункта «лежачих полицейских» - дело как хлопотное, так и вредное для автомобилей и грузов (фуры, перевозящие хрупкие товары, портили их на искусственных неровностях, а про подвеску вообще молчать приходится). Гораздо проще обдурить водителей с помощью оптического обмана: подъезжая к участку дороги с такой разметкой, у водителя создается иллюзия, что он приближается к сильно пересеченной местности.

Линии, нанесенные на асфальт световозвратной краской, из кабины водителя смотрятся настоящими дорожными волнами, что заставляет даже самых опытных шоферюг убирать ногу с педали газа. Причем чем выше скорость автомобиля, тем круче и выше кажутся иллюзорные ухабы.

Случаи превышения скорости у деревеньки, где опробовано это ноу-хау, сошли на нет и уже по всей Великобритании наносится такая хитроумная разметка. Отечественные дорожники всерьез заинтересовались разработкой коллег с Туманного Альбиона и закупили пробную партию краски. Весной в Подмосковье начнется эксперимент на российских просторах. Даже если водитель зазевается и на полном ходу наедет на иллюзорного «лежачего мента», ни с подвеской ни с грузом ничего не случится. Однако специфика отечественных дорог такова, что и без английской разметки у нас кочек и ям столько,что любой автомобиль даже при аккуратной эксплуатации живет максимум пять лет.

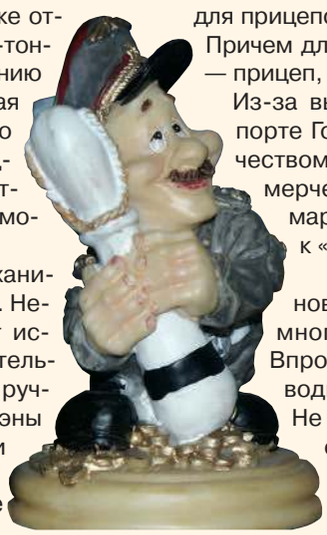
Ефим СВИСТУН

ПОЛНАЯ РАСЧЛЕНЕНКА

ДОБДД намерен расширить водительские «права»

ГИБДД уже давно намеревалась изменить систему выдачи водительских удостоверений, и вот, возможно, уже в следующем году получить заветную «корочку» станет намного сложнее.

В гаишных кабинетах около пяти лет разрабатывалась принципиально новая схема работы с кандидатами в водители. И вот первые плоды долгой работы. Претерпит изменения действующая классификация водительских категорий. Ныне для вождения небольшого грузовичка типа «Бычок» достаточно открыть категорию «С» (автомобили с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т). С этой же отметкой в «правах» можно управлять хоть 20-тонным четырехосным самосвалом. Но по мнению сотрудников ДОБДД, это совершенно другая «весовая» категория. Именно поэтому решено ввести подкатегории. За основу взяли западную модель, где на протяжении последних пятнадцати лет действует строгое деление автомобилей и мотоциклов по классам.



В разных классах окажутся машины с механическими коробками передач и «автоматами». Необходимость такого подхода подтверждает исследование, показавшее полную несостоятельность «автоматчиков» при езде на машинах с ручной КПП. Далее планируется джипы и минивэны убрать из разряда легкового транспорта и отнести их в самостоятельную категорию.

Что касается грузовиков, то в этом классе количество подкатегорий будет самым обильным. Большегрузы массой от 3,5 до 5 тонн — «С», от 5 до 8,5 — «С1», от 8,5 до 12 — «С2». Свыше 12 — «С3». Более того, чтобы получать каждую последующую подкатегорию, скажем, «С1», нужно будет не менее года откататься на «С». Категория «Е» (прицепы) тоже станет многоликой. Отдельные позиции будут для прицепов к легковушкам, к большегрузам и автобусам. Причем для грузовиков введут особо подробное деление — прицеп, полуприцеп, сдвоенный прицеп.

Из-за высокой аварийности на пассажирском транспорте Госавтоинспекция хочет микроавтобусы с количеством мест свыше 8, предназначенные не для коммерческого использования, отнести к категории «D», маршрутные такси — к «D1», автобусы типа ПАЗ — к «D2», а типа «Икарус» — к «D3».

Точную дату вступления в законную силу этих нововведений в ДОБДД назвать не берутся — во многом это будет зависеть от законодателей. Впрочем, работа над подробной классификацией водительских категорий продолжается и сейчас. Не исключено, что гаишный проект претерпит еще очень серьезные изменения, в частности планируется пересмотреть количество подкатегорий в классе «С» и деление по массе.

ПОХОРОНЫ «РУКОПИСКИ» ОТЛОЖЕНЫ

Доверенность от руки и сейчас живее всех живых

Ефим СВИСТУН

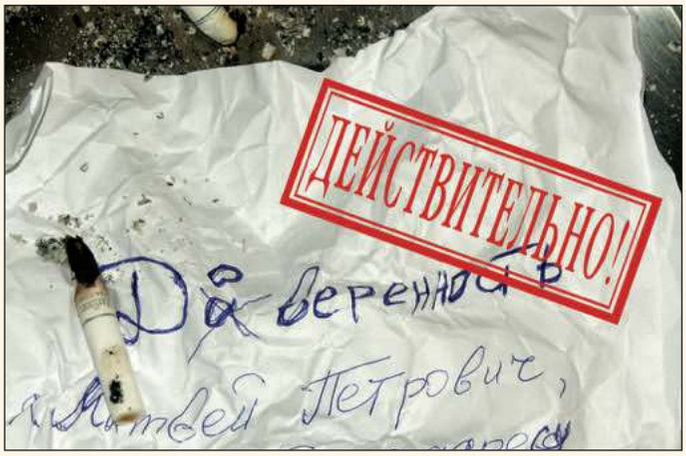
Аккурат под Новый год российская Госавтоинспекция перепугала шоферскую братию известием о том, что рукописные доверенности на транспортные средства с первого января «умирают». С этим заявлением труженики свистка и жезла явно поторопились и тем самым изрядно попортили кровь рядовым автомобилистам.

Мы писали о перспективе отмены рукописных доверенностей в последнем номере прошлого года. Руководство Департамента обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД) жестким тоном заявило, что «рукописки» отменяются. Люди в форме уверяли, что все предложения направлены в Госдуму и рассмотрены ею аж в двух чтениях. Дело оставалось за третьим чтением, Советом Федерации и президентом:

- К концу декабря все будет подписано, так что готовьтесь, - говорили генералы.

Но что-то у них пошло наперекосяк, и в итоге доверенности простой письменной формы по-прежнему законны. Однако запутались в этих дебрях не только моторизованные граждане, но и сами гаишники. Отдельные блюстители дорожного порядка начали лютовать на почве «доверенностей от руки». К примеру, сотрудник столичной ГИБДД промышлял тем, что при проверке документов требовал с водителей «генералку». Многие безропотно соглашались с претензиями инспектора, поскольку что-то слышали про отмену «рукописок», и предлагали инспектору «левые» деньги. Но все вскрылось. Водитель, ставший жертвой гаишного произвола, настучал в соответствующую структуру, и служивого вызвали на приватный и малоприятный разговор. Но он заявил, что читал в газетах, что с 2005 года «рукописки» отменяются, а посему и штрафовал водителей. А почему брал взятки? Мотивировал это так, мол, водителей было жалко. Руководствоваться инспектора ГАИ должны не публикациями в журналах и газетах, а официальными приказами.

Сколько точно граждан пострадало от служебного рвения отдельных гаишников, сказать сложно. Но даже по самым скромным подсчетам, жертв набралось немало. Впрочем, есть в этой истории еще одна неприятная сторона. Испугавшись гаишных угроз, многие водители перед Новым годом пошли в нотариальные конторы. По вине «торопыжников» от ГАИ граждане потратили часа два-три в очередях и около 500 «деревянных» за саму «генералку». Скажем дружно «СПА-СИ-БО!» чересчур самоуверенным в своих силенках генералам. Напоследок подчеркнем, что рукописные доверенности все еще действуют и штрафовать за отсутствие «генералки» сотрудники ГИБДД не вправе.



АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ
МАЗ, КАМАЗ
ЗИЛ, ГАЗ
УАЗ
Широкий ассортимент
Низкие цены
MAN, VOLVO
SCANIA, DAF
MERCEDES
23 км. МКАД
комплекс «Развилка»
(095)746-0914
355-9739
355-9628
www.vialkom.narod.ru
E-mail: alpha-avto@mtu-net.ru

SAMPA
Официальный представитель фирмы "SAMPA" в России
e-mail: autosnab@alo.ru
(095) 741-3548, 943-9243
MERCEDES VOLVO SCANIA
RENAULT IVECO MAN DAF
BPW SAF ROR FRIEHAUF
TRAILOR
Детали ходовой части грузовиков, тягачей и полуприцепов европейского производства.
только ОПТ
Свыше 600 наименований на складе
Товар сертифицирован

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ НА СКЛАДЕ

- Амортизаторы KONI
- Оригинальные запчасти VOLVO, SCANIA
- Оригинальные запчасти к осевым агрегатам BPW, SAF, ROR
- Тормозные накладки BERAL
- Пневморессоры GOODYEAR, WABCO
- Тяглово-сцепные устройства JOST, ROCKINGER, +GF+, V.ORLANDY

Заключаем контракты на поставку запчастей с сервисными станциями, магазинами, автопредприятиями

124460, Москва, Зеленоград
3-й Западный проезд, д.8, стр.1
Тел./факс: (095) 535-26-26
739-62-02, 739-62-20
E-mail: gts@gt-service.ru
www.gt-service.ru

Глобал Трак Сервис

САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МОСКВЕ
РАЗБОР
ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ

- Продажа грузовой техники MAN
- Обмен б/у грузовиков по схеме TRADE-IN
- Восстановление аварийных машин
- Ремонт КПП ZF, EATON, MB с гарантией

Покупаем грузовики на запчасти

Москва, ул. Енисейская, 39
Тел.: (095) 772-5951,109-2819
749-81-49
WWW.EURO-STOCK.RU

ГРУЗОВЫЕ
ШИНЫ ЗАПЧАСТИ

GOODYEAR, kormoran, FULDA, MICHELIN, Sava, BRIDGESTONE, Firestone, IVECO, DAF, SCANIA, Mercedes-Benz, VOLVO, RENAULT, SAF, MAN

Восстановление грузовых шин

ЛОРРИ ЛАЙН
УВЕРЕННОСТЬ В НАДЕЖНОСТИ
Москва, ул. Рябиновая, д. 26 Тел.: (095) 101-3606
Магазин 51 км МКАД. Тел.: (095) 448-0158

журнал «АВТОТРАК»

В АВТО 31 ПРЕДЛАГАЕТ ШИРОКИЙ ВЫБОР АВТОМАГНИТОЛ, РУКОВОДСТВА И КАТАЛОГИ НА ГРУЗОВЫЕ И ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ОПТОМ И В РОЗНИЦУ, АТЛАСЫ, КАРТЫ И АКСЕССУАРЫ

ТЕЛ. 572-8254, 749-4550

МКАД 31 км

«ТРАК ШОП»
E-mail: truck.shop@mtu-net.ru

Запчасти для грузовых иномарок
Лебёдки для спецтранспорта 12/24 V, ТУ от 4-х т (США)

KONI

Москва
31 км МКАД
внутренняя сторона
тел. 8- 916-9000-317

тел. (095) 792-49-72
Москва 31 км МКАД
внешняя сторона
ТЦ «АВТО-31»
Б-1-4

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

«ЕВРОФУРА»
75 км Киевского ш., Балабаново
тел. (08438) 61928

СУПЕР-СКИДКИ!

ТЕХНОГРУП
ЗАПЧАСТИ
для грузовиков, тягачей, автобусов
импортного производства
Scania, Iveco, Volvo, Mercedes, MAN, DAF
31 км МКАД, ТК «АВТО-31», Б-1-6
Тел.: (905) 101-7582, 724-3953
201-90-68
E-mail: teknogrup@teknogrup.ru
www.teknogrup.ru

"БАЛАВТОТОРГ" - официальный партнер DIESEL TECHNIC в России

DIESEL TECHNIC GERMANY

Грузовые запчасти для автомобилей Шведского производства
SCANIA
VOLVO

МКАД 31-й км; Торговый комплекс АВТО-31; Павильон Б-1-8;
(095) 201-90-87, 505-16-43 e-mail: bakmtruck@mail.ru

МКАД 31 км
Тел.: (095) 201-90-71
(095) 201-90-72
(095) 747-65-40

KONI
Castrol

МКАД 43 км
Тел.: (095) 747-69-29

Запчасти,
масла для тягачей, грузовиков, прицепов и полуприцепов импортного производства

www.truckdetal.ru E-mail: truck@truckdetal.ru

Запчасти для грузовых иномарок в НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ

МКАД 86 км
внешняя сторона ТЦ АВТОЗАПЧАСТИ

Телефоны:
(095) 955-79-47 955-79-99 (доб. 2542)
(095) 780-28-58 955-78-59 (доб. 2579)
E-mail: 86km@bk.ru

VOLVO SCANIA MB MAN DAF RENAULT
BPW ROR SAF FRUEHAUF TRAILOR

Ремонт «Бычков» и «ГАЗелей»
Тел.: (095) 437-0144

Эвакуация легковых автомобилей
Тел.: (095) 437-0911

Буксировка грузовиков
Тел.(095) 437-0533
ул. Озерная, 42

«РИНГ ВЭЙ» ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР CONTITECH В РОССИИ

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ и АКСЕССУАРЫ
ОПТОМ И В РОЗНИЦУ для грузовиков и автобусов
MB, MAN, DAF, VOLVO, IVECO, SCANIA,
прицепов и полуприцепов,
осей ROR, SAF, BPW.

CONTITECH

ГИБКАЯ СИСТЕМА СКИДОК
АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ 3-4 ДНЯ

23 км. МКАД
тел.: (095) 399-3881
тел./факс.: 399-9257
399-3435
518-9456

31 км. МКАД
тел.: (095) 201-9089
107-9325
747-6155
многоканальный

www.ringway.ru

Дмитрий Жигульский
фото автора и Iveco

Iveco Daily модернизировали

Последний раз это произошло за несколько месяцев до наступления 2005 года. А если считать с 1999-го, когда появился автомобиль Daily City Truck, то первая модернизация «городского грузовика» (дословный перевод) состоялась в 2002 году. Три года назад на Daily поставили новые двигатели объемом 2,3 л, переднюю независимую подвеску для машин полной массой до 3,5 т и новую КПП с повышающей пятой передачей. Нынешняя модернизация списана под копирку с прошлой, если, конечно, не принимать во внимание слегка измененную облицовку радиатора, да и переднюю подвеску не трогали, посчитав, что она и так хороша.

Для знакомства с модернизированной машиной итальянцы вывезли пишущую братию в прелестный уголок Западной Европы, где они, то есть мы, приобщились к современным технологиям автомобилестроения.

Утром журналистов привезли на площадку с двумя десятками машин Daily разных модификаций. Для начала нам показали работу системы стабилизации ESP. Малотоннажник с отключенной ESP с заносами нарезал круги и с юзом демонстрировал «лосиный тест». После этого включили ESP и водитель проделал то же самое, но без заносов. Второй раз было неэффектно. Журналистов в кабину такой машины не допустили, а жаль. По команде «По машинам!», кра-

Таких инструкторов берегли от русских журналистов

сивые и стройные российские журналисты устремились к красной Iveco, возле которой поджидала молодая инструкторша, но организаторы тестов, предвидя такой ход событий, к ней в кабину посадили импортных писателей в годах. Те перед ней «рысачить»точно не будут! Мне и коллеге из «За рулем» достались одни мужики-инструкторы: перед ними «перья» не распустишь.

В первой же Daily инструктором был старый знакомый Андерсен, который три года назад позволял мне многое на тестах Iveco Stralis. Кстати, первая же машина оказалась и самой заряженной: фургон полной массой 3,5 т с 3-литровым двигателем мощностью 166 л.с.

Двигатели

Итальянцы продемонстрировали два новых турбированных дизельных двигателя мощностью 136 (HPI) и 166 (HPT) л.с. . Оба имеют объем 3 литра, 4 цилиндра, четыре клапана на цилиндр и два распредвала в головке блока. Отличие в том, что наиболее мощный вариант двигателя имеет турбину с изменяемой геометрией, которая обеспечивает наддув, а следовательно, и максимальный крутящий момент 380 Нм уже с 1250 и до 3100 об/мин (до 4000 об/мин двигатель раскручивается элементарно).

Журналисты снимали машины во всех ракурсах

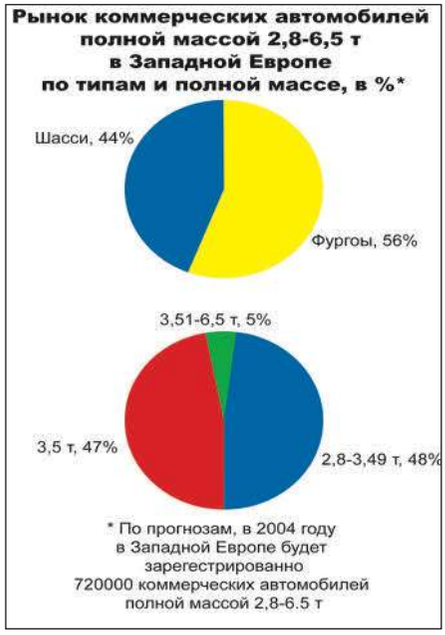
Между делом

Прошли те времена, когда каждая собака знала, для чего нужен наддув в двигателе. Мне приходилось сталкиваться с водителями и даже с автомобильными специалистами, закончившими МАДИ, которые не понимают принципиальных положений наддува, а тем более работы турбины с изменяемой геометрией. Это, кстати, не отсутствие ума, а современное положение вещей, когда одни знают только как рулить, другие, строить, а третьи ремонтировать. Повторяю – это нормально.

Если очень просто объяснить назначение турбины, то дело в том, что для сгорания единицы топлива требуется определенное количество единиц кислорода, находящегося в воздухе. Атмосферные двигатели закачивают в свои цилиндры воздух, объем которого равен примерно объему цилиндра. Для того, чтобы в цилиндры можно было подать больше воздуха, а следовательно, и больше топлива, которое сгорит в этом объеме, применяют турбины, которые и накачивают воздух в цилиндры под давлением. Скорость вращения турбины, а следовательно, и ее производительность зависят от скорости вращения коленчатого вала двигателя, поэтому на низких оборотах двигателя производительность турбин небольшая. Вывод: на низких оборотах двигателя небольшой крутящий момент. Чтобы ликвидировать эту турбояму, конструкторы и создали турбины с изменяемой геометрией, когда за счет изменения проходного сечения турбины или угла лопаток давление наддува остается более-менее постоянно в широком диапазоне частоты вращения коленчатого вала двигателя. Поэтому на низких оборотах двигателя, ликвидировав турбояму, мы подаем достаточное количество топлива в цилиндры для поддержания высокого крутящего момента.

Двигатель мощностью 136 л.с. имеет крутящий момент 340 Нм в диапазоне 1400-2800 об/мин. Разница налицо. Следует добавить, что оба новых двигателя имеют топливную систему common rail с давлением впрыска 1800 бар.

Фургон полной массой 3,5 т показал отменную резвость в движе-



Зеркала заднего вида с панорамным сектором для обоих зеркал

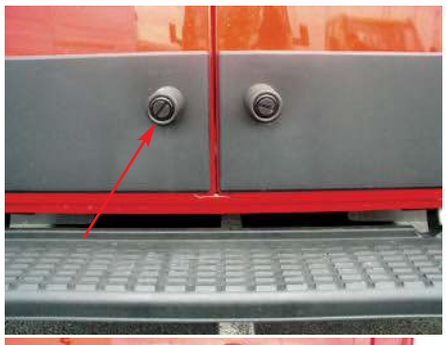
нии, почти как легковой автомобиль, даже несмотря на то, что «зарулевский» коллега внушительных размеров имеет вес далеко за 100 кг. Такой мощный двигатель провоцирует на легковую манеру вождения: резвый разгон, торможение двигателем с переключением на пониженную передачу, вхождение в поворот на высокой скорости. Андерсен на среднем сиденье напрягся, но стоически молчал. Российский коллега подверг сомнению мой стиль езды и эффективность торможения двигателем. Я задумался, так как уже не впервые возникают разговоры о целесообразности такой манеры езды, и по приезде домой поднял справочники.

Между делом

Переключение передачи на пониженную при торможении практиковали школы подготовки водителей в разных странах лет 30 назад. Сейчас это практикуют в основном спортсмены. Противники такого стиля езды ссылаются на то, что эффективность и удобство пользования тормозными системами современных автомобилей достигли такого уровня, что отвлекаться на манипуляции рычагом КПП совершенно нет смысла. В этом они отчасти правы. Другой аргумент – эффект от торможения двигателем почти нулевой. С этим я не согласен, поэтому и залез в справочники. А там черным по белому написано, что механические потери дизельного двигателя составляют 20-30% от его мощности.

Из них общие потери на трение: до	**75%**
поршневых колец и поршня	***50%***
подшипников коленвала	***20%***
механизма газораспределения	***5%***
Насосные потери:	**17%**
жидкостный насос	***3%***
вентилятор	***8%***
масляный насос	***2%***
электрооборудование	***2%***
топливный насос	***2%***
Потери на привод нагнетателя до	**10%**

Из этого следует, что дизельный двигатель мощностью 100 л.с. в отсутствии подачи топлива при частоте вращения коленвала 600-1000 об/мин имеет тормозную мощность порядка 25 л.с. Более того, имеются и потери мощности в трансмиссии. А чем выше скорость вращения коленчатого вала и узлов трансмиссии, тем выше потери мощности, а следовательно, и эффект торможения. Поэтому для того, чтобы эффективно тормозить двигателем, надо подобрать такую передачу, когда обороты двигателя близки к максимальным. На грузовиках, конечно, нереально гонять рычаг КПП при торможении у каждого перекрестка или светофора, но «легковики» смело могут себе это позволить. Еще один момент: препятствие безопаснее проезжать с заранее включенной скоростью, а не переключаться посередине поворота или железнодорожного переезда. Привычка тормозить двигателем позволяет правильно выбрать передачу и грамотно проехать препятствие. Вышесказанное относится к водителям легковых или легких коммерческих автомобилей. Водители грузовиков гоняют скорости вниз только при торможении двигателем на затяжных спусках, чтобы не греть тормозные колодки. Усилие, прилагаемое к рычагу грузовой КПП, не позволяет это делать чаще. На самом деле, каждый ездит как может, и нет ничего страшного, что 90% водителей не оттормаживаются двигателем – просто это мой ответ скептикам, подтвержденный цифрами.



Магнитные фиксаторы задних дверей

Машины загружены балластом до максимальной полной массы

Удобная подножка у задних дверей

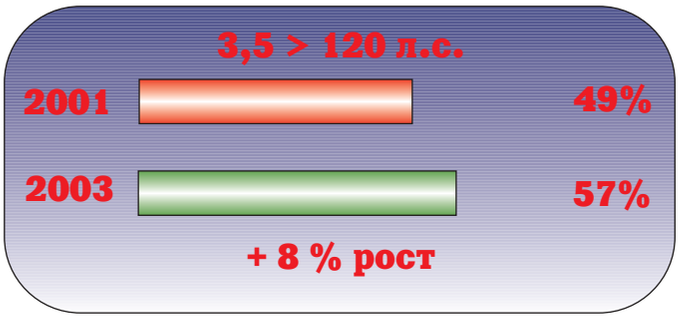
Надо отдать должное – даже такой мощный двигатель совсем не досаждал при разгоне и на скоростях. Производители утверждают, что снизили уровень шума в кабине в два раза при скорости движения 100 км/ч, а на холостом ходу почти втрое.

После короткой остановки мы с коллегой пересели на Daily полной массой 3,5 т с двигателем 136 л. с. Дорога пошла в гору, но машина с балластом (даже с дополнительным в виде тела за 100 кг на пассажирском сиденье) уверенно и без надрыва двигателя, на шестой передаче двигалась вверх. Поднявшись примерно на 1 км от уровня моря, мы полюбовались пейзажем и тронулись дальше. Daily легко и непринужденно тронулась на примерно, 10% подъеме с первой передачи, без повышенных оборотов двигателя. Как на равнине – потрясающе.

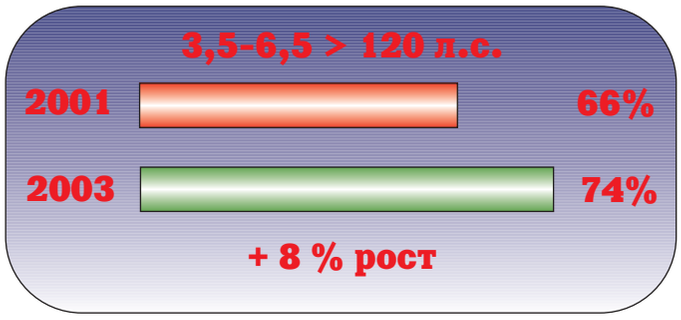
Противотуманные фары

Коробка переключения передач. На модернизированных машинах стояли и новые КПП немецкой фирмы ZF. Мода (а может, и необходимость) дошла и до итальянских развозных Daily – пятиступенчатую КПП с повышающей пятой передачей заменили на шестиступенчатую с повышающей шестой передачей. Короткий рычаг переключения разместили на центральной консоли – удобно и практично, передачи включаются безукоризненно – ощущения, как будто всю жизнь ездил на 6-ступенчатых машинах.

Были машины и с автоматическим переключением передач. Джойстик опять же на центральной консоли позволяет выбрать автоматический или ручной режим переключения передач. В автоматическом режиме электроника подстраивается под стиль вождения. Если давить педаль газа примерно до половины и плавно, то переключение происходит в районе левой границы зеленой зоны тахометра. Но стоит дауванить педаль газа чуть сильнее, то переключение скоростей происходит уже в середине зеленой зоны и ускорение более резвое. А в режиме «в пол» стрелка тахометра прыгает за границу экономичной зоны к 3500 об/мин, двигатель орет (пока «автоматы» агрегатируются со старыми 2,3-литровыми двигателями), машина дергается при переключении. Режим для «безбашенных». Если надоел «автомат», то можно перейти в режим ручного переключения передач. В этом случае нужно



Динамика изменения количества грузовиков полной массой 3,5 т с мощностью двигателя более 120 л.с.



Динамика изменения количества грузовиков полной массой от 3,5 до 6,5 т с мощностью двигателя более 120 л.с.

www.autotruck-press.ru

Дверные петли позволяют открыть двери на 270 градусов

Джойстик КПП с автоматической системой переключения

просто толкать джойстик вверх или вниз для переключения на пониженные или повышенные передачи соответственно. Но это менее удобно, так как для того, чтобы определить,

Турбина с изменяемой геометрией

какая передача включена, надо косить на дисплей на приборной панели, да еще путаешься при переключении через несколько передач – считать же надо, сколько раз джойстик толкнул. Всегда говорю, что не по мне такие «коробки» – в принципе не люблю автоматы, для лентяев они. Приживутся ли они в Европе – не знаю, но в России в обозримом будущем точно нет.

Подвеска

На всех машинах передняя подвеска независимая. Но разница есть: машины полной массой до 3,5 т включительно оснащены передней независимой подвеской с поперечными лис-

Задняя подвеска на пневмобаллонах

товыми рессорами и телескопическими амортизаторами двойного действия. Для автомобилей полной массой 3,5-6,5 т применяется независимая подвеска на продольных торсионах. Но это уже не новость. Задняя подвеска может быть как рессорной, так и на пневмобаллонах.

Заключение

Производители утверждают, что на 3-литровых двигателях:

- расход топлива снизился в сравнении с предыдущими версиями на 10%;
- масло и фильтр необходимо менять через 40 тыс. км (30 тыс. для 2,3-литровых двигателей);
-цепь привода ГРМ менять через 350 тыс. км (240 тыс на 2,3-литровых двигателях).

Технические харрактеристики IVECO Daily (по данным производителя)

ДВИГАТЕЛИ	3,0 HPI	3,0 HPT
Тип	дизель с турбонаддувом	дизель с турбонаддувом
Рабочий объем, см³	2998	2998
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	95,8x104	95,8x104
Макс. мощность, л.с./об/мин	136/3000-3500	166/3000-3500
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	340/1400-2800	380/1250-3070

АВТО
·АВТОСАЛОН·
·АВТОТЕХСЕРВИС·УРАЛТРАНС·
УФА
17-20
XI международная специализированная выставка
2005
МАЯ
УФИМСКИЙ ДВОРЕЦ СПОРТА
Автомобили: легковые, грузовые, мототехника, автобусы, спецтехника
Автомастерские, гаражное оборудование, автохимия, автоэкспедиция, запчасти, автоэлектроника
Городской, речной, железнодорожный и авиатранспорт, экспедиционные услуги, системы логистики
БАШЭКСПО
Оргкомитет выставки:
450080, Уфа, а/я 144
тел./факс: (3472) 565-180, 565-186, 908-707
e-mail: auto_expo@bashexpo.ru, http://www.bashexpo.ru

ижевский экспоцентр
Правительство Удмуртской Республики
Администрация города Ижевска
Удмуртское республиканское отделение
Российской транспортной инспекции
Государственная инспекция безопасности дорожного движения
МВД Удмуртской Республики
Удмуртская торгово-промышленная палата
24-27 июня
VI ВСЕРОССИЙСКАЯ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ВЫСТАВКА
"ИЖ-АВТО-2005"
Официальный информационный спонсор
За рулем
г. Ижевск, ФОЦ "Здоровье", ул. Кооперативная, 9
Информационные спонсоры
426008, Удмуртская Республика
г. Ижевск, ул. Карла Маркса, 244, Ижевский экспоцентр
тел./факс: (3412) 51-13-15, 43-31-06, 52-64-40
43-30-37, 52-52-56, 52-62-92
e-mail: expo-m@udm.net
Сайт выставки: http://www.avto.izhexpo.ru
Ижевский этап чемпионата России по автозвуку
ЕММА
РЫНОК
АВТОРЕЛИЗ

РЕКЛАМА

Дмитрий Жигульский
Фото Алексея Шилободина

Очередная, но такая трудная

Двадцать седьмой супермарафон «Париж-Дакар» начался не с Парижа, а с Барселоны. Но интриги это нисколько не охладило и команды, готовившиеся целый год, с азартом ринулись в битву. В гонке 2005 года участвовало рекордное количество спортсменов и техники: 232 мотоциклиста, 168 экипажей легковых автомобилей и джипов, 69 (!) экипажей грузовиков. Первенство в классе грузовиков оспаривали крупнейшие автомобильные корпорации в частном порядке и в составе раскрученных команд с мировыми именами: MERCEDES – 19 автомобилей, MAN – 18, RENAULT – 9, GINAF – 4, DAF – 5, КамАЗ – 3, TATRA – 3, DAIMLER – 2, IVECO – 2, HINO – 2. Все они, 31 января, на глазах десятков тысяч приветливых жителей Барселоны и ее гостей взрыхлили песок городского пляжа. Зрелище как всегда было великолепным, особенно когда на трассу скоростного участка стремительно вырулили грузовики. Восторгу зрителей не было предела, когда камазовские экипажи один за другим совершали свои коронные прыжки с песчаных откосов. Хронометры ралли были включены на четырехкилометровом скоростном участке по барселонскому пляжу, который определил не только порядок старта, но, в отличие от предыдущих лет, начал отсчет раллийных секунд, минут и часов на огромной трассе супермарафона протяженностью 8956 километров по территории пяти стран – Испании, Марокко, Мавритании, Мали и Сенегала.

Готовившаяся к гонке без помпезного прошлогоднего шума команда «Голуаз де Рой» все же накануне старта провела пресс-конференцию и публично раскрыла карты. В предложенном журналистам пресс-релизе особо подчеркнуто, дословно: «… Отец и сын Де Рои покорят столицу Сенегала как победители ралли, несмотря на упорную конкуренцию со стороны российских камазов и «ТАТР из Польши (?)». И на самой встрече с журналистами представители голландской команды и фирмы «Голуаз» не скрывали своих планов, хотя и подтвердили, причем с уважением, что бороться с русскими будет очень трудно».

Лис пустыни, а заодно бессменный руководитель команды «Камаз-мастер» и штурман одного из экипажей Семен Якубов на предстартовой конференции в очередной раз очень осторожно, собственно, как и всегда, говорил о перспективах гонки для российской команды. По его словам, все команды готовы очень здорово и них как о покойниках: или хорошо, или ничего.

Этап на Барселонском пляже

MAN в роли технички

Примечательно, что в последний год на трассу автомарафонов в классе грузовиков выезжают женщины-пилоты. На апрельском ралли 2004 года в Тунисе только камазовский экипаж во главе с Ильгизаром Мардеевым – единственный мужской экипаж, смог противостоять чарам автомобильных амазонок и не упустить победу. После удачных обкаток на этапах розыгрыша Кубка мира по внедорожным ралли португалка Элизабет Джасинто на RENAULT и итальянка Луиза Трукко на MERCEDES возглавили боевые экипажи дакаровской пробы.

Первые несколько этапов наши КамАЗы «бодались» с соперниками «нос к носу», поставив на одном из этапов перевернувшийся DAF де Роя на колеса. Но потом началось. Ночью после проведения профилактических и ремонтных работ два техника, испытывая машину Ильгизара Мардеева, перевернулись на ней. С тяжелыми травмами они были доставлены в больницы, а экипаж Мардеева, выполнявший роль боевой технички, лишился машины. На момент сдачи номера в печать оба механика находились в больнице и полноценного внутреннего расследования в команде не было. Поэтому Семен Якубов просил журналистов не выдавать в печать факты, основанные на домыслах, а подождать официального заявления. Таким образом, в зачете нашей команды оставались две машины, одной из которых пришлось взять на себя роль технички. Волею судьбы ей стала машина Владимира Чагина, для которой седьмой этап Зуерат-Тишит стал роковым.

Ночной бивуак

www.autotruck-press.ru

Шеф-повар Сергей Решетников

Сначала в 300 км от финиша на этапе вышла из строя прокладка газового стыка. Если бы за боевыми экипажами шла, как было задумано, техничка Мардеева с ремкомплектом, то ремонт занял бы два часа. Но технички не было, а запасную экипажи с собой не возили. Пришлось по ходу соображать, из чего ее изготовить. Оригинал изготовлен из мягкого металла толщиной 1,8 мм. Нашли кусок металла толщиной 0,8 мм, вырезали, поставили – не пошел. «Перебрали» всю машину, но на гоночном грузовике ничего лишнего, чтобы пригодилось в автомобильном хозяйстве, разумеется нет. Более-менее подходящим по толщине в 1,5 мм оказался металл от крышки заправочной горловины топливного бака. Распрямили, с трудом вырезали, обработали напильником, поставили и только благодаря физическим данным Чагина затянули головку, чтобы достичь нужной герметичности. Потеряли пять часов, но и соперники в этот день ломались и застревали, так что шансы вернуться в лидеры еще были. Но все перечеркнула топливная проблема.

Дорожные условия были настолько трудными, что топливо в машинах таяло на глазах. Бросившийся, было в погоню экипаж Чагина не доехал до финиша 60 км – закончилось топливо. В этот день без топлива встала почти половина машин. Де Рой слил со своей боевой технички все, до капли да еще друг на «Унимоге» поделился, но и они не доехали до финиша 5 км. И только Фирдаус Кабиров, пилот третьего экипажа, вовремя понял опасность этого этапа и, сбросив скорость, экономил горючее, что позволило ему доехать до финиша и закрепить ли-

дерство. Организаторы вынуждены были пустить по этапу заправщик и собирать «мертвые» машины и мотоциклы, а следующий этап отменить. Экипажу Владимира Чагина кроме потерянного времени влепили и штраф 10 часов за опоздание.

На этом проблемы для нашей команды не закончились. На одном из этапов на машине Чагина, выполнявшей роль боевой технички, корягой была повреждена пневмосистема машины. Соединив шланги напрямую, экипаж смог добраться до финиша. Проблемными оказались места крепления кузова к раме. Сначала на машине Чагина меняли кузов, затем Мардеев еле доехал с оторванным кузовом до финиша этапа, где усилиями только механиков боевых машин кузов был закреплен. За три дня экипажи спали не более 4 часов. На одном из этапов грузовик Кабирова на большой скорости последовательно «поймал» несколько ям - травму позвоночника получил механик экипажа Андрей Мокеев. Очень серьезно стоял вопрос о прекращении экипажем гонки. Но благодаря усилиям врача команды Сергея Бубновского Андрей вернулся в гонку.

Гонщики отмечают, что такой тяжелой трассы не помнят. На совести этого Дакара пять смертей. Местами трасса становилась триальной: скорости не более 5 км/ч. Иногда температура надувочного воздуха доходила до 130 С при норме не более 70С. Машины всех участников ломались: «Татры» вышли из строя в один день в 100 км друг от друга по одной и той же причине. DAF менял мосты, рессоры, редуктора, варил рамы. Досталось всем. Конкуренты отслеживали каждый шаг российской команды и беспричинные проверки наших машин на соответствие техническому регламенту происходили не раз.

Доктор Сергей Бубновский «издевается»над Владимиром Чагиным

Новогодняя ночь

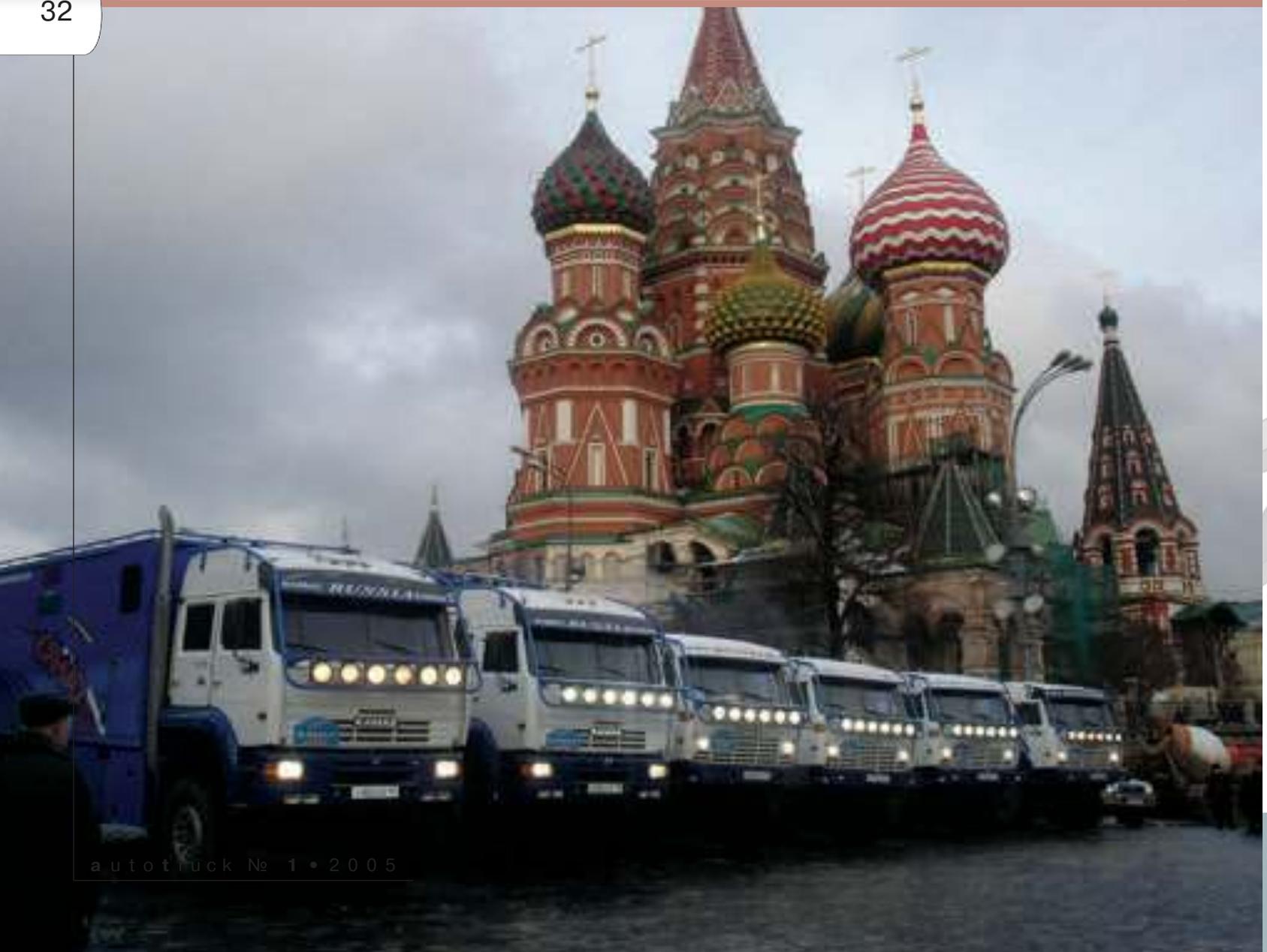
До столицы Сенегала доехали 114 мотоциклистов, 75 легковых автомобилея и 37 грузовиков. И наши «КамАЗы», в очередной, шестой раз были первыми. На финише организаторы, проверив DAF Бекса, занявшего второе место, выяснили, диаметры впускных патрубков и рессоры не соответствуют техническому регламенту, и влепили голландцу штраф, который отбросил его за черту призеров. Очередной Дакар опять продемонстрировал надежность нашей техники, которая, по словам участников гонки, выходила из строя не в пример реже, чем машины главных конкурентов, и превосходство тактики камазовской «команды». Уже поступают предложения от спортивных команд, рассматривающих наши КамАЗы в роли надежных боевых техничек в следующих Дакарах.

www.autotruck-press.ru

Грузовые автомобили		
1. Ф. Кабиров/ А. Беляев/ А. Мокеев (RUS)	КамАЗ-4911	71:13.55
2. Й. Сугарава/ К. Хамура (J)	Hino	+6:04.19
3. Дж. Висмара/ К. Беллина/ М. Чамбьяджи (I)	Mercedes Unimog	+6:46.28
4. Я.де Роой/ Д. Колебундерс/ К. С. Мулдерс (NL/B/NL)	DAF FAV75	+7:37.43
5. Ж.де Роой/ Т. Колсоль/ А. Слаатс F)	DAF FAV75	+9:34.39
6. Т. Сугавара/ С. Сузуки (J)	Hino	+11:05.33
...18. В. Чагин/ С.Якубов/ С. Савостин (RUS)	КамАЗ-4911	+22:35.11

Победители этапов

День	Этап		Автомобиль
31 декабря	Пролог	Х. Бекс	DAF
1 января	Барселона - Гранада	-	-
2 января	Гранада - Рабат	Х. Бекс	DAF
3 января	Рабат - Агадир	В. Чагин	КамАЗ
4 января	Агадир - Смара	В. Чагин	КамАЗ
5 января	Смара - Зуерат	В. Чагин	КамАЗ
6 января	Зуерат - Тишит	Ф. Кабиров	КамАЗ
7 января	Тишит - Тиджикья	-	-
8 января	Тиджикья - Атар	В. Чагин	КамАЗ
9 января	День отдыха	-	-
10 января	Атар - Атар	Ф. Кабиров	КамАЗ
11 января	Атар - Киффа	Х. Бекс	DAF
12 января	Киффа - Бамако	Ж. де Роой	DAF
13 января	Бамако - Каес	Ж. де Роой	DAF
14 января	Каес - Тамбакунда	Ж. де Роой	DAF
15 января	Тамбакунда - Дакар	В. Чагин	КамАЗ
16 января	Дакар - Дакар	В. Чагин	КамАЗ



БЫТЬ В СВОЕМ ДЕЛЕ ПЕРВЫМ ПРОСТО...

...КОГДА ПОМНИШЬ ДЛЯ КОГО РАБОТАЕШЬ

Рессоры производства ЧМЗ служат долго. Российские автомобили на наших рессорах проходят самые разные маршруты – от снежных дорог Заполярья до жарких африканских пустынь. А еще наши рессоры помогают приходить к финишу первыми – как российским КАМАЗам в гонке «Париж – Дакар». Поэтому мы и являемся лидерами – создавая свою продукцию, мы всегда помним об ответственности перед теми, для кого работаем. И благодаря этой ответственности, мы работаем еще лучше. Для Вас. Для всех.

www.omk.ru www.chmz.ru

НОВЫЙ
MAN MB VOLVO SCANIA DAF IVECO RVI
ОПТОМ И В РОЗНИЦУ
ЗАПЧАСТИ
К ГРУЗОВЫМ А/М,ПРИЦЕПАМ
ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА
Г. МОСКВА, УЛ. РЯБИНОВАЯ 44,
biznesauto@mail.ru
тел. 448-80-34; 784-86-00;
МАГАЗИН
BPW ROR SAF TRAILOR FRUEHAUF KASSBOHRER
ПНЕВМОРЕССОРЫ
Firestone
ТОРМОЗНЫЕ НАКЛАДКИ
PAGID
FOMAR ROULUNDS
ПНЕВМОАППАРАТУРА
WABCO
ФИЛЬТРЫ
ВОЗДУШНЫЕ, ТОПЛИВНЫЕ, МАСЛЯНЫЕ, ОСУШИТЕЛИ
BOSCH
РАСПЫЛИТЕЛИ ,ПЛУНЖЕРНЫЕ ПАРЫ, ФОРСУНКИ
ЭЛЕХТРОМОТОРЫ, РЕМКОМПЛЕКТЫ, КЛАПАНА,
febi
АМОРТИЗАТОРЫ,ДИСКИ ТОРМОЗНЫЕ, ВТУЛКИ,
САЙЛЕНТБЛОКИ,КРЕСТОВИНЫ,ТЯГИ РУЛЕВЫЕ,
ПОДШИПНИКИ, ДАТЧИКИ,РЕМКОМПЛЕКТЫ,
ПРУЖИНЫ,ШКВОРНИ,САЛЬНИКИ,ТРЕЩЕТКИ

Ремонт импортной грузовой
и прицепной техники
Запчасти оптом и в розницу
СЕРВИС DAF, MAN, MB
Компьютерная диагностика
Регулировка схождения
ROR, SAF, BPW
Тел.: (095) 980-9128
995-1734
E-mail: adampolis.m@mtu-net.ru
ADAMPOLIS+M
joint stock company
Truck @ Treiler Servise
ADAMPOLIS+M

«СПЕЦАВТОСЕРВИС»
·РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ Mercedes-Benz LK 814
·ЗАПЧАСТИ: оригинальные, неоригинальные, Б/У
РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ
Mercedes-Benz LK 814
Тел.: (095) 772-0606
РЕМОНТ ПРИЦЕПОВ, ВОССТАНОВЛЕНИЕ
ПРИЦЕПНЫХ БАЛОК, МОСТОВ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
Тел.: (095) 772-0606
VOLVO
·КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
·ПЕСКОСТРУЙКА
·ПОКРАСКА
ВСЕХ МОДЕЛЕЙ
ГРУЗОВИКОВ
·ПРОДАЖА
ПЛАСТИКОВЫХ
ДЕТАЛЕЙ КАБИН
Тел.: (095) 772-0606,
(095) 504-6418

ООО "РУСАРМ"
RUS ARM
SPARE PARTS PRODUCTS
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ
ИМПОРТНЫХ
АВТОБУСОВ
И ГРУЗОВИКОВ
К ДВИГАТЕЛЮ
ПО ХОДОВОЙ
ТРАНСМИССИЯ
ОПТИКА
109518, Москва, РФ
2-й Грайвороновский пр.
40А, Завод «Сатурн»
офис :38
Тел : (095) 956 61 95
Факс : (095) 232 48 38
E-Mail : info@rusarm.com.ru
Web : www.rusarm.com.ru

ЗАО «ИНТЕРТРАНС ФОРД»
Техническое обслуживание
и ремонт большегрузных
тягачей и п/прицепов
схема проезда
Минское шоссе, 3 км. от МКАД
E-mail: bakovka@bolshe.msk.ru
(095) 591-0547, (095) 591-7000
VOLVO
SCANIA

«РОСТЕХНО»

СТО грузовых автомобилей

- Ремонт любой сложности
- Кузовной ремонт
- Покрасочные работы
- Пескоструйка
- Ремонт холодильного оборудования
- Сход-развал
- Электронная диагностика
- Ремонт двигателей, КПП, мостов
- Ремонт прицепов и п/прицепов
- Запчасти оригинальные и неоригинальные в наличии и на заказ
- Мойка автосъездов
- Шиномонтаж
- Выезд, техпомощь

г. Москва, ул. Типографская, д.10

Тел.: (095) 859-24-27

8(916) 527-11-11

8(916) 727-11-00

8(926) 124-90-67

8(910) 443-67-65

E-mail: svservice@inbox.ru

Р.Г.С.

УСТАНОВКА РЕМОНТ СЕРВИС

ТАХОГРАФЫ • ОТОПИТЕЛИ • KIENZLE 035 мет

SIMENS VDO WEBASTO KIENZLE EBERSPACHER

Тел./факс : (095) 768-1841, 768-9896

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

ЗАПЧАСТИ

VOLVO SCANIA MB MAN DAF RENAULT BPW ROR SAF FRUEHAUF TRAILOR

ДЛЯ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И АВТОПРИЦЕПОВ В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ

80 км. МКАД

Авторынок ТЭНЕК

ВРЕМЯ РАБОТЫ 9.00-19.00

Тел./факс: (095) 484-1643

Тел.: 744-3941, 728-8100

E-mail: fura_mos@pochta.ru

ЗАО «ЧИМ-ТАШ»

Автосервис, запасные части (новые и б/у) и аксессуары для грузовиков, тягачей и автобусов Mercedes, MAN, Volvo, Iveco, DAF, Scania, Ikarus, прицепов и полуприцепов, осей ROR SAF BPW

ZAO ÇIM - TAŞ

экспресс-замена масла

121741, г.Москва, ул. Рябиновая, д.61, ком.10 тел.: (095) 446-1413, 446-1673, 448-5508

e-mail: CHIMTASH@MAIL.RU

GOK

ГРУППА КОМПАНИЙ «ГОК»

Запасные части, шиномонтаж

ремонт КПП ZF, Eaton, Mercedes, мелкий ремонт

для большегрузных автомобилей, прицепов, автобусов импортного производства

Сеть магазинов:

39 км. Минского ш.: (095) 746-57-45 розничная продажа

42 км. Новорязанского ш.: (095) 500-74-60 розничная продажа

80 км. МКАД: (095) 780-74-04 розничная продажа

www.gok.ru

e-mail: info@gok.ru

shop@gok.ru

47 км. МКАД розничная продажа: (095) 502-96-75, 937-96-10, факс: 195-45-20

оптовая продажа: (095) 514-11-57, 933-24-83

Глобал Трак Сервис

VOLVO

GT GLOBAL TRUCK SERVICE

Globetrotter XL

Официальная сервисная станция

- Гарантийное и послегарантийное обслуживание грузовиков и автобусов VOLVO
- Ремонт любой сложности
- Продажа оригинальных запчастей

Москва, Зеленоград, 3-й Западный проезд

Тел.: (095) 535-1686, 739-6201

739-6211, 739-6209

24 часа, без выходных www.gt-service.ru

Дмитрий Жигульский
фото автора

ЗИМНИЙ ЭКЗАМЕН

Однажды в студеную зимнюю пору… Нет, я выходил не из лесу, а из дома. Но пора была действительно зимняя: мороз градусов двадцать. А вот вместо лошадки у дома стоял Mercedes Viano. Двигатель на этой машине был дизельным, поэтому первой моей мыслью было, как она заведется и что делать, если «Но» не получится. А предыстория этого сюжета такова.

Мы уже катали весной 2002. г Mercedes V-class. Поход на Питер закончился тогда на очередной яме, перед которой «сдались» передняя стойка и два колеса машины. Мы писали, что хоть нам и не повезло, но машина понравилась и в качестве семейного автомобиля или мини вэна бизнес класса я бы ее рекомендовал. Обновленный, а местами так просто новый, Viano появился в 2003 г. А так как трепетное чувство к машинам с трехлучевой звездой осталось, то не грех было воспользоваться возможностью несколько дней пускать пыль в глаза девчонок даже почти через два года после начала производства.

Машина солидная, стильная и красивая: сам все время провожаю взглядом, если встречаю на дороге. Внутри на водительском месте тоже чувствуешь себя, если не Борисом Абрамовичем, то главным редактором точно (н-да, мечтать не вредно). Торпедо изменили, но не так сильно, чтобы об этом говорить. Вроде удобно, если не считать, что к регулятору потоков воздуха на центральной консоли придется тянуться. Но мы не избалованные, поэтому такие мелочи не пугают. На нашем Viano установлен «парктроник», удобная вещь при парковке, но во время теста его переклинило, автоматика начинала истошно орать, даже если до препятствия оставалось 1,5 м. Мне это быстро надоело – пришлось отключить. Проблема возникла и с электростеклоподъемниками. Передние к водителю кнопки на двери открывали задние

форточки в салоне, а следующий ряд - уже боковые стекла дверей. Я нечаянно открыл форточки, да так и ездил, пока не продуло – все никак не мог понять, почему в салоне так холодно. «Коробки» автомат не люблю, но на такой машине мирюсь: все-таки располагает к солидности. Перед тем как сесть в машину, обхожу ее и разглядываю покрышки: резина зимняя, шипованная – то, что надо, теперь оторвемся.

Вообще-то, мне нравится подход многих фирм, дающих машины на тест, сунули документы с ключами и выпроводили за ворота. Ни инструкции, ни «здрасте тебе, ни до свидания». Приятно, что за дурака не держат, но хоть лючок заправочной горловины топливного бака покажите. Подъедешь на заправку и будешь полчаса искать, куда пистолет совать. Я нашел сразу, но крамольные мысли перед заездом на заправку посещали. Сразу скажу, что заправлять такую машину надо осторожно: горловина находится у водительского сиденья почти в салоне, а чтобы ее найти, надо открыть дверь. Но проблема в другом: заправочные пистолеты часто оставляют с фиксированной «собачкой» в положении «заправка». И при снятии его с колонки, топливо начинает литься, когда вы еще не успели донести пистолет до горловины. А если горловина рядом с водительским местом, как в нашем случае, то дизтопливо в салоне обеспечено. Что у нас один раз и получилось. А это уже не мелочи.

Эффектные повторители поворотов на зеркалах

«Зубастые» шины отлично держат на снегу

Что конструкторы изменили кардинально в машине, так это трансмиссию. Если раньше привод был передний, то на новой версии вернулись к традиционной для немцев классической заднеприводной версии. Представители компании рассуждали о не подрессоренных массах и т.д. и т.п., но сдается мне, что задний привод просто более надежный, так как схема опробована и отработана немцами не один год. А чтобы меньше было гарантийных рекламаций, машину сделали заднеприводной. Но это даже лучше, подумал я, чуть газку - сама в занос пойдет. Но, забегая вперед, скажу, что здесь меня ждало полное разочарование. Так и не получилось эффектно «замести хвостом», как ни пытался. Только появляются слабые намеки на занос, как кто-то вмешивается в управление и от эффекта остается один «пшик». Вот это облом-с, конструкторы в стандартную комплектацию внесли АБС, ASR и ESP. Теперь не забалуешься и ездить придется как первокласснику. Но зато на заснеженной трассе на скорости с этими ситемами чувствуешь себя очень уверенно. Правые колеса на льду, левые на снегу – как на асфальте. Левые на льду, правые на снегу – то же самое. Малейший снос или занос – электроника выправляет ситуацию на скоростях под 140 км/ч. Это здорово! Помню,

Заправляться надо с распахнутой дверью

с «Рэндж Ровером» на такой трассе я тягался километров сто и только на МКАД он оторвался от меня. Новую машину я поберег разгонять сильнее.

Рулевое управление изменилось. Если на предыдущих версиях с передним приводом усилие на баранке при вращении несколько великовато, то на новой заднеприводной версии

Парктроник пришлось отключать

руль вращается очень легко. Но информативность рулевого управления хочется видеть лучшей: руль никакой - ни хороший, ни плохой - в голове ничего не откладывается.

Тормоза, как мне кажется, изменились. Если на машине, которую мы катали два года назад, реакция тормозной системы была несколько «грузовая» (что совсем неплохо), то здесь усилие на педаль тормоза стало меньше и динамика торможения адекватна. Машина оттормаживается здорово даже на «миксте».

Подвеска Viano несколько своеобразна: если мелкие сколы и выбоины еще передаются на кузов (здесь влияет и тип резины), то пологие неровности в виде «мертвых полицейских» машина проходит на ура – лучше, чем легковые автомобили. Большую роль в этом играет пневмоподвеска заднего моста.

Я уже говорил, что не фанат автоматических КПП, но здесь придраться особенно не к чему. Электроника подстраивается под стиль вождения: при спокойной и экономичной езде скорости перебираются на нижних оборотах двигателя с ленивым переключением, а при «топтании» педали акселератора резвости мини вэна может позавидовать приличный легковой автомобиль. Если в «сонном» режиме езды при отпускании педали газа машина катится на нейтральной скорости, то в «безбашенном» Viano с включенной передачей тормозит двигателем.

Теперь о двигателе. В этот мини вэн «воткнули самый мощный дизель OM 646 рабочим объемом 2,2 л и мощностью 150 л.с при 3800 об/мин с системой впрыска топлива common rail. «Лошадей много», но и голосит этот табун прилично. Я считаю, что для нашей страны такие машины для богатеньких Буратино лучше комплектовать бензиновыми моторами – шуму существенно меньше. Ладно, я привык к работе больших дизелей, но уши избалованных клиентов не очень обрадуются тарахтению. Для стран Европы, где люди

Салон устряпан «соляркой»

считают деньги и разница цены дизтоплива и бензина компенсирует повышенный источник шума под капотом, это приемлемо, но наш народ, даже не очень простой, на шум может обратить внимание. Что касается аппетита двигателя, то по трассе при неэкономичном вождении на 100 км уходит 11 л топлива, а в городском цикле при той же нелюбви к экономии – 12,5 л.

А теперь о самом приятном (см. начало статьи). Машина завелась с «полпинка». Первые несколько минут я вслушивался в работу двигателя и ждал, когда начнут падать обороты, что означает запарафинивание фильтров.

В электростеклоподъемниках можно запутаться

Я уже представлял, как на эвакуаторе Viano подъезжает к немецкому офису (ведь с паяльной лампой здесь уже никуда не подлезешь), как мы ее затаскиваем на стоянку, но, увы, машина добралась до стоянки своим ходом. Причем поехал я уже через три минуты после запуска двигателя: при разгоне и повышенном потреблении топлива никаких намеков на нехватку «соляры» не было, хотя оно было явно не зимнее.

В общем-то, машина мне понравилась. Есть моменты, которые хотелось бы исправить, тем более за 51 тыс евро, но в любом случае встречать вас будут по одежке, а здесь есть, на что посмотреть.

www.autotruck-press.ru

Валерий Васильев

Идущие вместе

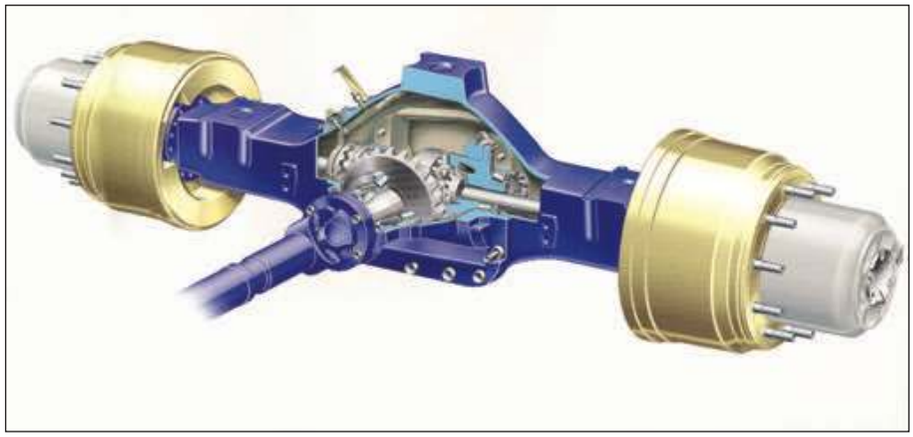
Автомобильный транспорт часто и вполне обоснованно называют кровеносной системой экономики государства, которая пронизывает все отрасли промышленности и сельскохозяйственного производства, сферу оказания услуг и т.д. Не случайно, что с помощью этого вида транспорта осуществляется перевозка 70% всех производимых товаров в нашей стране. При этом свыше 80% товаропроизводителей не имеют других способов доставки продукции, кроме автомобильного. Следует учитывать, что значительная часть грузов транспортируется автомобильными поездами, включающими несколько звеньев, соединенных в единое целое разъемными сцепными устройствами. Особенно велика их роль в междугороднем и международном транспортном сообщении, а также при перевозке крупногабаритных тяжеловесных грузов.

Трудно не согласиться с тем, что эффективность перевозки широкой гаммы грузов с помощью прицепного состава во многом определяется типом и конструкцией буксирующих транспортных средств. Важно отметить, что автопоезда классифицируются по типу связи (тяговая, опорная, смешанная) между звеньями – прицепные, седельные и с роспуском; по назначению – для местных и магистральных перевозок; по типу кузова – универсальные (общетранспортные), специализированные и специальные; по числу звеньев – двух-, трех- и многозвенные; по наличию привода – пассивные и активные.

Автомобили-тягачи, прицепы и полуприцепы можно разделить на две основные группы в зависимости от создаваемых осевых нагрузок на дорожное полотно. Осевая нагрузка и нагрузки на тележку автотранспортного средства в зависимости от расстояния между крайними осями не должны превышать для одиночной ведущей оси 115 кН, а для одиночной не ведущей оси 100 кН. Нагрузка на двухосную тележку прицепа или полуприцепа при расстоянии между осями от 1000 до 1300 мм составляет 160 кН, если упомянутое геометрическое значение находится в границах от 1300 до 1800 мм, нагрузка не должна превышать 180 кН, а при таком же или большем расстоянии нагрузка определена 200 кН. Нагрузка на трехосную тележку прицепа или полуприцепа при межосевом расстоянии от 1000 до 1300 мм составляет 210 кН, а при геометрическом значении от 1300 до 1800 мм – 240 кН.

Автопоезда для работы на дорогах с твердым покрытием (асфальтовых, бетонных, булыжных и щебеночно-гравийных, обслуживаемых государственными дорожными организациями) комплектуются неполноприводными тягачами с колесной формулой 4х2, 6х4, 8х4, 8х6, 10х4, 10х6 и прицепными звеньями, рассчитанными на относительно небольшие динамические нагрузки. Поэтому они имеют высокие показатели эффективности, такие как коэффициент прицепной нагрузки (коэффициент сцепного веса), удельная грузоподъемность и производительность автопоезда.

В свою очередь автопоезда, эксплуатирующиеся в тяжелых дорожных условиях – на грунтовых дорогах различной структуры и влажности и при резко меняющемся рельефе местности, комплектуются полноприводными тягачами с колесными формулами 4х4, 6х6, 8х8, 10х10, а также прицепными звеньями повышенной проходимости, с увеличенной прочностью и улучшенной устойчивостью. В ряде случаев ведущими являются колеса прицепного состава. Справедливости ради надо сказать, что полноприводные тягачи с успехом работают и на дорогах общего назначения.

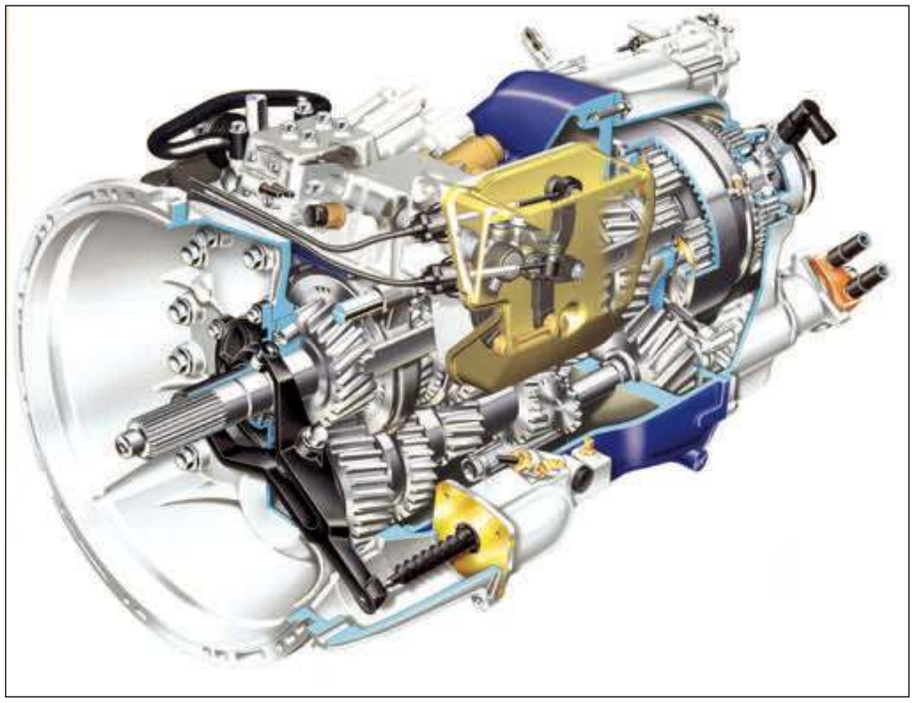


Ограничения автопоездов по габаритным размерам ширине и высоте соответственно 2,5 и 4 м. Габаритная длина автопоезда не должна превышать 16 м с полуприцепом и 18 м с прицепом. Для трехзвенных автопоездов габаритная длина составляет 24 м. Возможность реализации допустимых полных масс автопоезда в значительной степени зависит от грузоподъемности кузовов и расстояния между крайними осями

Статистика свидетельствует о том, что значительная часть грузов транспортируется автопоездами полной массой до 52 т с габаритной длиной и шириной 24 и 2,5 м соответственно, а также нагрузкой на колесную ось 100 - 115 кН. Удельная мощность, динамические качества и маневренность таких автопоездов позволяет им двигаться в общем автотранспортном потоке. Следует отметить, что для транспортировки грузов массой до 30 т не требуется применения специальных автомобилей-тягачей, т. е. могут использоваться обычные серийные модели. Как раз этим обстоятельством и объясняется весьма острая конкуренция среди компаний-изготовителей в данном секторе.

Выбери меня

При выборе того или иного типа



транспортного средства учитывается ряд факторов. Например, габаритная длина седельного автопоезда на четверть короче такого же показателя прицепного автопоезда, что имеет значение при размещении его на стоянках, ограниченных по размеру стоянках или стройплощадках и при управлении во время движения в колонне. Для седельного автопоезда характерно более полное использование сцепного веса, создаваемого грузом при реализации тяговых усилий. Движение автопоезда с полуприцепом задним ходом и совершаемое им маневрирование значительно проще, чем у прицепного аналога. Потребная мощность двигателя седельного тягача на 35-40% меньше, чем для прицепного автопоезда, поскольку масса последнего на такую же величину больше. Рама нагруженного полуприцепа испытывает существенно меньшие крутящие моменты, чем рама прицепа, что позволяет использовать не только закрытые тонкие профили сечений, но и открытые. Применение седельного автопоезда более целесообразно при перевозке тяжеловесного строительного оборудования большой длины.

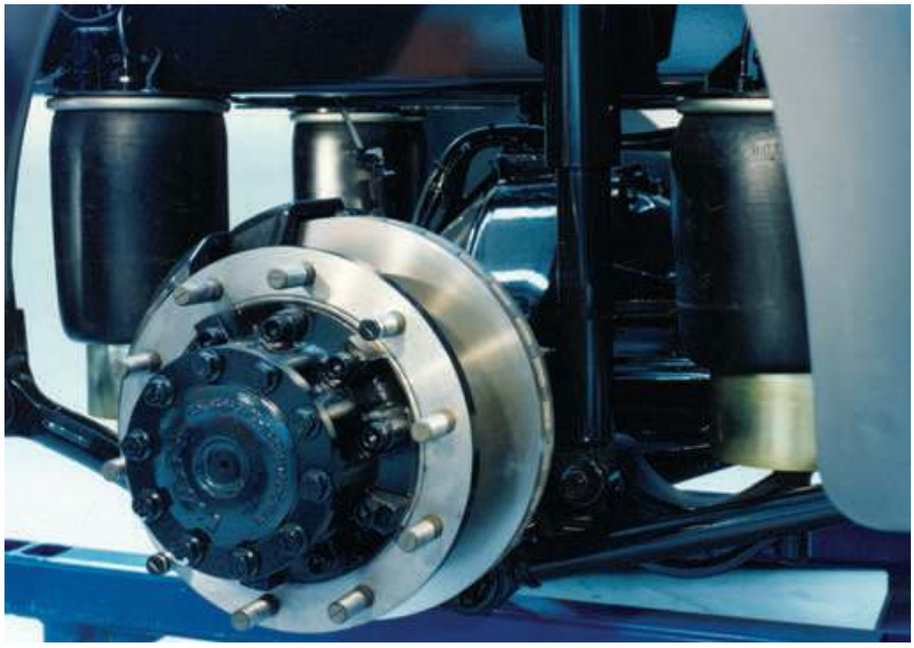
Вместе с тем нельзя не отметить, что седельный тягач привязан к данному полуприцепу, тогда как тягач-буксировщик может работать с несколькими основными прицепами и использоваться для других целей после его разъединения с прицепным звеном. Седельный тягач имеет ограниченную нагрузку на опорно-сцепное устройство, что может привести к перегрузке задней тележки полуприцепа или неправильной развесовке автопоезда. Устойчивость полуприцепов седельных автопоездов несколько ниже, чем буксируемых прицепов. Однако у седельных автопоездов полному опрокидыванию полуприцепов может препятствовать тягач, чего лишены прицепные системы. Поэтому принято считать, что оба типа по устойчивости являются равноценными. При одинаковой полной массе (примерно одинаковой грузоподъемности) объем кузова автопоездов с прицепами, как правило, больше, чем автопоездов с полуприцепами. Удельная грузовместимость прицепных автопоездов на 20 – 25% больше, чем седельных, одинаковой с ними полной массы.

Сердечные ритмы

Техническое совершенство тягачей и их эксплуатационные характеристики во многом определяются типом и конструкцией силовых установок. Номинальную мощность двигателя устанавливают из условия обеспечения требуемых скоростей движения при заданной полной массе автопоезда, а число и расположение цилиндров выбирают с учетом достижения оптимальных показателей по массе двигателей, их габаритных размеров и компоновки моторного отсека.

Использование бензиновых моторов стало большой редкостью. Сейчас около 70% всех тягачей мощностью до 500 л. с. оснащаются рядными 6-цилиндровыми дизелями. Остальные двигатели представляют V-образные 6-, 8-, 10-, 12-цилиндровые агрегаты. По количеству моделей рядные 6-цилиндровые дизели почти вдвое превышают все V-образные. В России же рядные 6-цилиндровые дизели пока еще находятся в стадии разработки и испытаний.

В настоящее время около 90% дизелей грузовиков оборудованы турббнаддувом и значительная часть имеет тенденцию расширения охлаждаемого и наддувочного воздуха, что в совокупности значительно повышает не только форсировку двигателя, но и его экологические и



технико-экономические показатели. Применение дополнительной силовой турбины, как, например, на дизеле фирмы Scania, еще больше улучшает эти характеристики. То же самое можно сказать и о некоторых моделях дизелей концерна Caterpillar, предназначенных для работы в тяжелых эксплуатационных условиях. Они оборудованы двумя последовательно соединенными турбонагнетателями, которые работают с таким же количеством интеркулеров. В итоге в цилиндры подается больший объем воздуха, обеспечивая более полное сгорание топлива. Подобное решение, обеспечивающее оптимальную подачу воздуха в камеры сгорания на постоянно меняющихся режимах и нагрузках, способствует лучшему сгоранию топлива и меньшему образованию токсичных веществ. В противовес этому компания IVECO применяет турбокомпрессоры с изменяемой геометрией типа VGT.

Чтобы снизить расход топлива и токсичность отработавших газов современные дизели оснащаются системой непосредственного впрыска топлива, индивидуальными насос-форсунками, электронными системами управления рабочими процессами и диагностики важнейших элементов двигателя. Довольно активно используется система рециркуляции отработавших газов и катализаторы окисления. Все новые грузовики, выпускаемые в Европе, с 2002 г. соответствуют стандарту Евро-3. Не менее жесткие экологические нормы приняты и в США. в 2005 г. станет отправной точкой для введения Евро-4, а Евро-5 станет действительным уже в 2008 г.

Дела трансмиссионные

Трансмиссии современных тягачей призваны обеспечить наиболее полное использование энергетических возможностей двигателей. Данное утверждение в первую очередь относится к коробкам передач. Среди них наиболее популярными являются механические ступенчатые агрегаты. В зависимости от класса тягача коробки передач могут насчитывать от 5 до 18 ступеней. Их переключение осуществляется водителем либо с использованием сервомеханизмов. Полуавтоматические трансмиссии снабжены сцеплением или коробкой передач с автоматическим управлением или сервопереключением. В автоматизированных трансмиссиях имеется автоматически управляемое сцепление, автоматически переключаемая коробка передач и устройство автоматического регулирования топливоподачи двигателя в процессе переключения передач. Автоматические коробки передач включают блокируемый гидротрансформатор, как правило, 3 - 6 ступенчатую механическую (планетарную) коробку передач, гидронасос и систему управления. Переход с одной ступени на другую в этом случае происходит без участия водителя с помощью специального механизма в зависимости от скорости или сопротивления движения тягача и от частоты вращения коленчатого вала двигателя. Преимуществом такого типа трансмиссии является плавное изменение передаточного отношения и работа без разрыва силового потока от двигателя к колесам при переключении ступеней. К недостаткам можно отнести сложность конструкции и несколько больший расход топлива (обычно на 3-7%) по сравнению с механическими аналогами. Оптимизация работы

гидромеханической трансмиссии и улучшение технико-экономических показателей автомобиля достигаются внедрением программируемых микропроцессорных систем управления, которые все шире используются в последние десятилетия.

Особенность оптимизации параметров двигателя и трансмиссии магистральных тягачей вызвана специфическими условиями их эксплуатации. Поскольку скорость движения транспортных средств такого типа близка к максимально допустимой (80-100 км/ч) по дорожным условиям, а основное время движения происходит на высшей передаче, передаточное число главной передачи определяет диапазон частот вращения коленчатого вала двигателя. Рабочему диапазону скоростей автопоезда соответствует работа двигателя в наиболее экономичном диапазоне частот вращения коленчатого вала.

С целью повышения избирательности трансмиссии для обеспечения более высоких средних скоростей движения на современных магистральных автопоездах в основном применяют коробки передач с числом ступеней более 10. При этом наибольшее распространение нашли 12- и 16-ступенчатые агрегаты. Высшая передача чаще всего является прямой, что объясняется стремлением повысить КПД трансмиссии на наиболее используемой передаче во время движения.

Тип редукторов главной передачи ведущих мостов тягачей, предназначенных для магистральных перевозок, зависит от полной массы автопоезда и колесной формулы тягача. Если полная масса автопоезда менее 34 т и тягача с колесной формулой 4х2, а также тележек ведущих мостов тягачей с колесной формулой 6х4 с такой же или большей полной массой, целесообразно применение одноступенчатых редукторов главной передачи. Вместе с тем на двухосных тягачах, работающих в составе автопоездов полной массой более 34 т, для повышения долговечности ведущих мостов в основном используются двухступенчатые главные передачи с одинарным центральным и колесным планетарным редукторами.

Грузовая «обувь»

В последние десятилетия высота профиля шин грузовиков и прицепных звеньев, работающих в составе автопоезда, неуклонно уменьшается. Связано это с тем, что проектировщикам автомобилей требуется большее внутреннее пространство колеса, а вместе с ней и шины, которое выражается в увеличении диаметра обода. Это необходимо для размещения более сложной и совершенной подвески, а также увеличенного тормозного механизма, который стал следствием роста мощности двигателей и повышением скоростей движения. Низкопрофильные шины на хорошей дороге обеспечивают лучшую управляемость, меньше изнашиваются, не так сильно шумят, имеют более низкое сопротивление качению. Помимо этого, сокращается погрузочная высота, увеличивается полезный объем грузового отсека, а некоторое снижение центра тяжести транспортного средства повышает его устойчивость. Не обошли стороной это течение и отечественные заводы. Для грузовых автомобилей выпускают шины с высотой профиля к ширине (Н/В) 80 и 70% (серии). Прицепную технику комплектуют даже образцами со значением 65%.

Совсем недавно ведущие зарубежные компании создали сверхширокие одиночные шины, которые в скором будущем должны заменить сдвоенные аналоги на ведущих мостах магистральных тягачей и полуприцепах. Michelin, например, выпустил модель X-One размерностью 445/50R22,5, которая выдерживает нагрузку 7700 кг. Каждая такая шина легче и дешевле двух отдельных. Ав-

нагрузок и интенсивному изнашиванию деталей устройства. Вторые имеют малые зазоры соединений, обеспечивают быструю и безопасную сцепку или расцепку автопоезда, обладают значительным сроком службы, однако конструктивно сложнее и хуже приспособлены для обеспечения больших углов гибкости автопоезда. Тяговый крюк, как правило, монтируется на задней поперечине рамы тягача, но в необходимых случаях может размещаться и на переднем бампере.

На седельных автопоездах используются седельно-цепные устройства (ССУ). Среди них наибольшее распространение нашли шкворневые конструкции с различными исполнениями разъемно-сцепного узла и несколькими вариантами механизма гибкости. По типу разъемного-сцепого механизма устройства подразделяются на шкворневые (пара шкворень-захват), которые занимают доминирующее положение (около 95%) и бесшкворневые (пара крюк-ролик). В некоторых ССУ опорная плита крепится к раме с помощью резиновых подушек, деформация которых обеспечивает нужные углы гибкости. На раме автомобиля-тягача ССУ закреплено жестко или допускает возможное продольное перемещение для изменения развесовки автопоезда. Автомобили-тягачи, работающие со сменными полуприцепами, оборудуются ССУ с гидравлическими подъемными механизмами, что ускоряет процесс сцепки-расцепки.

На рынке России

Сегодня отечественный рынок автомобильной техники, используемой в качестве тягачей, отличается большим разнообразием моделей и конструктивных решений. Самые значительные объемы сбыта приходятся на предприятия российского автопрома и других стран Содружества, По дорогам России колесят автомобили КамАЗ, «Урал», ЗИЛ, IVECO-УралАЗ, КЗКТ, БЗКТ, МАЗ, МАЗ-MAN, МЗКТ, КрАЗ. Наиболее сильные позиции в этой области среди европейских производителей занимают компании DaimlerCrysler, IVECO, Renault, Scania, Volvo, MAN, Tatra, DAF. Северо-американское автостроение представлено значительно скромнее, да и то в основном подержанными машинами, среди которых можно назвать марки International, Freightliner, Kenworth, GM. Тягачи с Азиатского континента можно увидеть нечасто. У нас встречаются Hyundai, Hino, Isuzu, Mitsubishi, Nissan Diesel.

Диапазон мощностных показателей дизельных двигателей, монтируемых на седельные и прицепные тягачи, очень широк, от 136 до 850 л. с. Самыми распространенными силовыми установками являются дизели отечественных компаний «Автодизель», КамАЗ и ЗИЛ, а также белорусского ММЗ. Западные тягачи оснащаются моторами Mercedes-Benz, IVECO, Deutz, MAN, Renault, Scania, Volvo, Caterpillar, Cummins, Detroit Diesel, Hyundai, Hino.

Нельзя не сказать о фирмах-производителях комплектующих, продукция которых (трансмиссии, элементы ходовой части, электронные устройства, электроаппаратура, специальное оборудование и т. д.) по кооперации поставляется практически всем изготовителям автомобилей.

Завод ТОНАР

Осевая тележка, на которой установлена бочка (справа) носит марку ТОНАР

Сергей Кухарский

В декабре 2004 года закончилось строительство завода ТОНАР, название которого расшифровывается довольно просто: «товары народу». Завод был организован 30 ноября 1990 года - в нынешнем году ему исполнится 15 лет.

ТОНАР принадлежит двум хозяевам, один из которых отвечает за «внешний мир»: за финансы, контакты с банками, лизинговыми компаниями и т.п.; а другой - за конструкцию техники, технологию, производство и сбыт продукции.

Началом деятельности завода в 1990 году стал выпуск прицепов для легковых автомобилей. Основная продукция, привлекшая покупателей - двухосные прицепы на лиазовской пневмоподушке, которые продержались на конвейере около трех лет. В 1992 году цены на товары народного потребления опустились, металлоперерабатывающие заводы увеличили цены раза в четыре. Приходилось искать выход из сложившейся ситуации. Проведя анализ, владельцы завода пришли к выводу, что в таких условиях народ будет тратить деньги на питание, и ни на что больше. Поэтому стали разрабатывать и внедрять в производство **торговые ларьки**, коих сейчас нередко можно увидеть на улицах Москвы. Такая деятельность сильно помогла поднять финансовое положение компании. Ларьки завод выпускает и сегодня, но пик их продаж пришелся на 1995-1996 года - тогда выпускалось примерно по 20 штук в день. В Москве сегодня работает около 15000 ларьков. Всего же за весь срок производства было выпущено примерно 30000 ларьков. Сейчас ежемесячно выпускается от 50-70 штук; имеюся модификации с холодильными витринами и пр. **Прицепы для легковых автомобилей** сейчас выпускаются в пяти моделях, в т.ч. и прицепы к Газелям.

В 1997 году, во времена сильной конкуренции на рынке кузовов, заводу стали советовать выпускать кузова из сендвич-панелей. В течение полугода проводился анализ, в результате которого выяснилось, что такая технология широко применяется в строительстве, но никогда не применялась в автопроме: в 1990 году Минавтопром закупил одну линию для литья таких панелей, которая предназначалась для одесского завода кузовов. Но при доставке линия «застряла» в Литве. Дело происходило во время перестройки, и литовцы, не долго думая, приватизировали эту линию - так она там и осталась.

Чтобы посмотреть и оценить технологию литья панелей, технический директор (являющийся одним из владельцев завода) выехал в Финляндию. Выяснилось, что линия стоит по тем деньгам 1 млн долларов. Из сложившейся ситуации было два выхода: закрыть тему или найти миллион. Руководство завода предпочло последний вариант, и в течении двух лет была построена линия, куплена в Германии заливочная машина и изготовлен по чертежам пресс длинной 14 м. Производство сендвич-панелей было налажено.

Стали делать кузова, но не было шасси. Здесь снова было два варианта: либо брать оси из Челябинска, либо НовТрак. Последний не пошел из-за дороговизны шасси. Поэтому первое шасси взяли в Челябинске. Качество оказалось не очень хорошим. На шасси был поставлен кузов ТОНАРа, и полуприцеп отдали первому покупателю - в Черкизовский мясоперерабатывающий комбинат. Там прицеп проработал два года, после чего вопрос встал в ремонте - нужны были барабаны. Позвонили в Челябинск, но там отказали - самим нужны. Пришлось пе-

реходить на оси SAF. Раму разработал сам завод, после чего она была поставлена на производство. Однако получилось, что цена шасси SAF немножко уступает кузову - т.е. опять прицеп был непродаваем. Но поскольку в то время был сильно распространен бартер, то второй прицеп отдали в тот же Черкизовский мясокомбинат за тушенку. В результате получалось, что в месяц завод ТОНАР перерабатывал около 20 тонн мясных продуктов - имеется ввиду то, что полуприцепы продавались за колбасу.

Выручил завод 1998 год: когда цены упали, продажи кузовов возрасли. Но вопрос с осями остался. Решили налаживать свое осевое производство. Раздобыли четкое техническое указание на оси: они должны держать нагрузку около 10 тонн при скорости 110 км/ч. Конструкцию просчитали и получилась ось, которая выпускается по сей день. В сравнении с SAF и BPW ось получилась на 70 кг тяжелее, но т.к. эта ось разрабатывалась для России, где динамические нагрузки превышают европейские раз в 15, пришлось усиливать балку, ступицу и другие элементы конструкции. Первый тентованный полуприцеп был продан в 2001 году. С появлением своих осей продажи стали расти. Т. е. завод ТОНАР теперь на своем опыте точно знал: кузова продают те, у кого есть технология сендвич-панелей, а полуприцепы - те, у кого есть дешевые оси либо свое качественное осевое производство. На сегодня изготовлено около 2500 осей. Рекламаций по ним практически не поступало.

Сегодня завод изготавливает все основные типы полуприцепов, все виды контейнеровозов, два типа тентованных полуприцепов объемом 86, 89, 102 и 107 кубометров; также изготавливаются изотермические кузова. На предприятии работают 575 человек. Конечная цель завода - выйти на 6 полуприцепов в день - сегодня этот показатель составляет 3 единицы. По осевому производству в планах разработка еще, как минимум, 4-х моделей осей. Также в этом году планируется изготовить ось с шириной накладки 180 мм (сегодня эта ширина - 200 мм). Оси сертифицированы под 9 т.

Следует заметить, что под грузоподъемностью полуприцепов понимается разрешенная максимальная нагрузка на ось, которая устанавливается правилами и разрешается следующая: на переднюю - 7,2 т; на задние оси седельного тягача - не более 8 т на ось; на заднюю трехосную тележку полуприцепа - 21 т, т.е по 7 т на ось.

Пресс для изготовления сендвич-панелей имеет длину 14 метров

Силовая установка рефрежиратора ТОНАР - двигатель ВАЗ-2108

Тентованные полуприцепы. В 2001 году вес полуприцепов был 8,6 т. В 2003-ем - 7840 кг. В декабре 2004 года вес снизили еще на 150 кг. Самый легкий сегодня полуприцеп имеет массу 7450 кг, включая запасное колесо (массой 136 кг). Самый перспективный по заказам - прицеп со сдвижной крышей из серии 13-метровых, 90-кубовых. Крыши - французские, но к августу планируется запустить в производство свои крыши. Рама немного тяжелее, чем у полуприцепов марки Schmitz, но это, опять же, из-за качества наших дорог. Schmitz использует оси марок SAF, BPW, Mercedes-Benz и реже ROR. Какие же лучше? Дело в том, что если автопоезд эксплуатируется в Европе, то выгоднее ставить оси тех производителей, которые распологают поблизости сервисом. Если же прицепы эксплуатируются в России, то лучше ставить ТОНАРовские оси, поскольку запчасти и цена на них ощутимо ниже, а скорость доставки быстрее, чем у других известных производителей. Борта - стальные. По массе такой борт тяжелее аллюминиевого на 3 кг, но по прочности - такой же. По цене комплект алюминиевых бортов на 800 долларов дороже стальных. Что касается статистики, то 80% тентов - 102 и 107 кубометров. Особенность ТОНАРовских полуприцепов - два шкворневых гнезда для того, чтобы, переставив шкворень, можно было зацепиться и за «американца», и за «европейца».

Изотермические полуприцепы. По статистике на 4 тента приходится 1 изотерма. При изготовлении изотермических кузовов главное требование - гер-

Процесс сборки рамы собственной конструкции

Оцинковка деталей производится методом окунания

метичность: все, в т.ч. и уголки кузова, посажены на очень мощный клей. Прицеп соответствует правилам СПС - перевозки скоропортящихся грузов. Главная особенность изотерм ТОНАРа - они стальные, а не из стеклопластика, т. к. последний очень гидроскопичен - примерно за три года эксплуатации такой полуприцеп тяжелеет на тонну. Двери кузова - стеклопластиковые, при сборке уделяется повышенное внимание к герметичности на стыке дверей с кузовом. Все детали кузова оцинкованы - гарантия от сквозной коррозии 10 лет. На данный момент на завод-изготовитель еще никто не обращался по поводу сквозной коррозии.

Завод ТОНАР также выпускает свой **холодильник**. В каждом кузове делаются закладные, чтобы можно было установить как холодильник ТОНАР, так и любой другой фирмы.

Самосвалы. В планах завода - 45-тонный 40-кубовый 4-осный самосвал с подруливающей задней осью. Все полуприцепы стандартно оборудуются АБС.

Контейнеровозы ТОНАР - чисто американские. Отличие лишь в том, что они трехосные, т.к. наши правила сильно ограничивают нагрузку на оси. Подвеска пневматическая - завод ТОНАР за всю историю ни разу не сделал полуприцеп на рессорах, т.к. считает это бесперспективным для перевозчиков. Производятся все виды контейнеровозов: 40-футовые под HQ; 20-футовые и универсальные.

Продажа автотехники. Автомобили приходят напрямую из США. Сначала продавались International 9700 и 9800. Но т.к. в Америке они кончились, ТОНАР стал продавать Freightliner Argosy. Этот автомобиль несколько выше по классу чем «Интер» 9800, оснащен встроенным компьютером. Силовый агрегаты - моторы Caterpiller, Detroit Diesel или Cummins. Завод ТОНАР предлагает покупателям автотехнику с дизелями Cummins. По ходовым качествам «Фред» идентичен «Интеру» 9800. Цена - от 33-34 тысяч долларов в зависимости от комплектации. Средний пробег - от 490 до 515 тысяч миль. По России автомобили не ходили. Преимуществом «американцев» являются алюминиевые кабины, что дает значительное снижение массы автомобиля. Однако все штатовские тягачи, идущие на наш рынок - только трехосные, с блокировками дифференциалов. В планах компании ТОНАР - завоз International 9400, который должен прибыть на стоянку где-то в конце февраля. Пойдет ли их продажа в России - покажет время. Торговлей европейскими грузовиками компания ТОНАР не занимается.

ООО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
Http://www.tonar.info, e-mail: trade@tonar.net
СЕРТИФИЦИРОВАНО ТОНАР
НАДЁЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ
Трехосный полуприцеп «ТОНАР-9746»
Изотерма
Рефрижератор
Тушевоз
Грузоподъемность 26т
СТРАХОВАНИЕ
ЛИЗИНГ
КРЕДИТ
ГАРАНТИЯ
СЕРВИС
Полуприцеп-самосвал «ТОНАР-9523»
Грузоподъемность 36т
Объем от 24 до 32 м³
Грузовой полуприцеп «ТОНАР-97461»
Участник международного автопробега "Лиссабон - Владивосток" - 2004 г.
Тентовый объемом от 86м³ до 107м³
Также производим "шторник" со сдвижным тентом боков и верха
КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ:
«ТОНАР-97462»
Под контейнеры - 40' HQ, 40'
«ТОНАР-974621»
Под контейнеры - 40', 2x20'
«ТОНАР-974622» (универсал)
Под контейнеры - 40' HQ, 40', 2x20', 30', 20'
ГАРАНТИЯ - 2 ГОДА НЕЗАВИСИМО ОТ ПРОБЕГА
ВЫПОЛНЯЕМ РЕМОНТ ПОЛУПРИЦЕПОВ, ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ КУЗОВОВ ИЗ «СЭНДВИЧ»-ПАНЕЛЕЙ ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА, ВЫПУСКАЕМ ПОЛУПРИЦЕПЫ, АНАЛОГИЧНЫЕ ИМПОРТНЫМ НА ОСЯХ BPW ИЛИ SAF С АЛЮМИНИЕВЫМИ БОРТАМИ И СТОЙКАМИ.
ЗАМЕНЯЕМ ОСИ ДРУГИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ НА ОСИ, ПРОИЗВОДСТВА МЗ «ТОНАР»
Московская область, Орехово-Зуевский р-н, 83-й км шоссе Москва-Нижний Новгород, МЗ «Тонар»
Т./ф.: (0964 по РФ) (24 для Москвы и МО) 16-32-51, 16-32-49, 16-32-55, 16-32-06
16-32-07, 16-32-08

Михаил Ожерельев
Фото Дмитрия Жигульского,
схемы Wabco

Тормозим воздухом

Описав в предыдущей статье подготовку и хранение сжатого воздуха на автомобиле, перейдем к рассказу о непосредственном его использовании по назначению.

Начнем с тормозной системы. Известно, что конструкция автомобиля предусматривает, как правило, два контура рабочей тормозной системы, а также стояночную и запасную. Для работы этих систем предусмотрено три независимых контура: 1 – тормоза задней оси, 2 – тормоза передней оси, 3 — стояночная и запасная тормозные системы (схема 1). В тормозную систему прицепа воздух подается из контура 3 через кран управления тормозами прицепа и автоматическую соединительную головку.

Рабочая тормозная система

Опишем принцип действия рабочей тормозной системы. Она приводится в действие двухконтурным тормозным краном (схема 2). Этот тормозной аппарат иногда называют подпедальным краном, так как он находится в непосредственной близости от тормозной педали и приводится в действие от нее. Кран состоит из двух секций для управления двумя контурами.

При нажатии на педаль закрывается выпускной клапан первого контура и открывается впускной. Имеющийся на входе 11 сжатый воздух проходит через камеру А и вывод 21 к подключенным далее тормозным приборам рабочего тормозного контура 1. Одновременно сжатый воздух попадает в камеру В и воздействует на поршень f, который управляет аналогичным образом клапаном второго контура, направляя сжатый воздух от входа 12 через камеру С и выход 22 к тормозным приборам контура 1. Иногда в тормозном кране предусматривается возможность автоматической регулировки давления в тормозном

«Парашют», ручной кран, кнопка блокирующего клапана на торпедо автомобиля Volvo

Воздушная тормозная система тягача

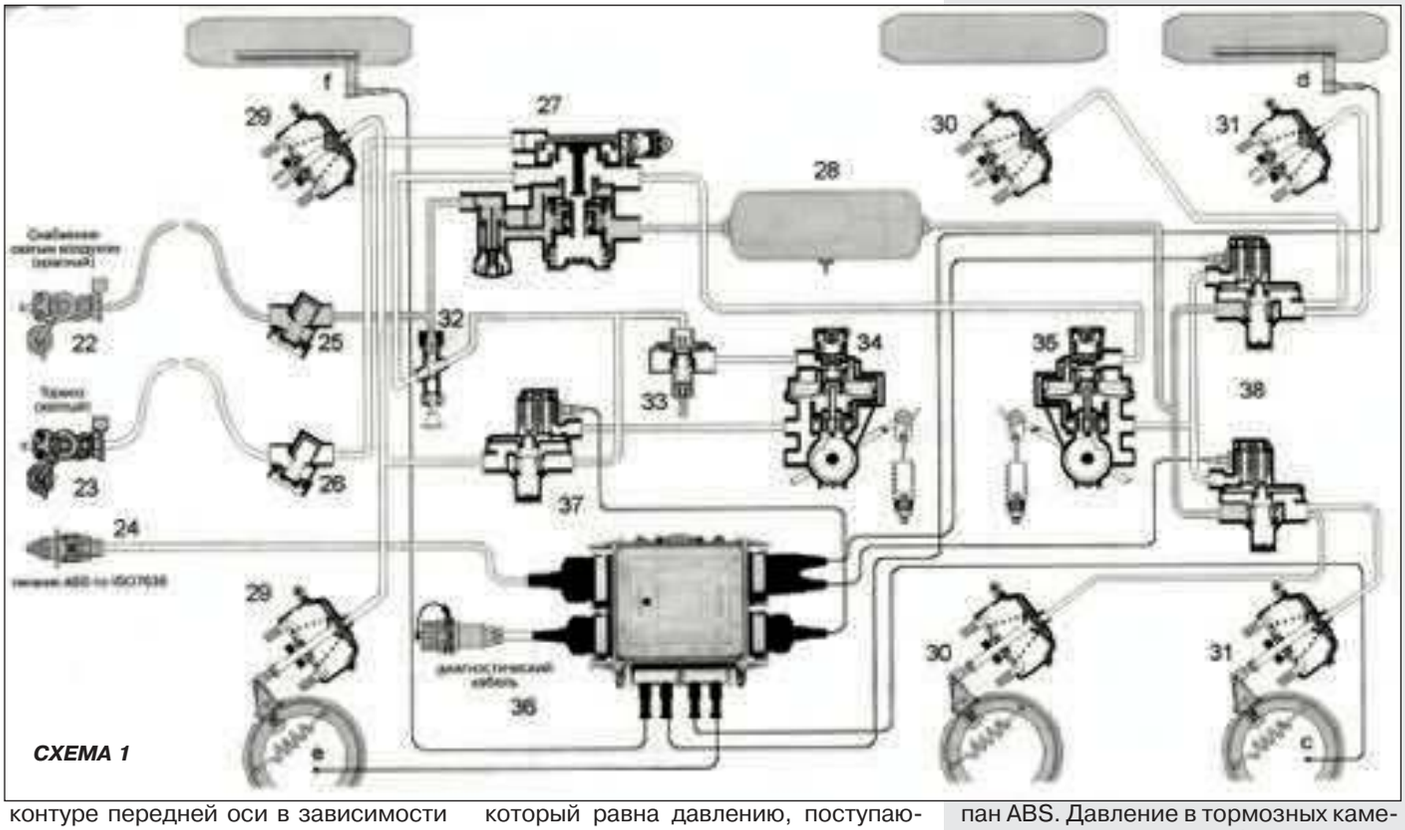


СХЕМА 1

контуре передней оси в зависимости от давления, создаваемого регулятором тормозных сил задней оси. В таком случае величина давления на выходе 22 зависит от управляющего давления, поступающего от регулятора тормозных сил задней оси на вывод 4. Принцип следящего действия, необходимый для того, чтобы водитель чувствовал усилие тормозной педали и регулировал интенсивность торможения, реализуется с помощью верхнего поршня, величина давления на который равна давлению, поступающего в тормозную систему.

При срабатывании тормозного крана сжатый воздух через магнитный клапан ABS (как правило, все импортные грузовики оснащены такой системой серийно) поступает в тормозные камеры передней оси автомобиля, а также к автоматическому регулятору тормозных сил. Он срабатывает и направляет сжатый воздух в рабочую камеру энергоаккумуляторов задней оси через магнитный клапан ABS. Давление в тормозных камерах, развивающих необходимое для колесного цилиндра усилие, зависит от усилия прилагаемого к тормозной педали и степени загрузки автомобиля. Регулировка давления в зависимости от нагрузки осуществляется с помощью регулятора тормозных сил, установленного на раме и связанного с задней осью шарнирным соединением. Уменьшение расстояния между рамой и мостом служит сигналом к увеличению давления в тормозных

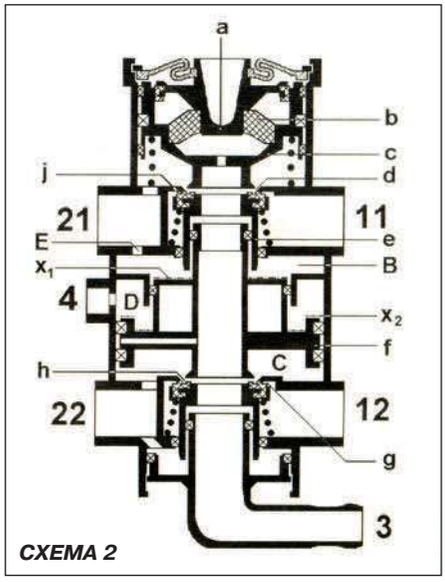


СХЕМА 2

Подпедальный (главный) тормозной кран

www.autotruck-press.ru

Регулятор тормозных сил

камерах. Если задняя подвеска выполнена на пневмобаллонах, а, как правило, современные грузовики за исключением самосвалов имеют именно такую конструкцию, точкой отсчета для регулировки тормозного усилия служит давление в пневмобаллонах. Левая и правая сторона имеют свой отдельный вход в регулятор. Величина давления, выходящего к тормозным камерам, в числовом выражении изменяется от 2 до 7 атмосфер. Для регулировки начального выходного давления регулятор имеет специальный регулировочный винт которым, в принципе, можно подстроить давление, но делать это в домашних условиях надо очень осторожно. Правильная регулировка может быть выполнена по манометру в соответствии со специальной настроечной таблицей. Такую таблицу размещают на видном месте под капотом автомобиля.

Кстати, при падении давления в пневмобаллонах, регулятор выдает на выходе половину рабочего давления полностью груженого автомобиля. Это свойство иногда бывает полезно при проверке задних тормозов пустого тягача. Смысл в том, что пустой автомобиль на полностью опущенных подушках должен тормозить эффективнее, чем в обычном транспортном положении..

На практике главный тормозной кран и регулятор тормозных сил иногда являются причиной серьезных утечек воздуха из пневмосистемы. При наличии ремкомплекта ремонт этих приборов не представляет особых трудностей. Единственное условие чистота и аккуратность ,отсутствие повреждений корпусных деталей.

Ускорительный клапан

Еще одним хитрым элементом тормозной системы тягача является кран управления тормозами прицепа. Его назначение – управление двухмагистральной тормозной системой прицепа совместно с главным и ручным тормозными кранами. Этот аппарат располагается на раме в непосредственной близости от кабины а его выходами являются магистрали, соединенные со шлангами прицепа. Для тех кому интересно, напомним, что в двухпроводной тормозной системе правая по ходу соединительная магистраль является магистралью снабжения и находится под постоянным давлением (красный цвет), а левая магистраль является магистралью управления. Давление в ней появляется при торможении и зависит от его интенсивности (желтый цвет). Для того, чтобы тормоза прицепа не запаздывали, в конструкции крана управления тормозами прицепа заложена функция опережения, т.е величина управляющего давления, поступающего на прицеп, может быть немного больше (0.2-0.8 бар) по отношению к давлению в рабочем тормозном контуре тягача. Описание многочисленных внутренностей этого крана в рамках данной статьи кажется малополезным занятием, поэтому ограничимся обозначениями соединительных выводов для тех, кто решится снимать этот прибор. Заметим, что цифровые обозначения выходов для всех приборов одинаковые.

Энергоаккумулятор

Ручной кран стояночного тормоза

Кран управления тормозами прицепа

11 - вход из ресивера 3 го контура

12 – выход к соединительной головки п.прицепа (питание)

22 – выход к соединительной головке п.прицепа (управление)

41 и 42 – вход рабочего давления от 1 и 2 контуров

43 – соединение с краном стояночного тормоза

Как показывает практика, вспоминать про этот прибор приходиться сравнительно редко при возникновении проблем с торможением прицепа.

Стояночная тормозная система

Стояночный тормоз не менее важный элемент тормозного управления. Тормозное усилие в этой системе создается с помощью мощных пружин, установленных в энергоаккумуляторах, а воздух действует наоборот – при растормаживании система заполняется воздухом, а при затормаживании выходит из системы, разжимая пружины. Система управляется с помощью крана, установленного в кабине. При перемещении рычага из верхнего положения сначала частично, а затем полностью (в фиксированном нижнем положении) сбрасывается давление воздуха в пружинном энергоаккумуляторе. Одновременно сбрасывается давление в магистрале на участке от тормозного крана до крана управления тормозами прицепа. Затормаживание прицепа при остановке осуществляется за счет подачи воздуха в управляющую соединительную магистраль.

Рычаг иногда имеет дополнительное фиксированное положение называемое положением контроля. В этом положении заторможенным остается только тягач. Это больше относится к грузовикам импортного производ-

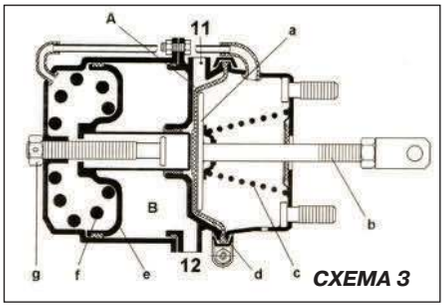


СХЕМА 3

Тормозная камера

ства, поскольку в Директивах Совета Европейского Экономического Сообщества содержится требование, чтобы грузовой автопоезд мог удерживаться на месте только за счет тормозной силы тягача. Иногда в этой системе можно запутаться. К примеру, на автомобиле Volvo рядом с рычагом управления стояночным тормозом расположена рукоятка управления парашютом (тормозит только прицеп), а также кнопка блокирующего клапана. В нижнем фиксированном положении рычага на тормоз встает только тягач. При необходимости затормаживания автопоезда целиком это можно выполнить, нажав кнопку блокирующего клапана. Кстати, блокирующим он называется потому, что при падении давления в пневмосистеме ниже 4 атмосфер, он утапливается автоматически. А для растормаживания автопоезда необходимо заполнить систему воздухом: отпустить рычаг стояночного тормоза и нажать на клапан (многие про него забывают). Вместе с ручным краном в стояночной системе работает ускорительный клапан. Он располагается в непосредственной близости от энергоаккумулятора и, как следует из названия, служит для быстрой подачи и выпуска сжатого воздуха из энергоаккумуляторов при срабатывании ручного тормозного крана. Быстрота достигается за счет сокращения длины воздушной магистрали.

Итак, пройдя многочисленные лабиринты, сжатый воздух поступает в последний исполнительный аппарат – тормозную камеру, в которой непосредственно создается тормозное усилие. Устройства эти довольно просты, поэтому ограничимся простыми советами. Диафрагмы тормозных камер подразделяются по диаметру и глубине. По возрастанию диаметра они подразделяются на типы – тип 20, тип 24 и тип 30 (размер в дюймах), а в зависимости от хода штока диафрагмы могут быть мелкими и глубокими. Комбинированные тормозные камеры с пружинным энергоаккумулятором состоят из диафрагменной части для рабочей тормозной системы и пружинного механизма для вспомогательной и стоя-

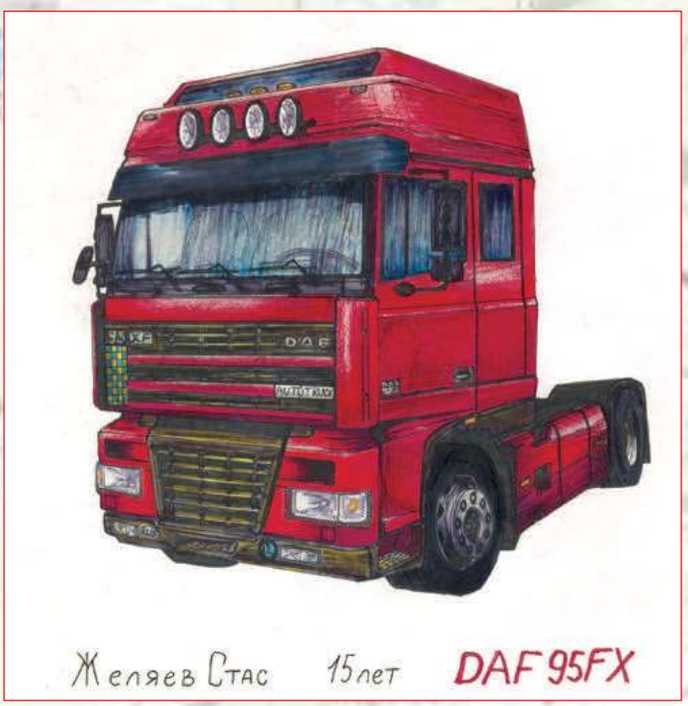
Кран управления тормозами прицепа

ночной тормозной системы. (схема 3) Такие камеры имеют два вывода для подсоединения: 11 – камера рабочей тормозной системы, 12 – подвод воздуха для растормаживания энергоаккумулятора. При полном падении давления, можно растормозиться путем вывинчивания центрального шестигранного болта на выводе 12. Некоторые камеры имеют механизм быстрого растормаживания, для срабатывания достаточно ударить по головке болта чем-нибудь весомым. Утечка воздуха из энергоаккумулятора в расторможенном положении свидетельствует о выходе из строя уплотнений поршня. Разбирать узел и устранять неисправность в домашних условиях очень опасно для жизни ,данная работа должна проводится только при наличии специального пресса . хотя запасные части продаются. Утечка воздуха при нажатии на тормозную педаль возникает при повреждении диафрагмы рабочей камеры. Ее замена не представляет никаких трудностей, а диафрагмы одного и того же типа взаимозаменяемы.

Ну вот вроде бы и все, но растущая конкуренция в автотранспортной промышленности приводит к постоянно повышающимся требованиям, предъявляемым к тормозным системам Появление электронно – пневматических тормозных систем (EBS) является следующим логическим шагом, которая отвечает данным требованиям. Электронная система позволяет получать оптимальное соотношение между тормозными силами отдельных колес, а также между тягачом и прицепом.

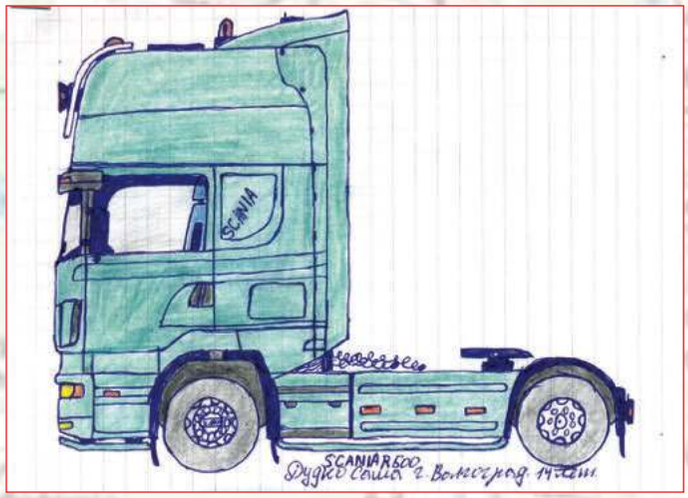
Регулятор тормозных сил (на раме)

www.autotruck-press.ru

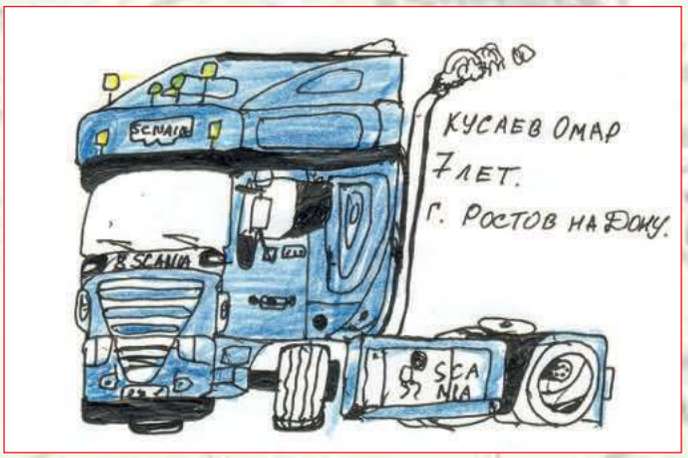


Желяев Стас, 16 лет, г. Шахты

Епатко Сергей, 11 лет, г. Тихорецк

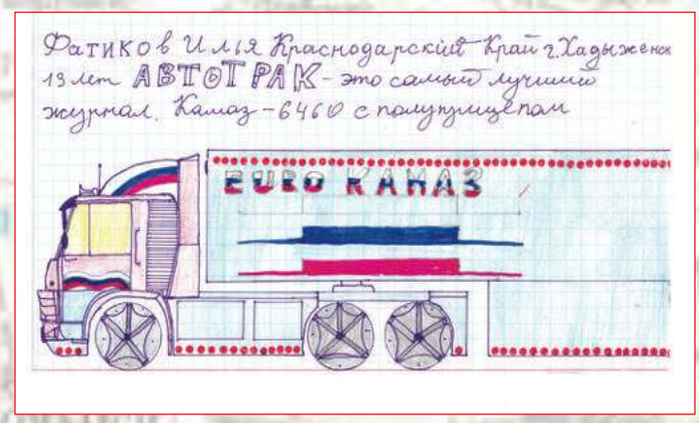


Дудко Сергей, 14 лет, г. Волгоград



Кусаев Омар,7 лет, г. Ростов на Дону

Тышлатов Константин, 14 лет, г. Азов



Фатиков Илья, 13 лет, г. Хадыженск

Вениаминов Артур, 12 лет, г. Ростов на Дону

Редакция журнала «Автотрак» выражает благодарность всем читателям, приславших рисунки и письма.

Пишите и рисуйте!
Ждем пожеланий, предложений и отзывов.

г. С.Петербург

Автосалон Hyundai

26 января наступившего 2005 года официальный российский дистрибьютор Hyundai – «Hyundai КомТранс» открыл первый в России салон коммерческой техники Hyundai.

На церемонии открытия автосалона присутствовал Джонг Йонг Ким - вице-президент компании Hyundai Motor Company. Кроме того, церемонию открытия посетили представители различных государственных структур: министерства обороны, Администрации Президента РФ, а также официальные лица из Мособлтранса. Присутствовали также российские дилеры компании Hyundai и представители различных лизинговых компаний. Не были обделены вниманием и клиенты компании «Hyundai КомТранс»: на церемоpонию открытия автосалона были приглашены заказчики автотехники Hyundai из разных регионов России: Уральского, Краснодарского, Красноярского, а также из таких городов, как Санкт-Петербург, Самара, Екатеринбург, Челябинск и др. Разумеется, присутствовали представители крупнейших российских пивных компаний, уже заказавших около 350-и единиц техники Hyundai, часть из которых уже отгружена покупателям.

Гостям открывшегося автосалона были продемонстрированы автобус Hyundai County и легкий развозной грузовик Hyundai HD72 – обе машины являются лидерами продаж по России в 2004 году. В течение нынешнего года компания также планирует пополнить автосалон другими моделями грузовиков и автобусов марки Hyundai. Вся техника будет постав-

ляться в Россию с заводов Hyundai Motor Company в Южной Корее.

Для клиентов московского автосалона «Hyundai КомТранс» разработаны специальные программы кредитования и лизинга. Дилер также располагает в Москве собственным техцентром и складом оригинальных запчастей, что позволяет компании предоставлять своим многочисленным клиентам качественный послепродажный сервис, включающий плановое техническое обслуживание, текущий, капитальный и гарантийный ремонт.

Компания «Hyundai КомТранс» работает в России с 2000 года и предлагает российским заказчикам довольно широкий выбор автобусов, грузовиков и спецтехники. Открытие первого автосалона коммерческой техники является очередным шагом по укреплению позиций компании на российском рынке. За прошедший год была значительно расширена клиентская база; продано свыше полутора тысяч единиц коммерческой техники – план продаж был перевыполнен более чем в 2,5 раза.

В ближайших планах компании «Hyundai КомТранс» – расширение дилерской сети по всей территории России, разработка специальных программ по работе с дилерами и клиентами, а также проведение маркетинговых акций и участие в выставках.

Целью открытия автосалона для компании «Hyundai КомТранс» является значительное увеличение продаж строительной и специальной автотехники, грузовых автомобилей и автобусов марки Hyundai в России.

ИНТКОМ-СЕРВИС

Ремонт любой сложности
ТО п/прицепов и тягачей
европейского производства
Ремонт воздушной системы

ЗАПЧАСТИ
BPW, SAF, ROR

тел./факс: 470-0202
моб.: 8-926-262-1720
8-903-164-1884
Москва, Ярославское ш.
пит. «Северянин», влад. № 10

ДИАГНОСТИКА БЕСПЛАТНО!

ПРОДАЖА ПОЛУПРИЦЕПОВ

- Импортных
- Тентованных
- Рефрижераторных
- Новых
- Б/у

СЕРВИС

Раменский район, аэропорт Мячково
Тел.: (095) 796-2384
130-5401
552-9888
Факс: (095) 182-2317
www.trucks.d2d.ru
e-mail: ay@d2d.ru

ООО «РЕФТРАНССЕРВИС»

ЗАПЧАСТИ
РЕМОНТ
ТО-2 за 1,5 суток
Обслуживаем дисковый тормоз
Предъявителю скидка 3%
ИМПОРТНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ
на осях SAF, ROR, BPW, Trailor, Fruehauf
ГАРАНТИЯ 3 МЕСЯЦА
ШИНЫ, ДИСКИ
ГРУЗОВОЙ ШИНОМОНТАЖ
По предварительной договорённости возможна работа в выходные дни
(095)558-90-07
(доб.26)558-91-55
(095)761-92-00

Auto-holland.com
Vland & Berg Corporation • Навигатор-Холланд

грузовая, прицепная и спецтехника
- Главная
- В продаже
- Поиск
- Спецификации
- Заявка
- Услуги
- Документы
- Координаты

Разное

Грузовая, прицепная и спецтехника
Продажи в Голландии и Бельгии
Поставки в РФ

приглашаем представителей компаний для заключения контрактов на поставку техники

Лизинг

Представительство в РФ:
Москва, ул. Земляной Вал 65 стр.1
Тел.: (095) 915 20 82; 915 00 84
Факс: (095) 915 57 01

фирма "ТракМоторс"
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ, АВТОБУСОВ И СПЕЦТЕХНИКИ

MB
Scania
Volvo
MAN
KHD
Iveco
Daf

Поршнекомплекты, гильзы, поршневые кольца, прокладки, фильтры KS, Mahle, AE, Victor Reinz

Плунжерные пары, распылители, ремкомплекты ТНВД, подкачивающие насосы, клапана Bosch, DTP, Flag

Турбокомпрессоры KKK, Schwitzer, Garret, Holset

Водяные помпы, сцепления, амортизаторы, радиаторы, тормозные накладки Sachs, Boge, Behr, Jurid

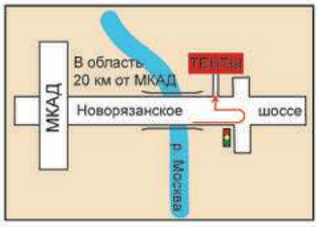
Рулевые тяги, наконечники, сайлентблоки, шкворня, пневморессоры, компрессоры, воздушные краны, подшипники Wabco, Knorr, Febi, SKF, ContiTech

Москва, ш. Энтузиастов, д. 31, офис 33
тел./факс: (095) 540-1067 (многоканальный)
www.truckmotors.ru
e-mail: info@truckmotors.ru

ООО «БАТ»

Изготовление и ремонт тентов,
каркасов, ворот, летних кафе
брезентовых автопологов, ПВХ

Сварочные работы



Тел.: (095) 745-17-32
8(901) 750-17-32

Изготовление и ремонт тентов, каркасов, ворот
Увеличение и уменьшение объема кузова удлинение полуприцепов до 105 м3
Работа по сцепке тягача, полуприцепа и прицепа в автопоезд L=24 м
Ремонт и восстановление рам полуприцепов, сварочные работы
Реклама на транспорте
Изготовление и продажа подкатных тележек

Тел.: (095) 746-3944, 784-3944. Факс: (095) 771-7371
www.viles.ru

Алексей Мошков
фото автора

Веселая ночь

Обложившись запасными аккумуляторами и канистрами с водой, трогаемся в путь

Говорят, если о чем- то очень сильно мечтать, то желание обязательно сбудется. Особенно, если оно идиотское. В своей статье «Большие братья» (Автотрак №3 за 2004 год) я имел неосторожность его сформулировать: прокатиться на контейнерном погрузчике по городу. Не прошло и полугода, как мой звездный час настал. Я за рулем контейнерного погрузчика «Валмет» шириной 4, высотой 4,5 метра и массой 40 тонн еду по московским улицам. И это мне не сниться!

А начиналось все весьма буднично. В нашу мастерскую заглянул прилично одетый человек, что само по себе является событием. Нет ли здесь специалистов, которые разбираются в больших погрузчиках? – поинтересовался он. Конечно, есть! – отвечаю я, вспомнив свою кандидатуру. И мы тронулись в путь. Долго ли, коротко ли мы ехали, но очутились на задворках одной из столичных ТЭЦ перед воротами какого-то склада, и я вижу конечный пункт нашего путешествия – погрузчик «Валмет», почти как «мой», только поновее. «Мой» трактор выпущен в 1973году (нашей эры), а этот на десять лет помладше. Отличия, хоть небольшие, но есть. Место прежнего 9 литрового двигателя «Скания» занял 11 литровый, тоже безнаддувный двигатель этой же фирмы. Мало того, он теперь приподнят над палубой и закрыт отдельным капотом. Кабина стала выше и в ней произошли изменения. Кресло и пульт более «крутые», изменилось и управление вилами и КПП. Теперь все на джойстиках с сервоусилителями. Передач поубавилось, осталось только по две вперед и назад. Исчезла совершенно ненужная педаль сцепления. Теперь «газ» справа, а тормоз слева, как в троллейбусе. Как и прежде, рабочее место можно развернуть назад, чтобы контейнер не заслонял обзор. Хотя непохоже, чтобы этот погрузчик когда-нибудь их возил.

Как выяснилось, его привезли с собой финны, которые что-то строили на ТЭЦ, да так и бросили двенадцать лет назад. А моя задача состоит в том, чтобы оценить его возможность доехать своим ходом до нашей станции, где трактору необходимо сделать ТО после стольких лет стоянки. Еще раз осматриваю дизель: вроде все на месте, беру на пробу масло из двига-

теля, гидротрансформатора с коробкой и гидросистемы. За правильность марки поручиться не могу, моя фамилия не Менделеев, но вроде без воды, да и назначение масел не перепутано. В системе охлаждения ничего нет. Левые колеса слегка подспущены, но ехать можно.

Клиент интересуется, не знаю ли я специалиста, который сможет на нем проехать из пункта «А» в пункт «В», по возможности никого не раздавив. Отвечаю, что у меня на примете есть такой, а сам прикидываю, что делать с «Газоном», на котором приехал. Везти его на вилах не получиться, тогда наша ширина будет больше 7 метров, а для города это слишком. Поставить на палубу его нечем, да и капот мешается.

Возвращаемся мы уже на машине клиента на следующий день. С собой везем три канистры солярки и два аккумулятора. Топлива, конечно, мало, но до ближайшей заправки хватит. Открываю дверь аккумуляторного отсека, и на меня обрушивается целый водопад. Многовато же накопилось воды за 12 лет, прямо как в ленинградском «Медном всаднике». Клеммы и провода тоже в воде, стало быть, надо ждать сюрпризов. Перед тем, как подсоединить общий «плюс», слегка касаюсь проводом аккумулятора. Вроде нигде не искрит. Заливаю воду в двигатель и вот тебе раз: откуда–то льется ручей. Первая мысль – приехали: трещина в блоке. Но при детальном рассмотрении замечаю причину неисправности: треснула крышка компрессора. Быстро снять ее для ремонта не удастся, так как надо снимать коллектор, да и некогда. Температура понижается с каждым часом и начинает идти снег. Если в гидротрансформаторе есть хоть капля воды, при «минусе» двигатель просто не провернется.

Вскоре клиент возвращается с холодной сваркой и еще с 60 литрами топлива. Кое как замазываю трещину, но при низкой температуре эпоксидная смола не застывает, и течь продолжается, правда, в несколько меньших масштабах. Не надеясь ни на что, (проводка за 12 лет в воде просто обязана была сгнить) нажимаю кнопку «START», совершенно неожиданно двигатель заводиться! Но радоваться некогда. Скорее затариться водой и за ворота. Интересно, были ли они здесь 12 лет назад, когда погрузчик заезжал на территорию? Шанс не пройти велик, но делать нечего, и с зазором по бортам в 2 -3 сантиметра начинаю протискиваться на волю. И тут двигатель глохнет! Пытаюсь прокачать топливо ручным насосом, но выясняется, что больше половины топлива вытекает наружу через рассохшиеся уплотнения. Не нахожу и воздушных пробок на ТНВД привычных по дизелям «ЯМЗ». Вместо них откручиваю какой-то штуцер и, о чудо, воздух, наконец, выходит. Теперь рысью в кабину и ходу отсюда! После того, как погрузчик на узкой дороге, ведущей из промзоны в город, заглох третий раз подряд, собрав несметную толпу машин, нахожу причину неприятностей: заржавели тросы «глушилки» и «газульки». Немного расхаживаю их, и неприятность больше не повторяется. Тем временем вода, которую все время доливали в двигатель кончилась, да и стало ясно, что в плотном потоке в город нам не выбраться. Оставляем погрузчик на ближайшем пустыре. Вернемся ночью.

Кабина погрузчика

Дубль третий. Двенадцать ночи. Группа искателей приключений снова на знакомом пустыре. На этот раз мы взяли с собой целую бочку воды и, по слухам, в городе нас будут сопровождать «Гаишники». Но прежде надо выбраться из лабиринта узких улочек промзоны. Беглый осмотр: вроде ничего не стырили и вперед. Удивительно, но у нас работает желтая мигалка, и левая фара. Слегка подминая деревца на обочинах, движемся по проезду, шириной 3,5 метра. Очень интересна реакция немногочисленных встречных машин на наше появление. Сначала, глядя на одну фару, они думают, что это мотоцикл, далее до них начинает доходить, что для мотоцикла сейчас холодно, да и фара высоковата. Когда же они видят ползущий заснеженный двухэтажный домик с вилами, торчащими на уровне их кабин, начинается паническое бегство. Никогда бы не подумал, что Камаз с полуприцепом может так быстро ездить задним ходом. Даже небольшой маневровый тепло-

Видимость «0» - идем по приборам

Вода уходит из-под головки блока

воз, тянущий бочки с мазутом, не спешит воспользоваться своим преимуществом на переезде и дает три коротких гудка: сигнал остановки. Спасибо, друг! Даю один длинный (на железнодорожном языке сигнал отправления) и переваливаю через рельсы.

Пока моя свита ждет прохождения поезда, осматриваю машину и обнаруживаю безрадостную картину: вода течет уже из трех мест! К пробоине в компрессоре добавились утечки через стык одной из двух головок блока и, похоже, из самого блока. К счастью, с утечкой из блока удалось разобраться: на ходу открылся пробковый сливной краник. Подъезжают сопровождающие, вместе доливаем воды и едем дальше. А что еще делать?

А вот и город и обещанные «гаишники». Только они уже на обычной машине и без формы. Пока нас ждали, у них кончилась смена. В плане безопасности движения толку от такого сопровождения мало, ну да ладно, хотя бы на постах будут отмазывать. Мы движемся в сторону МКАД поскольку предполагается, что там разрушения от нашего проезда будут минимальные. А так хотелось махнуть через Кутузовский проспект! Прямо через триумфальную арку! Но и так тоже интересно. Дорога постепенно из 6 становиться 3-х полосной, а погрузчик занимает сразу две из них. Что делать, если справа и слева будут стоять машины, непонятно. Одна надежда, что сейчас ночь. А вот и выезд на кольцевую дорогу. Похоже, стратеги, планировавшие наш маршрут, немножко просчитались: съезды на МКАД довольно узкие, кроме того, по бокам стоят металлические ограждения. Снова протискиваюсь в сантиметрах от препятствия.

Все! Мы на МКАДе! Можно утопить газ в пол. Как бы не так! Хотя двигатель здесь явно мощнее, чем у меня, но кинематическая скорость ниже. Дизель ревет, а наша скорость не превышает 30 километров в час. Даже обидно. Готовились, готовились - и на тебе! Но, ничего - зато растянем удовольствие. И в 2 часа ночи на МКАД есть жизнь. Проплывают ярко освещенные стоянки гипермаркетов, работают и АЗС. Может, заедем, заправимся? Жаль, но, несмотря на расход в 2,5 литра на километр, в этом пока нет необходимости. Пытаюсь сделать несколько снимков, но чуть не переезжаю приткнувшийся на обочине самосвал. Нет, лучше от управления не отвлекаться, к тому же дорога начинает слегка подмерзать. Вовремя вспоминаю про высоту и при виде моста опускаю вилы почти до земли. Теперь мы, наверное, укладываемся в заветные 4 метра. Двух скоростей погрузчику для езды по дорогам явно маловато: на подъемах приходиться переключаться на первую, а на ней быстрее 10 км/ч машина не едет. А вот и знакомый съезд. Мы почти дома. Заспанный охранник долго не может открыть шлагбаум. Ему лучше поторопиться, а не то оставлю без орудия труда. Со ставшим уже привычным зазором в сантиметр протискиваюсь задним ходом в бокс, глушу дизель, выключаю «массу». Становиться темно и тихо, только слышно, как убегает вода из системы охлаждения. Все, рейс завершен. Каковы же уроки?

Крышку компрессора снять нелегко

Во-первых, такую операцию всегда надо готовить заранее. Все равно, что Вы везете: строительную технику своим ходом или перегоняете карьерный самосвал по городу, но на решение технических проблем, как правило, нужно никак не менее двух дней. Не всем так везет как мне.

Во-вторых, такую технику при переездах должна сопровождать машина с парой слесарей и запасом расходных материалов.

В третьих, маршрут желательно посмотреть вместе с водителем, а не назначать по принципу «да я там, на «Жигулях» проезжал». Согласовывать маршрут заранее или просто договориться с экипажем ДПС о сопровождении дело начальства.

В четвертых, водителям, назначенным на такое дело, не рекомендую брать с собой какие либо документы кроме паспорта. Ведь почти всегда подобные «автопробеги» проходят с нарушениями всех мыслимых правил и, если все-таки, Вас остановят, то отберут все «права» какие окажутся у Вас в этот момент. Будьте готовы, что в случае серьезной поломки начальство разбежится, поэтому не помешает чистая одежда и деньги на такси. Урок усвоен? Тогда счастливого плавания!

ЕВРОТРЕЙД
БЕЗУПРЕЧНОСТЬ ВО ВСЕМ!
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР Volvo Truck Corp.

ВПЕРВЫЕ В РОССИИ
ТЮНИНГ ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ

Седельные тягачи
VOLVO, RENAULT, MAN, DAF, SCANIA

Полуприцепы, рефрижераторы
SCHMITZ, LAMBERET, CHEREAU

Покупаем подержанные тягачи и полуприцепы европейского производства от 92 г.в.

www.td-eurotrade.ru
e-mail: post@td-eurotrade.ru
(095) 995-32-12
740-38-47

Евротраксервис
Официальный дилер Volvo Truck Corp.
ETC
Тел: (095) 502 9970, 502 9972
Кузовной ремонт грузовиков, правка рам, покраска
Компьютерная диагностика, агрегатный ремонт, техническое обслуживание грузовиков
VOLVO

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
минского автомобильного завода
надежность и качество
АЛЬЯНС-АВТО
ВСЕ МОДЕЛИ
МАЗ
СПЕЦТЕХНИКА
ЛИЗИНГ, ГАРАНТИЯ
АВТОСТРАХОВАНИЕ
(095) 363-42-03
476-71-71
Москва, Полярная, 33 www.all-auto.ru

ОШИБКИ НА ДОРОГЕ

КАК ИЗБЕЖАТЬ ИХ И УЛУЧШИТЬ ВОДИТЕЛЬСКИЕ НАВЫКИ

Существует много способов повышения безопасности на дороге. Властные структуры делают все возможное по улучшению правил движения и схемы дорог. Фирмы-производители разрабатывают все более безопасные транспортные средства.

Но все это не имеет смысла без самого важного фактора: решений и поведения водителя-лица, управляющего огромными силами, заключенными в движущемся грузовом автомобиле.

Ниже приводятся некоторые наиболее серьезные ошибки, которые могут совершать водители. А вам самим не приходилось их совершать?

ОПАСНОСТЬ КУРЕНИЯ

Курить или не курить - это решение является индивидуальным. То же самое применимо к курению во время управления автомобилем. Однако процедура прикуривания и тушения сигареты на ходу всегда является операцией, отвлекающей внимание водителя от управления автопоездом и наблюдения за окружающей обстановкой. Можно даже не говорить о случаях, когда сигарета падает на пол или, хуже того, на брюки! Есть водители, которые вместо тог, чтобы использовать пепельницу при тушении сигареты, выбрасывают окурок в окно. Им следует помнить, что выбрасывание из автомобиля любого предмета, наподобие окурка, всегда сопряжено с риском. Каждый год это приводит к пожарам в сельской местности, а в ряде случаев – в районах сплошной застройки. Транспортное средство, ваше или чужое, может даже загореться. Отдел анализа ДТП компании Volvo получает протоколы о случаях, когда непотушенные сигареты попадали обратно в кабину или воздухозаборники машины самого курильщика или машины, следовавшей позади.

С учетом вышесказанного следует заметить, что компания Volvo разработала эффективную защитную сетку, предохраняющую воздухозаборник от попадания в него посторонних предметов.

ЛУЧШАЯ ЗАЩИТА РЕМЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ.

Будем откровенны: а всегда ли вы пристегиваете его, будучи за рулем? Все больше водителей осознает, что не существует более важного средства безопасности, чем ремень. Однако странно, что слишком многие водители не пользуются им, даже зная о том, что ,как минимум, в 60% случаев ремень безопасности полностью предотвращает травмы, получаемые водителями при авариях, или снижает их тяжесть. Надежность усовершенствованной системы безопасности в современном грузовом автомобиле

полностью зависит от водителя и пассажиров, пользующихся ремнями. Ремень безопасности является наиболее дешевым, простым и надежным средством защиты водителя и пассажиров от травм, получаемых при авариях. Он эффективен в авариях различного типа, а также играет важную роль даже на малых скоростях.

НЕ СЛИШКОМ НАЖИМАТЬ НА ПЕДАЛЬ АКСЕЛЕРАТОРА И СОБЛЮДАТЬ ДИСТАНЦИЮ

Скорость и дистанция: не «сидите» ли вы «на хвосте» у автомобиля, движущегося впереди?

Можно и не говорить о том, что скорость и расстояние до автомобиля, движущегося впереди, тесно связаны между собой. Наилучшей «подушкой безопасности» является дистанция. Однако нередки случаи, когда «коллеги-дальнобойщики» движутся с высокой скоростью на расстоянии нескольких метров друг от друга. Не о вас ли идет речь, уважаемый читатель?

Вам, может быть, интересно узнать, что исследования отдела анализа ДТП компании Volvo показали, что столкновения между двумя грузовыми автомобилями, движущимися в одном и том же направлении, являются вторым по численности типом ДТП, в которых водители получали травмы. К наиболее частым ДТП относится выезд одиночного грузового автомобиля за пределы дороги. Более подробная информация об этом содержится на Web-сайте www.volvotrucks.com/sfety.

В своих исследованиях отдел анализа ДТП компании Volvo показал, что при использовании ремня безопасности в 6 из 10 аварийных случаев можно было смягчить последствия травм, полученных водителем или избежать их совсем. Ремень безопасности необходим и при движении с малой скоростью. Скорость в крэш - тестах компании VolvoTrucks обычно составляет 30-50 км/ч.

Даже при таких небольших скоростях манекены, не пристегнутые ремнями, резко перемещаются мощным ударным воздействиям. Если бы реальный человек находился в кабине грузовика и не был пристегнут ремнем, то он бы получил серьезные травмы.

Любое явление, связанное с неустойчивостью, обостряется с увеличением скорости. Этот принцип применим ко всем типам автомобилей и автопоездов. Вы обязаны всегда пристально следить за устойчивостью. Например, зачастую водитель не чувствует поведение прицепа.

ПРОВЕРКА И ЕЩЕ РАЗ ПРОВЕРКА

С точки зрения безопасности представляется важным, чтобы вы – водитель – проводили осмотр автомобиля перед каждой поездкой. К нему относится проверка освещения, состояния шин, в частности давления воздуха и наличия камней между сдвоенными шинами, проверка жидкости бачке стеклоомывателя. Делаете ли вы такую проверку?

Знаете ли вы, что при перевозке груз должен быть закреплен настолько хорошо, чтобы он мог противостоять продольной силе, толкающей его вперед, и равной (как минимум) общему весу груза? Соответствующее требование применимо к силам, толкающим груз назад и в стороны, при этом речь идет о противостоянии силе, равной половине общего веса груза. Оборудование для строповки груза следует проверять не реже одного раза в неделю, поврежденные стропы должны демонтироваться и заменяться новыми.

При перевозке опасных грузов следует составить план погрузки. Если в поставку входят грузы различного типа, то упаковки с опасными грузами следует отделить от остальных упаковок. План погрузки позволяет увидеть, где будут находиться опасные грузы в случае аварии.

ВСЕГДА БЫТЬ МАКСИМАЛЬНО ВНИМАТЕЛЬНЫМ

Концентрация внимания всегда ли она максимальна?

В некоторых странах имеются жесткие ограничения, касающиеся разговора по мобильным телефонам в автомобилях на ходу. Другие страны не имеют подобных ограничений. В странах, относящихся ко второй категории, можно наблюдать ужасные картины: водители-профессионалы управляют автомобилем, делая пометки в блокноте одной рукой и держа мобильный телефон в другой. Таких водителей не очень много, но они все же существуют.

Легко впасть в раздражение, когда вы видите, что кто-то другой ведет себя на дороге не разумно. «Дорожное раздражение» приводит к авариям, даже водителей-профессионалов. Понятие «активное вождение» означает, что вы учитываете и просчитываете возможность ошибок у других водителей при движении.

Ровное и расчетливое вождение не только говорит о вас, как о хорошем водителе, но также снижает износ кузова и автомобиля в целом. Активное вождение также предполагает, что вы обращаете внимание на ваше собственное состояние и чувство усталости.

Для того чтобы движение было безопасным, зачастую недостаточно лишь вашего зрения и слуха. Необходимо помнить, что не все участники движения ведут себя предсказуемым образом – они могут нарушать правила движения или поступать в соответствии с каким-то своими соображениями. Поэтому следует постоянно анализировать ситуацию и стараться предугадать следующий шаг, который предпримут ваши коллеги по дорожному движению.

Внимательно анализируя различные обстоятельства и действия, происходящие в непосредственной близости от вашего транспортного средства, вы сможете предвидеть опасность. К этим обстоятельствам и действиям можно отнести: отражения в стеклах, тени и, прежде всего, поведение других участников движения.

НЕ СПАТЬ!

Сон: вы чувствуете себя свежим и бодрым? Усталость за рулем может быть приравнена к недостаточной концентрации внимания, а это очень опасно при езде.

Даже самые опытные водители не могут сопротивляться, когда их клонит в сон, и это несмотря на то, что, по результатам исследований, водителям профессионалам удавалось лучше всех сопротивляться сонливости. Глубокий ночной сон является жизненно важным и это связано с нашими биологическими часами. Любой человек, который собирается ехать ночью, должен поспать перед отъездом и уменьшить сонливость, возникающую спустя несколько часов, тем самым уменьшая риск ДТП. Если вы бодрствовали в течение десяти часов, то потребность в глубоком сне возрастает. Большинство наибо-

лее распространенных одиночных ДТП (с участием одного автомобиля) происходят утром. В это время риск одиночных аварий на автомагистралях возрастает более чем в 10 раз. Причина: водители засыпают и их машины оказываются в кювете. Продолжительная езда (свыше десяти часов) еще более увеличивает риск ДТП. Это осознает каждый водитель-дальнобойщик; водители, которым задавали вопрос о наиболее вероятном времени засыпания, говорят, что наиболее опасными часами они считают раннее утро.

Каким же образом можно сохранить бодрость?

Перед началом поездки убедитесь, что вы отдохнули. Убедитесь, что температура и влажность в кабине благоприятны для работы, и уменьшите уровень шума до минимума. Важным фактором является правильная посадка – при необходимости отрегулируйте сиденье и угол рулевой колонки.

ЧЕЛОВЕК ЕСТЬ ТО, ЧТО ОН ЕСТ

Пища: питаетесь ли вы правильно и в нужное время?

От легкой, то есть нежирной пищи вы устаете меньше. Жирная пища вызывает чувство сонливости. Переедания и снижает концентрацию внимания. Если вы едите регулярно, то переваривание пищи улучшается. Обычно рекомендуется три основных приема пищи и два «перекуса». Мороженое, чипсы и хлопья не опасны, но в больших количествах они приносят вред. Другие продукты, таки как рыба, фрукты, овощи, хлеб и нежирное молоко, приносят больше пользы.

Отсутствие приема пищи затруднит вашу работу, поскольку содержание сахара в крови упадет, и концентрация внимания ухудшится. Пища и питье дают водителю больше энергии.

Рано или поздно уровень сахара в крови упадет, и это окажет воздействие на ваше внимание. Фрукты, наподобие бананов, дают дополнительную выносливость до наступления времени обеда или ужина. Плитка шоколада даст вам быстрый заряд энергии. Но не даст выносливости, поскольку уровень сахара в крови вновь быстро упадет.

Обильное питье улучшает концентрацию внимания и выносливость. Также вы сможете избежать головных болей, связанных с обезвоживанием.

Людям, ездящим ночью, рекомендуется поддерживать обычный цикл питания и съедать завтрак, обед и ужин, тем самым равномерно распределяя энергию на протяжении суток.

Вам будет интересно узнать, что компания Volvo Trucks увеличила прочность опоры сиденья водителя, так что оно выдерживает нагрузку в 150 кг (ранее-120). Это говорит об определенных тенденциях в средней величине массы водителей.

ОТДЫХАТЬ И РАССЛАБЛЯТЬСЯ?

Как вы используете долгожданный перерыв в работе? Исповедуете ли вы принцип «Сели – поели - опять пошли?»

При нахождении за рулем спина, плечи и поясница подвергаются значительным нагрузкам. Поэтому, когда вы выходите из машины. Полезно восстановить затраченную энергию, сделав ряд упражнений, снимающих мышцы. И неважно, что вы чувствуете себя неловко. Польза от этого будет сказываться в течение нескольких часов.

Вот несколько простых упражнений, которые предотвращают и смягчают боль в спине и другие физические неудобства, связанные с сидячей работой.

После того как в течение продолжительного времени вы находились в сидячем положении, положите руки на пояс и прогнитесь назад несколько раз.

Запустив пальцы рук в волосы на голове (если они еще остались), сделайте вращение локтями изнутри наружу. Это упражнение хорошо для плечевого пояса.

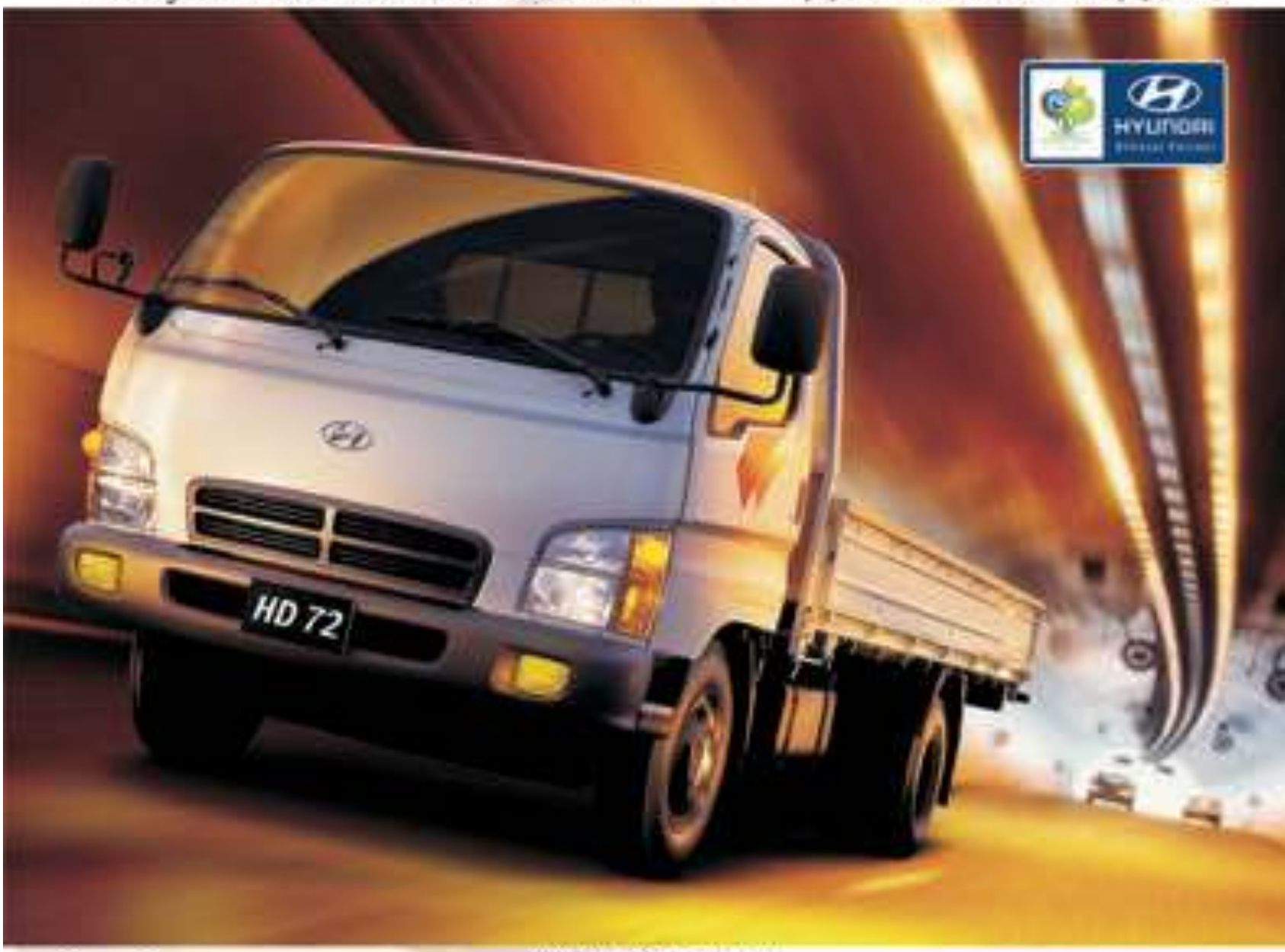
Проверяя давление в шинах, согните ноги в коленях несколько раз, как бы уже находясь в нужном положении. Поднимитесь на мысочках, одновременно вытянув руки вверх. Это способствует улучшению циркуляции крови в сосудах ног. Прогуляйтесь после еды. Если вы спешите, то несколько кругов вокруг придорожного кафе не помешают. И наконец – расслабьтесь на несколько минут перед тем, как продолжить поездку.

СТИГ-АРНЕ ФРЕДЛУНД
С любезного разрешения Volvo Truck Corporation

HYUNDAI

«HYUNDAI КомТранс Рус»
Официальный дистрибьютор
Москва, ул. Сокольнический вал, д. 1а
Тел.: (095) 730-5588 / Факс: (095) 255-3940
E-mail: info@hyundai-comtrans.ru

Разумное вложение ⟹ достойная отдача



www.hyundai-comtrans.ru

Наши дилеры:
Москва: ООО «Хенда КомТранс» (095) 255-2912, ООО Автоцентр «Фургон» (095) 744-0616, ЗАО «Компания Грузовик» (095) 785-8999, ОАО «Мотор-Ц» (095) 101-2560, ООО «Эпекс-Полюс» (095) 232-4266. **Санкт-Петербург**: Автоцентр «DACAR» (812) 327-0427, ЗАО «ТД «Мосдизайнмаш» (812) 115-1754. **Нижний Новгород**: ООО «Орион-Авто» (8312) 63-5635, ООО «Пальмира» (8312) 46-0291. **Омск**: ООО «Автоцентр БАРС» (3812) 50-2055. **Томск**: ООО «Автоцентр «Велес-40» (3822) 76-3308. **Екатеринбург**: ООО «КомТранс-Урал» (343) 375-5952, «Сергиев Посад» (343) 212-7115. **Краснодар**: ООО «Корея Мотор-Юг» 8 (861) 224-4725. **Астрахань**: ИП Лотис И. В. (8512) 63-1288. **Челябинск**: ООО «Эридан» (3512) 63-6234.

Расширяем дилерскую сеть
Информационная служба:
(095) 730 55 88

Алексей Мошков
Фото автора

Зима, водитель матюгаясь...

Зима – пора активного отдыха. Одним из лучших его видов являются утренние забеги с аккумуляторами от не желающей заводиться машины до склада и обратно, причем некоторые везунчики преодолевают этот маршрут за утро по нескольку раз. Но, чтобы победить в этой дисциплине, мало пройти дистанцию с высокой средней скоростью. Настоящий спортсмен должен знать и некоторые тактические приемы, помогающие прийти на финиш первым. Сегодня мы познакомимся с некоторыми из них.

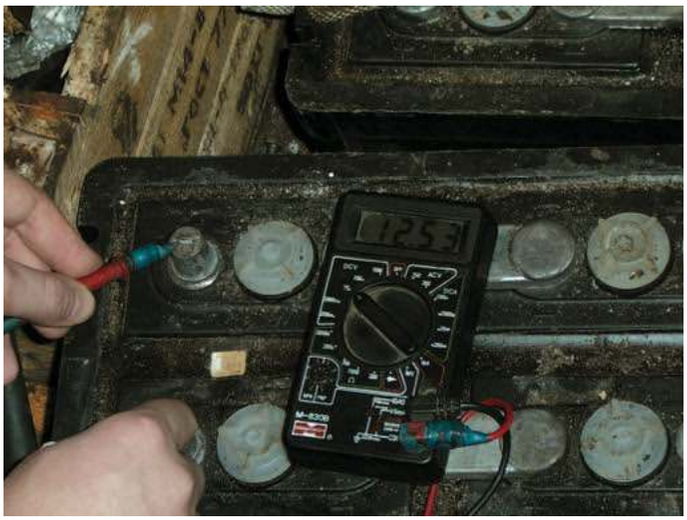
Не будем рассматривать такие причины трудного запуска как густое масло, летняя солярка, неисправности в силовой цепи стартера. Обратимся сразу к аккумуляторам.

При всем многообразии моделей, предлагаемых на рынке, их всех можно поделить на «белые», и «черные». Первые представляют собой, в основном, необслуживаемые, и малообслуживаемые батареи, не имеющие перемычек на корпусе. Вторая группа – это батареи с черным корпусом, перемычками между банками, и штырями под обжимные клеммы. Эти аккумуляторы, мало уступая «белым» по эксплуатационным характеристикам, в 1,5 - 2 раза дешевле, более стойки к коротким замыканиям и ремонтопригодны. В общем, предложений много, только выкладывай денежки. Как же потратить их с пользой? Самый главный параметр, на который следует обратить внимание при покупке – это разрядный ток. Обычно на этикетке указывается ток холодной прокрутки. Он еще обозначается иностранными буквами EN. Хотя такой ток батарея долго не выдержит, да и измеряется он при температуре -18 градусов, на него можно ориентироваться в процессе выбора. Что касается емкости, то не обязательно лучшим будет аккумулятор, в котором побольше ампер–часов. Ведь, емкость определяют при 20 часовом разряде, а такой режим нам неинтересен. Аккумуляторы повышенной емкости, как правило, не влезают на штатное место и, к тому же, генератору надо много трудиться, чтобы зарядить их. Еще при покупке стоит обратить внимание на состояние аккумуляторов, которые вы намерены приобрести. Сейчас в продаже представлены сухозаряженные, залитые и за-

ряженные батареи. Залитые и заряженные аккумуляторы, если их периодически не подзаряжать, «потеряют форму» уже через несколько месяцев, а аккумуляторам, не имеющим электролита, и через год после выпуска ничего не будет. К тому же, такие аккумуляторы удобнее везти, нести, и хранить на складе. Кстати, совсем не обязательно он должен быть теплым.

В жизни почти каждого аккумулятора наступает торжественный момент переезда со склада и установки на автомобиль. А чтобы шофер не вопил как резаный: «Начальник! Что ты мне дал?! Они же дохлые!», к нему надо готовиться загодя. Для начала стоит залить их электролитом. При этом следует иметь в виду, что для двух больших (емкостью 132 – 190 ампер–часов) батарей нам понадобятся три пятилитровые канистры. Не надо торопиться заворачивать на место пробки, нам еще надо обрезать с них наконечники, чтобы из банок свободно выходил газ. Заряжать немедленно тоже не стоит, лучше подождать ночку, пока пластины аккумуляторов пропитаются электролитом. Скорее всего, на следующее утро его придется немного добавить. Теперь можно и на зарядку. Хотя, по идее, сухозаряженные аккумуляторы после заливки электролита должны быть готовы к работе, обычно они все же требуют подзарядки, величина которого зависит от времени хранения. При зарядке следует помнить, что чем ниже зарядный ток, тем лучше используется емкость батареи. Оптимальный компромисс между временем и качеством – ток в 1\10 от емкости аккумулятора. То есть, для «75» аккумулятора можно порекомендовать 7 – 8 ампер, а для «190» двадцать. Но заряжать полностью разряженную батарею придется не 10 часов, а, почти 20. Это все потому, что КПД аккумуляторов лишь немногим выше 50 процентов, то есть только половина тока накапливается для пуска, а остальная часть идет на нагрев и красивые пузырьки. И держите пробки открытыми! Любителям острых ощущений можно порекомендовать закурить у заряжающегося, или недавно заряженного аккумулятора. Атомного взрыва, конечно, не произойдет, но банка будет разорвана. Зарядные устройства бывают разные: от 12 вольтовых, 6 амперных приборчиков для автолюбителей, до больших зарядных станций на 24 вольта. В принципе, зарядное устройство можно собрать и самому, имея трансформатор 220\12 вольт и два диода, но сейчас мало кто лепит самоделки, хотя в эксплуатации эти устройства еще имеются.

На автобазах можно встретить стационарные зарядные устройства советского образца

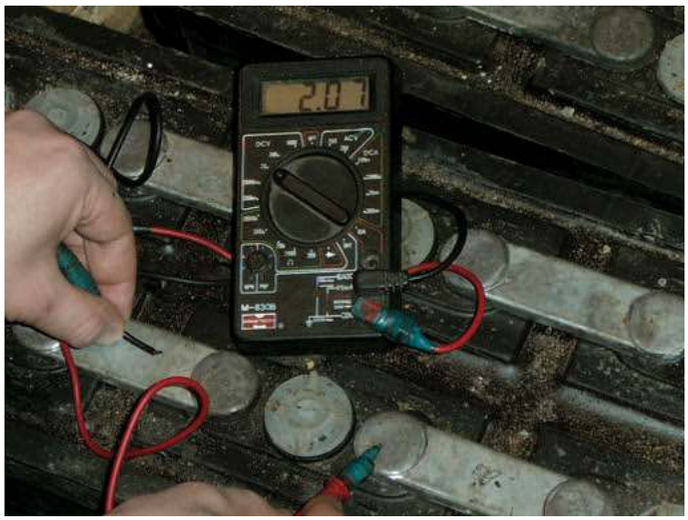


Аккумулятор «жив»

Как же разобраться со всем этим многообразием? Я имею в виду не выбор в магазине, а общение с устройствами на местности. Для начала определимся, какой аккумулятор и какой емкости нам предстоит зарядить, и прикинем, хватит ли мощности устройства. К примеру, устройство, выдающее 6 ампер, с большим трудом зарядит посаженный не до конца «75» аккумулятор, ведь мы условились, что оптимальным является ток в 1\10 значения емкости, а на большее сил у него не хватит. Напротив, заряжать одинокий «легковой» аккумулятор зарядным устройством, выдающем 24 вольта и ток до 150 ампер, вряд ли целесообразно. Ведь ему потребуется «пара» - еще одна батарея, подключенная последовательно. Причем, она может оказаться и с закороченными банками. Толку от такой зарядки тоже не будет.

Ток, который выдает устройство, можно прикинуть по цифрам на амперметре (как правило, он чуть больше половины шкалы) и, посмотрев на размер трансформатора, и диодов. Если, же мы не знаем и выходное напряжение, его можно узнать, включив устройство. При этом вольтметр покажет напряжение, вырабатываемое зарядным устройством. Если 14 – 15 Вольт, то оно предназначено для 12 вольтовых батарей, а, если 28 – 30, то заряжать им нужно два аккумулятора, подключенных последовательно. Бывают и устройства на два напряжения. Правильность подключения «плюса» и «минуса» аккумуляторной батареи можно определить по показаниям вольтметра зарядного устройства. Если стрелка после подсоединения аккумуляторов не стремиться резко отклониться ниже «нуля», а показывает напряжение (для исправных батарей от 10 до 13 вольт), то полюса подключены правильно. Но, как правило, на клеммах или выводах зарядного устройства указывают полюсность. «Плюс» к «плюсу», и «минус» к «минусу», то есть параллельно. Узнать, на какое напряжение питания рассчитано наше устройство можно, по вилке. Если на ней 4 штыря (3 фазы, и «земля»), то устройство на 380 Вольт. Если два штыря, то на 220. Кстати, заодно можно подсчитать, сколько всего диодов находятся в устройстве. Если 2, то оно рассчитано на напряжение питания 220 Вольт, а если диодов 6, то на трехфазный ток напряжением 380 Вольт. Если у Вас нет трехфазной сети, то такое зарядное или пусковое устройство окажется бесполезным.

Кроме стационарных зарядных устройств в эксплуатации присутствует и большое количество пускозарядных



Банка в норме

устройств или, как их называют, «катюш». Они так же как и зарядные устройства требуют напряжения 220 и 380 вольт и выдают ток 12 либо 24 Вольта.

Наиболее частая причина неприятностей, происходящих при их использовании – это неправильное положение переключателя «пуск–заряд» при зарядке аккумуляторов. Кроме того, катить такую «дуру», по пути разматывая кабель, удовольствие небольшое да и не безопасное, ведь на территории гаража его обязательно переедут, а если поврежденный кабель после этого попадет в лужу, то бесплатный урок танцев либо фейерверк обеспечен. Да и длина проводов низкого напряжения довольно ограничена. Так что для больших машин и по сей день наиболее приемлемый вариант – это 2 «190» аккумулятора на тележке с «УАЗовскими» колесами.

Большинство руководителей с большой охотой обзаводятся разного рода устройствами, помогающими аккумуляторам при пуске, но мало кто задумывается над тем, что полностью исправной машине помогать завестись даже в сильный мороз не надо. Как мы условились в начале, из всех неисправностей будем рассматривать те, которые связаны с аккумуляторами.

Прежде всего, рассмотрим внешние признаки исправного аккумулятора. Это чистый и не треснутый корпус, целые клеммы. Электролит во всех банках должен закрывать сетку. Если такой красавец отказывается работать, то стоит померить напряжение на клеммах. Для этой цели лучше всего использовать тестер с цифровым дисплеем. Хотя аккумуляторы считаются 12 вольтовыми, но на самом деле напряжение полностью заряженной батареи составляет более 13 Вольт. Если заряженный аккумулятор постоял без дела 2-3 недели, то его напряжение несколько уменьшается и составляет 12 – 12,5 Вольт. В принципе, это вполне работоспособные, хотя и слегка подсаженные экземпляры. Их вполне можно ставить без подзарядки. До кондиции такая батарея дойдет и с помощью генератора. У тех батарей, чье напряжение составляет от 10 до12 вольт, сохраняются неплохие шансы завести машину летом. Хотя, их, конечно, необходимо подзаряжать. При напряжении ниже 10 вольт аккумулятор, вне всякого сомнения, является «дохляком», и с причиной столь низкого падения напряжения желательно разобраться. Если водитель работал с неисправным генератором, и на каком–то этапе стартер отказался прокручивать двигатель, это еще полбеды. Как правило, аккумуляторы без больших последствий переносят кратковременный глубокий разряд. При долгом нахождении в разряженном состоянии наступают «осложнения», которые влияют на последующую долговечность, емкость и пусковой ток аккумулятора. Такие аккумуляторы, например, часто встречаются на японских грузовиках и автобусах, приходящих по железной дороге с Дальнего Востока. «Масса» у них не выключается, и несколько недель пути и ожидания разгрузки делают свое черное дело. Но, допустим, напряжение в норме, стартер и клеммы исправны, а коленвал не прокручивается. В таком случае нам необходимо узнать способность аккумулятора переносить нагрузку без потери напряжения. Для этого существует нагрузочная вилка. Если слегка приложить ее к клеммам, то вольтметр покажет напряжение аккумулятора или банки без нагрузки. Оно должно быть чуть больше 12 Вольт. Если же нажать на вилку посильнее, то в дело вступит сопротивление, которое заставит аккумулятор выдавать ток приблизительно соответствующий стартерному. Допустимым является падение напряжения до 7,5 вольт в течение 10 секунд на морозе 18 градусов, но, на практике держать так долго устройство неудобно, потому что оно нагревается. Достаточно 2–3 секунды подержать аккумулятор под нагрузкой, при этом напряжение не должно упасть ниже 9 -11 вольт. Если же напряжение падает ниже указанных значений, то, скорее всего, мы имеем дело с «замкнутой» банкой. Она всегда воняет кислотой, греется и быстро закипает под нагрузкой и при зарядке. Кроме того, в ней низкий уровень и малая плотность электролита.

Кстати о плотности: она меняется в зависимости от степени зарядки аккумулятора и составляет 1,23 – 1,31 плотности воды. Если летом для средней полосы рекомендуемая плотность равняется 1,25 – 1,29, то зимой она составляет 1,29 – 1,31кг\см. Измеряется плотность ареометром. Ареометры бывают двух типов: первый представляет собой стеклянную трубку с грушей. Он дает точные показания но неудобен в дороге. Второй тип хоть и дает меньшую точность, но менее уязвим. Набор поплавков дает представление о плотности с точностью до 2 сотых, что вполне достаточно для работы.

Вернемся к нашей закипевшей из–за короткого замыкания банке. Понятно, что в этом случае аккумулятор является непригодным к эксплуатации. Ведь все банки в

Простейшее бытовое зарядное устройство

батарее соединены последовательно, и 2\3 тока будут идти на нагрев неисправной банки, а не на стартер. Из этого положения легко выйти аккумуляторами, где перемычки между банками выведены наружу, закоротив на время пуска неисправную банку. Ток пойдет там, где легче, например по прижатому к перемычкам гаечному ключу. Только, прижимать надо плотно, и, желательно деревяшкой. В принципе, в условиях даже не очень крупной автобазы неисправный аккумулятор можно отремонтировать, просто заменив банку если аккумулятор с наружными перемычками. Кстати, если мы заговорили о ремонте, надо отметить, что вполне реально также наплавить разрушенную клемму.

Конечно, в реальных условиях эксплуатации «живой» аккумулятор снимается с машины редко, но один–два раза в год это необходимо делать для того, чтобы проверить уровень электролита, добавить в случае необходимости воды (испаряется именно она, а не кислота), почистить корпус и клеммы и при необходимости подзарядить. А в остальное время о его неисправности можно узнать по приборам. Если на машине стоит вольтметр, то нас должно насторожить маленькое напряжение после ночной стоянки. Тут дело нечисто! Либо банка закорочена, либо аккумулятор увели. Возможно настала пора почистить и укрепить клеммы. На машине с амперметром нас должен насторожить большой зарядный ток (20–30 ампер), который берет аккумулятор даже после легкого пуска. Если через 2 -3 минуты батарея насыщается, то есть ток падает до нуля, то, вполне возможно, мы имеем дело с закороченной банкой. И, разумеется, во время работы следует обращать внимание на показания вольтметра и амперметра. Так как генератор на всех оборотах должен выдавать напряжения больше, чем аккумулятор, следует следить, чтобы стрелка вольтметра находилась в районе 26 – 28, или 13 – 14 Вольт. Стрелка амперметра во время работы двигателя все время должна показывать хоть маленькую, но зарядку. На бензиновой машине этот ток должен быть всегда, так как работает система зажигания. На дизельной днем можно включить фары либо другие потребители. При этом стрелка амперметра должна показать зарядку. Если она все равно стоит на нуле - зарядки нет. Возможно, где–то просто отвалился разъем.

Для 24 Вольт зарядное напряжение 30 Вольт, сила тока 20 Ампер (емкость аккумулятора 190 Ампер-час)

Плотность электролита в норме

И, напоследок, поговорим о ценах. В таблице указаны минимальные и максимальные цены в рублях на аккумуляторы наиболее «ходовых» для грузовиков емкостей (на декабрь 2004 г).

75 ампер-часов	**1215**	**1900**
90 ампер-часов	**1390**	**2100**
130 ампер-часов	**2500**	**3200**
190 ампер-часов	**2900**	**4400**

Примечание. Сейчас аккумуляторостроителями не так строго выдерживается значения емкости, как было в советские времена. Например, аккумуляторы, подходящие для «Газона», могут иметь емкость 73, 75 и 77 ампер-часов. Примерно, такая же ситуация и с прежними «132» батареями. Емкость, указанная производителем, может колебаться от 127 до 135 ампер/часов.

В таблице указаны цены на залитые, и заряженные аккумуляторы. Сухозаряженные батареи стоят на 200 рублей дешевле.

Что касается зарядных устройств, то здесь лидером являются изделия Тамбовского завода «Электроприбор». Самые простенькие устройства, предназначенные для заряда аккумуляторов емкостью до 75 ампер-часов предлагаются по цене от 700 рублей. Если цена оказалась дешевле, то желательно выяснить, не является ли такое устройство подзарядным, то есть предназначенным для поддержания в состоянии готовности уже заряженного аккумулятора. Ток такие устройства дают очень маленький и для заряда непригодны. Более серьезные устройства, выдающие ток в 9–15 ампер стоят в районе 1000-1200 рублей, с возможностью работы на 2 напряжения (12 и 24 Вольта) в районе полутора тысяч. Желающим приобрести пускозарядные устройства «катюши», они обойдутся от 10 до 25 тысяч рублей. Наименьшая цена указана за аппарат напряжением питания 220 вольт, с пусковым\зарядным током 400\60 ампер, а наибольшая – за трехфазную «катюшу», которая выдает 1000 ампер при пуске и 160 на заряде.

Тут и сказке конец, тот кто слушал заведется в любую погоду, а тот кто отнесся к материалу наплевательски, получит главный приз – заводную ручку.

Валдай пошел в народ...

Дмитрий Жигульский

Пять лет назад «Валдай» впервые объявился на московском автосалоне и ежегодно демонстрировался только как опытный образец. Белорусы, наращивающие выпуск пятитонных МАЗ 4370, и челнинцы, вышедшие на внутренний рынок с маленьким Камазом, уже перестали воспринимать «Валдай» конкурентом, как в самом конце 2004 г. горьковчане пошли с ним в народ.

Философия

Если челнинцы начали выпуск легких грузовиков с пятитонной машины, и лишь затем перешли к более легкой, 3,5-тонной версии, то на газовском конвейере решили, что грузоподъемность 3,5 т больше нравится перевозчикам. Но не забыли напугать конкурентов планами поднять грузоподъемность «Валдая» до 5 т. Факт остается фактом - главным конкурентом горьковчан на сегодняшний день является «Бычок». Поэтому «Валдай» появился на «окученной» москвичами почве и битва за клиента в ближайшей перспективе развернется между этими машинами. Чем же горьковчане решили привлечь покупателей?

То, что дизайн «Валдая» более привлекательный и облагороженный (даже несмотря на десятилетний возраст «Газелевской» кабины), чем у москвичей, сомнений нет. Проблема, как мне кажется, в одном – кабина «Газели» проектировалась изначально на более легкую машину, но никак не под грузовик полной массой 7-10 т, где двигатель требуется более мощный и габаритный. Поэтому конструкторам пришлось «просаживать» двигатель ММЗ, изготовив новую оригинальную балку переднего моста. Но при этом все равно двигатель вылез в салон, где его пришлось закрыть кожухом, который не даст расслабиться пассажиру на среднем сиденье. Зато «газелевский» салон более уютный для водителя, чем у «Бычка».

К стати о двигателе

Многострадальный минский Д-245 остается бестселлером на постсоветском пространстве для такого класса машин, несмотря на вибронагруженность и шумность, доставшуюся от тракторной родословной. Поэтому горковчанам ничего не оставалось, как поставить на «Валдай» двигатель ММЗ Д-245 с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувного воздуха мощностью 117 л.с., отвечающий экологическим нормам Евро-2. Заводчане обещают на заказ ставить никому не нужный лицензионный Steyr мощность 150 л.с. или более жизнеспособный Cummins в 140 л.с. Но учитывая многолетнее шептание и протоколы о сотрудничестве, на экспортных образцах «Валдая» появятся неплохие двигатели Iveco.

Конструкция

Чтобы грузовик действительно походил на маневренную городскую машину, рессоры спереди сделали малолистовыми, но сзади оставили многолистовой пакет без подрессорников. Сам рулевой механизм с отечественным гидроусилителем. Впервые отечественные автопроизводители снабдили грузовик вентилируемыми дисковыми тормозами на переднем и заднем мостах. Но вот привод тормозов меня несколько озадачил. Обычно грузовики с такой массой имеют гидропневматическую систему. Может, это современная тенденция в мировом автомобилестроении, тогда порадуемся за наших, идущих в ногу с законодателями моды. Но факт остается фактом – «Валдай» имеет импортную пневматическую тормозную систему Knorr Bremse с АБС. Кстати, под эту тормозную систему идеально вписалась бы пневмоподвеска заднего моста. Вот ее на наших городских грузовиках явно не хватает.

Послесловие

То, что «Валдай», шаг вперед в отечественном автопроме – очевидно. То, что конкуренция обостряется, тоже. Потребитель от этого должен выиграть, качество, по идее - тоже. Цену горьковчане объявляют в районе 14 тыс. $ за бортовую машину. Но это на начало года. Посмотрим, какова она будет через год.

Дмитрий Жигульский
Фото автора и Volvo

...а Volvo в регион

Похоже, что постановление Правительства России об освобождении от таможенных пошлин новых импортных тягачей, используемых в международных перевозках, частично спутало планы совместному предприятию в Зеленограде, где собирают новые грузовики Volvo. Отрадно, что один из мировых лидеров в области производства современных автомобилей решился собирать грузовики в России, но экономически выгодно это становится при высоких импортных пошлинах и замене импортных комплектующих на российские. В ближайшем будущем шведы на это не пойдут, чтобы не потерять в качестве. Я не знаю, много это или мало - 220 грузовиков, собранные в Зеленограде в 2004 г, но шведы решили поменять тактику и предложили потребителю бюджетный тягач Volvo FM12, собранный в том же Зеленограде. Тем более что шаг это не новый и конкуренты из Scania уже несколько лет успешно, как мне кажется, продают бюджетный Scania Griffin не только на нашем рынке.

Два шведа, конечно, лучше, чем один, но даже они не смогут в обозримом будущем составить серьезную конкуренцию МАЗам и КамАЗам на внутреннем рынке: нищета и менталитет российского перевозчика в массе своей не способны поменять приоритеты с отечественной техники на импортную, пусть даже лучшую, пусть в лизинг и пусть супернадежную (в сравнении с отечественной). Я скептически отношусь к тому, что частник, имеющий один или два новых импортных тягача, способен зарабатывать по 2000 Евро в месяц, чтобы оплачивать ежемесячные лизинговые платежи. А ведь еще кушать хочется. Это под какого же клиента надо «лечь»? Такой клиент хоть и существует, но к нему уже очередь из страждущих и на него работает уже «крутой» перевозчик с парком машин. А вот на таких и рассчитаны Volvo «Регион». Но, тем не менее, частники с 1-3 машинами существуют, именно они перевозят подавляющий объем груза, и было бы неправильным для производителей грузовиков не работать с таким клиентом. Но это долгий процесс: придется доказывать и убеждать, чтобы изменить менталитет частника, привыкшего к дешевым грузовикам. Здесь производителю придется конкурировать не только с отечественными заводами, но и с подержанными «иностранцами». Многие перевозчики предпочитают выложить 40 тыс «зелени» за трехлетнюю машину в навороченной комплектации, чем за бюджетные импортные грузовики за 67 тыс. $ (Scania Griffin) или 74 тыс. $ (Volvo «Регион») с низкими кабинами и маломощными двигателями.

Другой контингент — предприятия и производители, использующие транспорт в технологической или логистической цепочке. Они могут позволить выложить деньги за дорогие машины. Для них главное – непрерывность технологии. Это можно обеспечить надежностью подвижного состава. А если учесть послепродажный сервис с последующим выкупом машин в счет поставки новых, то эко-

номия в 25-30% при разнице в цене бюджетного и навороченного грузовика уже становится определяющей при принятии решения в пользу первого варианта. Так ради чего весь этот сыр-бор?

Из импортных комплектующих, поступающих на завод в Зеленограде, собираются тягачи FM 12 в максимально, насколько это возможно для российских условий, простой комплектации. Хотя понятие «максимально» не предусматривает отсутствие магнитолы, противотуманок и спойлеров. Все это присутствует как необходимый атрибут полноценного рабочего места водителя. Сэкономили на кабине: она низкая с одним спальным местом. Но большинство водителей ездят по одному. Двигатель тоже не впечатляет по современным меркам. Но это у них, а у нас предел мечтания российского дальнобойщика МАЗ с двигателем 330 л.с. А шведы предлагают 340, да еще Евро-3 – для российских просторов, я считаю, пока достаточно. Тормоза на всех мостах барабанные – тоже экономия, но блокировка межколесного дифференциала есть: на наших дорогах полезная вещь. Могли бы сэкономить на баке – он на 700 литров, что при относительно развитой сети заправок такой объем не требуется. Но зато для ворованной «соляры» достаточно места.

На чем не стали экономить, так это на источниках тепла и энергии. Емкость аккумуляторов аж 225 Ач, сухая «автономка» обязательна, подогреваемый влагоотделитель и фильтр в топливной системе, свечи накаливания во впускной системе для холодного пуска двигателя: с таким «джентльменским» набором на Север не страшно ехать.

Так вот, эту комплектацию менять нельзя: хочешь – бери, не хочешь – тоже бери. Потому что решение о предоставлении лизинга рассматривается за 4 дня – за это время вольвовские кэгэбэшники узнают о тебе все. Авансовый платеж 14800 Евро и по 2000 в месяц в течение 42 месяцев, итого почти 100000 «евриков». Не хило! Но сюда входят налоги, все страховки на 42 месяца и бесплатное техобслуживание в течение года. Правда, бесплатно сами знаете, что и где бывает. Поэтому здесь я лукавить не стал бы – обычный маркетинговый ход. Вы прикинули, почесали затылок и пошли на стоянку выбирать автомобиль, так как собираются бюджетные грузовики не под клиента а «на склад». Зато не ждете несколько месяцев, а это большой плюс.

Вы решились, нашли деньги на первый взнос и клиента, который обещал дать загрузку, тогда вперед, за бюджетными иномарками, и пусть «покой вам только снится».

DIXIS

ТОСОЛ И АНТИФРИЗ

С ФУНКЦИОНАЛЬНЫМИ ПРИСАДКАМИ ЕВРОПЕЙСКОГО КАЧЕСТВА

-50°C +130°C

ПОЗВОНИТЕ ПО ТЕЛ.:
(095) 357-0028
517-9845

www.dixis-avto.ru
E-mail: splan@online.ru

СПЕЦИАЛЬНАЯ ФОРМУЛА ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И Л/Т

РЕССОРЫ И ПОЛУРЕССОРЫ

АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ
MB, MAN, VOLVO, DAF, IVECO, SCANIA, ПРИЦЕПОВ
И ПОЛУПРИЦЕПОВ,
ОСЕЙ ROR, SAF, BPW.

Горьковское шоссе, д. 1, (100 м от МКАД)
Тел./факс:(095)730-2668, Тел.: 506-2602, 517-4147
e-mail: chudakov@mtu-net.ru

НАКЛАДКИ-КОЛОДКИ FOMAR ROULUNDS

Надёжный производитель известных во всём мире фрикционных материалов

Москва, 31 км. МКАД, Т/Ц «Авто 31», пав. А-1-6

Розничная продажа, тел.: (095) 201-3071, 201-9072

Оптовая продажа, тел.: (095) 201-9074, 747-6320

Осуществляем доставку!

E-mail: kurakin@truckdetal.ru

WEST REIFEN "ЗАПАДНОЕ КОЛЕСО"

ГРУЗОВЫЕ ЗАПЧАСТИ
от лучших европейских производителей
оптовые и розничные продажи

LEMFÖRDER elring SKF Gates KNORR BREMSE BPW TRUCKTEC

MAHLE BOSCH SAF WABCO

Тел.: (095) 356-7611
Тел.: (095) 356-7971
Факс: (095) 356-7991

Магазин запчастей, автосервис
Москва, ул. Иловайская, 38А
ОАО "Интертрансэкспедиция"

РАДИАТОРЫ

ИНТЕРКУЛЕРЫ И СЕРДЦЕВИНЫ
тел.: (095) 747-28-24
303-96-48, доб. 318
ДЛЯ ЛЮБЫХ ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ
ВСЕГДА В НАЛИЧИИ БОЛЕЕ 200 НАИМЕНОВАНИЙ

НОВЫЙ ТОВАР НА РЫНКЕ !

(095) 999-64-24

ИСПАНСКИЕ ПРОКЛАДКИ, УПЛОТНИТЕЛИ-КОМПЛЕКТЫ
ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ
MERCEDES, IVECO, DAF, SCANIA, VOLVO, MAN

ajusa

Сколько стоит Renault

Сергей Кухарский

Итак, прошел ровно год с того момента, как в нашем журнале началась публикация серии статей, в которых мы рассматриваем цены на подержанную грузовую технику «большой семерки» европейских грузовиков. За этот год мы успели рассмотреть цены на грузовики только шести производителей. Поэтому в этом номере мы завершаем наш обзор анализом цен на технику седьмого крупнейшего европей-ского производителя грузовой техники - французской компании Renault.

Но перед обзором будет не лишним заметить, что с начала 2002 года компания Renault полностью разделила производство легковых автомобилей полной массой до 3,5 т (головное отделение - Renault S.A.) и грузовиков (Renault Vehicules Industries - RVI). Последнее 7 января того же года перешло в подчинение к корпорации Volvo и было переименовано в Renault Trucks.

Теперь, поговорим о кодировке «французов». Разберемся в ней на примере модели Renault Magnum AE420.19T.

1	2	3	4
AE	420	19	T
Код семейства	Мощность двигателя	Полная масса	Комплектация

1. Первые буквы (одна или две) кодируют семейство автомобиля:

- B - семейство Messenger;
- S - автомобили семейства Midliner полной массой 7 - 9,5 т;
- M - то же семейство Midliner, но с полной массой 12 - 15,7 т;
- HD - машины семейства Premium для работы на коротких и средних маршрутах невысокой интенсивности;
- HR - то же семейство Premium, но для магистральных перевозок средней интенсивности;
- AE - флагманское семейство грузовиков - Magnum. В обновленной гамме моделей Magnum пишется слово E-tech, которое говорит о том, что на автомобиле установлен двигатель фирмы Mack;
- G - семейство Maxter.

Рассматриваемая нами модель относится к семейству Magnum.

2. За буквенным кодом следует число, которое обозначает округленную мощность двигателя. «Наш» автомобиль имеет под кабиной двигатель мощностью 420 л.с.

3. Далее после точки указывается полная масса автомобиля в тоннах. Иногда обозначение массы отсутствует. Данный автомобиль имеет полную массу 19 т.

4. Дополнительные буквы после чисел сообщают о специальном исполнении или комплектации машины:

- T - седельный тягач;
- S - автомобиль с колесной формулой 6x2;
- dCi - указывается на современных моделях и говорит

о том, что автомобиль оснащен 6-цилиндровым дизельным двигателем dCi11 рабочим объемом 11,1 л.

«Наш» автомобиль является седельным тягачом.

Таким образом расшифровав обозначение автомобиля Renault Magnum AE420.19T, мы можем сказать, что это флагман гаммы Renault - седельный тягач Magnum полной массой 19 т с двигателем мощностью 420 л.с.

С индексацией разобрались. Далее поговорим непосредственно о ценах.

Цена импортного автомобиля (Z) в России состоит из 5 составляющих: Z=A+B+C+D+E, где:

- A - цена автомобиля в Европе;

- B - таможенная пошлина. Для разной техники она разная (в пределах 5 - 15% от цены автомобиля). Таким образом, B=(0,05...0,15)xA;

- C - НДС (налог на добавленную стоимость). Он равен 18% от цены автомобиля с таможенной пошлиной. То есть НДС равен: C=0,18x(A+B);

- D - сборы за таможенное оформление. Они равны 0,15% от стоимости автомобиля. D=0,0015xA;

- E - цена за доставку. В статье рассматриваются цены на автомобили Renault Trucks в Германии и в Голландии. Цена за доставку автомобиля из Германии колеблется в пределах 1500-2500 Евро. При доставке автомобиля из Голландии придется выложить около 700 Евро за переправу на пароме (около 100-130 за 1 метр длины автомобиля) и 500-700 Евро за доставку автомобиля своим ходом из Финляндии.

- Постановлением Правительства Российской Федерации с 14 февраля 2004 г ставки ввозных таможенных пошлин на грузовые автомобили, с момента выпуска которых прошло более 7 лет, равны 1 Евро за каждый см^3 объема двигателя.

Голландская техника стоит дешевле немецкой в среднем на 15-20%. Дело в том, что немцы более тщательно следят за техническим состоянием своих автомобилей и в процессе эксплуатации вкладывают больше денег в ТО. Следует учесть также и то, что в Голландии, как правило, уместен торг. В Германии тяжело найти продавца, желающего торговаться. Если, например, вы нашли грузовик за 20000 Евро, то в Голландии можно договориться купить его тысяч за 15-17. В Германии же он так и будет стоить 20000, в лучшем случае вам скинут 500 Евро.

Несколько слов об оценке автомобиля на таможне. Она происходит следующим образом. Допустим, вы купили автомобиль за 15000 Евро. На таможне вы предъявляете документ, который подтверждает покупку и в котором указана цена автомобиля. Далее таможенники смотрят в «Швак-каталог» (Schwack liste), где указаны цены на всю коммерческую технику европейских производителей, и если цена вашего автомобиля в этом каталоге будет выше (допустим, 20000 Евро), чем реальная, то таможенная пошлина с налогами взимается по каталогу. Если же в каталоге цена ниже (например, 10000 Евро), чем та, за которую вы купили автомобиль, то таможенная пошлина и налоги взимаются уже с реальной цены (той, за которую вы приобрели автомобиль). Как правило, Schwack liste завышает реальную стоимость грузового автомобиля на 20-40%.

Развозные грузовики. Гамма городских развозных грузовиков компании Renault Trucks включает в себя следующие семейства: Messenger (выпускавшийся до 1999 года включительно), Midliner (до 2000 года), Mascott и Midlum. Двое последних выпускаются в настоящее время и оснащаются двигателями мощностью от 115 до 265 л. с.; имеют полную массу 3,5 - 6,5 т (Mascott) и 7,5 - 19 т (Midlum). В таблице рассмотрены цены на автомобили Renault Trucks семейства Midliner, выпускавшегося до 2000 года, и пришедшего ему на смену семейства Midlum.

Рассматриваемые автомобили, как обычно, городские развозные фургоны. Спального отсека не имеют. Рабочая смена машины - 8-9 часов в сутки, поэтому среднегодовой пробег считаем равным 40-60 тысяч км. Также необходимо учитывать, что показания одометра по одному году выпуска машины могут отличаться в зависимости от месяца (например, январь, июль или декабрь). При определении стоимости необходимо ориентироваться на данный пробег, т. к. при большем пробеге цена автомобиля снижается.

Немаловажную роль также играет внешний вид машины (насколько она потрепана или, наоборот, ухожена).

Самосвалы и бетономиксера. На российском рынке строительную технику компании Renault Trucks представляет, в основном, семейство Kerax. Однако такая техника распространена на нашем рынке слабо, поэтому таблиц цен на нее не будет. Приведем лишь некоторые данные:

Самосвалы и бетономиксера: некоторые данные.

Самосвалы 2004 г.в.		420.26 (6x4)	96000 Евро
в Германии:		420.26 (6x4)	104000 Евро
		420.32 (8x4)	122000 Евро
Миксер	Год вып.	Продавец	Цена
420.32 (8x4)	2003	Германия	68000 Евро
420.26 (6x4)	1998	Голландия	33000 Евро
420.32 (8x4)	2002	Голландия	56000 Евро

Также напомним, что на цену строительной техники значительно влияют следующие факторы:

а) фактическая грузоподъемность кузова (или объем бочки) и собственная масса автомобиля;

б) осевая нагрузка и колесная формула машины;

в) общее состояние кузова (или бочки) и базового автомобиля;

г) мощность двигателя, установленного на автомобиле;

д) пробег самосвала (или бетономиксера).

Седельные тягачи. Седельные тягачи компании Renault Trucks в России представлены двумя семействами: Magnum и Premium. В наших таблицах будут рассмотрены цены на наиболее распространенные в нашей стране модели: из семейства Magnum - AE390.18 и AE430.18 (а также пришедшие им на смену в 2001 году E-tech 400.18T и E-tech 440.18T); из семейства Premium - модели HD340.18 и HR385.18.

Разница в цене между этими семействами в среднем может быть от 1000 до 3500 Евро и выше. При определении цены подержанных тягачей необходимо помнить, что она зависит, прежде всего, от состояния и износа автомобиля. Также на цену тягача влияет мощность двигателя: разница между автомобилями с 390- и 430-сильными двигателями примерно такая же, как и между семействами. Немаловажную роль в цене играет и комплектация тягача (наличие дополнительных опций: ретардер; климат-контроль или кондиционер, круиз-контроль и т. п.).

Что же касается трехосников, то их покупают, как правило, под перевозку спецтехники или цистерн с большой кубатурой. Берут их для «прохода» развесовки по осям на наших дорогах. Это особенно актуально весной, когда вводятся ограничения на дорогах по нагрузкам на ось (порой они доходят до 4-5 т). Но эти тягачи покупают крайне мало: если есть возможность обойтись двухосным, то их и покупают - так дешевле. Разница в цене между двух- и трехосником может составлять в среднем от трех до девяти тысяч Евро.

Редакция благодарит за информацию по ценам в Голландии компанию «Навигатор-Холланд» (тел. 915-20-82).

Развозные грузовики (все цены указаны в Евро)

Год выпуска	Пробег, км	Midliner S180.09B 4x2 - цена в: Голландии	Германии	России	Midliner M210.15C 4x2 - цена в: Голландии	Германии	России
1998	400000	16000	18000	24000	18000	20000	25000
1999	320000	19000	22000	28000	20000	23000	29000
2000	260000	20000	24000	30000	22000	25000	33000
	Модель:	Midlum 180.09 4x2			Midlum 210.16C 4x2		
2001	200000	20000	25000	32000	23000	27000	35000
2002	130000	24000	29000	35000	28000	33000	41000

Седельные тягачи

Цена в:		Голландии	Германии	России	Голландии	Германии	России
Год выпуска	Пробег, км	Renault Magnum AE390.18			Renault Magnum AE430.18		
1998	810000	17000	21000	26000	18000	21000	27000
1999	700000	20000	24000	30000	21000	25000	32000
2000	580000	22000	27000	33000	24000	28000	36000
	Модель:	Magnum E-tech 400.18T			Magnum E-tech 440.18T		
2001	470000	26000	32000	38000	27000	33000	42000
2002	350000	30000	36000	45000	32000	38000	48000
2003	240000	36000	44000	54000	38000	47000	57000
	Модель:	Premium HD340.18			Premium HR385.18		
1998	780000	17000	19000	26000	18000	20000	26000
1999	670000	19000	22000	27000	20000	23000	28000
2000	550000	21000	24000	29000	22000	26000	33000
2001	450000	24000	28000	35000	25000	30000	36000
2002	340000	28000	34000	41000	31000	38000	45000
2003	230000	33000	39000	48000	34000	41000	50000

MIMS 2005

9-ая Московская Международная Автомобильная Выставка

9th Moscow International Motor Show

24 – 28 августа 2005

24 – 28 August 2005

Выставочный комплекс ЗАО "Экспоцентр" на Красной Пресне, Москва

Exhibition Complex of Expocentr, Krasnaya Presnya, Moscow, Russia

Организаторы / Organizers

При поддержке / supported by

При содействии / Assisted by

Здравствуйте!

Пишет Вам давний поклонник журнала «Автотрак» Иванов Александр. За рулем с 18 лет, начинал с ГАЗ-52, сейчас в свободном полете на «Скания-113М» (пони) с полуприцепом. Хочу написать об эксплуатации предыдущей модели «Скания-92».

Отколесив на личном Камазе-5320 1983 года выпуска 6 лет по СССР, последние 2 года занимался перевозкой по Псковской и Ленинградской областям. Наконец, я понял, что КамАЗ мой на последнем издыхании. Заниматься полным капремонтом желания не было. Тем более, что 6 лет назад он был собран с рамы и расходы составляли 5000$. Продолжая работать на короткое плечо и стараясь держать его в рабочем состоянии, я начал задумываться о покупке другой машины. Хотелось иномарку, так как был опыт работы на «Скани 142». Остановился на этой марке. Как-то раз разгребал всемирную паутину нашел, о чудо, Скания-92 1987 г.в. с колесной формулой 6х2. Крокодил был еще тот, но я понял, что это по моим деньгам. Позвонил, договорились о встрече, услышав сколько стоит, долго молчал, подумал, что она игрушечная: цена 2000$. Я еще несколько раз переспросил есть ли на нем мотор. Сказали, что «Скания» в полном порядке, но есть небольшие подтеки масла. Оставалось дело за малым, отправить деньги в Голландию, что не очень легко в нашей области, а представители этим не занимались, но решился и этот вопрос. Доставка должна быть в Финляндию, меня это не устраивало, так как виза давно закончилась, а открывать новую желания не было. Договорился на Кронштадт, но за два месяца туда прибыл один паром, на который машина не влезла по длине. Начались новые поиски доставки, Питерцы нервничали и плевались, машина оплачена, нужно забирать. И меня осенило. Знакомые из г. Печоры занимались доставкой техники из-за бугра. А я там служил. После небольших переговоров решили вопрос с доставкой и растаможкой за 3000$ - это мне подходило. Пошло время ожиданий. И вот долгожданный звонок: завтра приезжай в Печору и забирай. Беру напарника, садимся на легковую и в город молодости, где два года отбегал с автоматом и без него за нынешнюю границу в д. Мацури, за живой водой.

Перед глазами таможенный пункт «Куничина Гора». Большой терминал вокруг забор, а вокруг ни туалета, ни кафе - только вереницы легковых машин, перевозящих бензин на ту сторону. Причем, заправляют их, поставив на склоне боком, что бы заливные горловины были вверх. Через несколько часов моя ненаглядная вошла в наш терминал и зависла там на 10 часов, но дальше были не мои заботы, мы стали ждать окончания этой многомесячной эпопеи. Из таможни мой аппарат выгнали уже ночью, и мы отправились в Псков на регистрацию, но это отдельная история. (Вот куда нужно ехать правозащитнику Ковалеву, а не в Чечню). Через два дня после успешной и «быстрой» регистрации отправился в родной Новоржев-150 км. пути. Начались первые сюрпризы: забило сетку отстойника на ТНВД, это было до Пскова - туда добрались на последнем дыхании. Подняли кабину, что не очень легко по сравнению с КАМАЗом. Домкрат подъема работал через раз. Сетки были забиты чем-то похожим на мазут, до дома это повторялось три раза.

По прибытии в родной город все собрались посмотреть на заморскую диковинку. Начал полный осмотр и я. Кабина: хорошо окрашена, под ветровинами небольшие дыры. Внутри, конечно, не КамАЗ по вместимости, но есть полуспалки: пассажирское сиденье раскладывается и получается приличная кровать. Водительское сиденье вне всяких похвал: на воздухе, с автоматической регулировнной по весу. Из дополнительного оборудования: магнитола и обогреватель. Все сделано удобно и практично, ничего не скрипит. Ну, а ниже кабины мрак. Рама двойная, но гнилая, внутренние вставки потеряли половину своей толщины. Воздушные рессивера в хлам, как и аккумуляторы вместе с гнездом. Кузов: борта из фанеры, пол практически отсутствовал, зато много всяких ящиков к гидравлики подъема заднего моста работали безотказно и мост не опускался даже на сантиметр за несколько суток стоянки.

Начался ремонт. Кабину подварили, подкрасили, заменили ресиверы на камазовские. Гнездо аккумуляторов тоже поставили с Камаза вместе с новыми батареями. Вымыли бак и поставили отстойник от Т-150 (у него прозрачный корпус и сразу видна грязь). Заменили масло и фильтры. Поставили все родное, благо в Пскове есть магазин. Отремонтировали кузов и в путь.

В первый рейс Новоржев - С. Петербург загрузился доской на 15 т - поехали! Машина идет легко: 280 л.с. свое делают - на подъемах никаких переключений, только усиление воя турбины, отличный накат. До С. Петербурга добрались быстро, но не без приключений: в Пскове на весах пробил средний мост, откупились. Понял, что нагрузки на задние мосты неравномерны: придется грузить меньше 12 т - самый раз. Да, немного о коробке: переключение очень легкое и передачи расположены очень удобно, для городской езды (схему переключения высылаю) и по трассе. Такие КПП я видел на автобусах «Скания». Разгрузка, мост вверх и домой. По набору скорости с перекрестка не уступлю легковым автомобилям. Экономичность поразила, на круг «груженый – пустой» менее 30 л на 100 км. Дома разбор полетов и осмотр.

Вот и первый сюрприз: сломаны 2 листа задней рессоры. Позвонил в Таллин, друзья привезли две новые рессоры за 700$, а один лист стоит 120$. Советовали поставить листы от Маза, но экспериментировать не стал. Мой знакомый говорил, что их хватает на один рейс (наверное, разный металл), да и менять их не очень легко. Ремонт занял немного времени, стремянки пошли легко. Но дальше проблема, не выбить пальцы из рессор. Думали долго, я и слесаря, после «второй» меня осенило - пальцы сделаны «под ключ». Залез под машину и начал крутить, о чудо - палец пошел. С наступлением холодов начал проскакивать бендикс стартера. Купил за 1800 руб. Замена заняла около часа, так все доступно и просто сделано. Зимой машина заводилась хорошо даже при -20С°. Проходимость для такого класса грузовиков (6х2) очень приличная: даже на груженой приподнимаешь задний мост, включаешь блокировку и пошел. За 2 года эксплуатации и пробеге 100000км – это все неисправности, но время свое берет. Рама окончательно сгнила. Работы без прицепа стало меньше, и я решил заменить машину и приобрел тягач «Скания» 113. Но это другая история.

С уважением, Иванов Александр

ВМЕСТЕ ДЛЯ РОССИИ
DAF
www.vh-daf.ru
тел.: (095) 926 5530, 926 5531 факс: (095) 926 5531 e-mail: sales@vh-daf.ru
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИМПОРТЕР DAF В РОССИИ
НОВЫЕ ТЯГАЧИ И ГРУЗОВИКИ DAF
НОВЫЕ ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ
ПОДЕРЖАННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ
ФИНАНСИРОВАНИЕ НОВОЙ И БЫВШЕЙ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНИКИ
ПОДЕРЖАННЫЕ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ СО СТОЯНКИ В МОСКВЕ
РЕГИОНАЛЬНЫЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ
СЕРВИС-ЦЕНТРЫ

MVK
ВЫБЕРИ ВЫСТАВКУ!
www.MVK.ru | 105-34-82
Международный
ТРАНСПОРТНЫЙ
ФОРУМ
01 - 04 марта
РОССИЯ, МОСКВА
КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»
'05
RUS
ПРОМЫШЛЕННЫЙ ТРАНСПОРТ/INDTRANEX
ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ/CITRANEX
ПРИЦЕПЫ, ТРЕЙЛЕРЫ, АВТОФУРГОНЫ/TRAILERS
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ/RAILTRANEX
http-// www.tforum.ru

Классификация московских водил

1. Чиста Пацан
Тачка – чиста «васьмерка», литье, синие лампочки, китайская тонировка, бумц-музыка. В башне, однако, воздух, даже опилок нету...
Рожа – тупая и самодовольная; бритая башка и обязательно КЕПКА на оной бритой башне...
Приемы при езде – визг резины, окатывание грязью прохожих, бестолковое шныряние по дороге, мешаясь абсолютно всем, проезд на красный с риском получить «Мерседесом» в бочину, удар в столб. Камень, на нем руль и венок... Спи спокойно, внук Шумахера.

2. Чурбан
Тачка – ржавая, протыкающаяся пальцем, звенящая, пердящая и дымящая «копейка». Синяя или коричневая, загруженная бананами под самую крышу.
Рожа – черная, небритая, на голове кепка-аэродром или папаха.
Как ездит – напоминает пацана (царствие ему небесное), но сквозь поток шнырять не получается, потому что разгоняться его «копейка» может только под горку, если ее толкать. В результате просто болтается из ряда в ряд, мешая окружающим. На полдороге до Москвы двигатель взрывается, бананы весело катятся по дороге...

3. Солдат
Тачка – грязный, дымящий КамАЗ.
Рожа – лысая и веселая.
Как ездит – хреначить столько, сколько можно выжать из КамАЗа... В зеркала не смотреть, поехать на красный, дать в бочину «Волге». Выйти, почесать разбитую об руль репу и быстро драпать от выскочивших из кузова сослуживцев... Догонят?

4. Дачник
Тачка – покрашенный кисточкой 41-ый «Москвич» с прицепом. В прицепе - навоз и вилы. На крыше диван, две большие железных бочки и мешок гнилых помидоров. В москвиче - сам герой, теща, дочь, собака, две кошки, рассада, топор, пила, сумки с каким-то хламом, заначка водки в бардачке...
Рожа – боящаяся всего на свете, включая себя. Обязательно в шапке.
Как ездит – шестьдесят в левом ряду при разрешенных 120, рядом с таким же бараном, ни на что не реагирует, так как зеркала ему оторвали еще год назад, а на новые душит жаба... Заснув за рулем, выехать на встречную и въехать в такого же. От удара проснуться, грустно посмотреть на кучу железа, погрузить все говно в прицеп поверх навоза и тащиться дальше пешком, толкая прицеп перед собой...

5. Пьяный дачник
Тачка – гнилая «Волга».
Рожа – пьяная.
Приемы при езде – ночью, отъехав от магазина «24h», где только что купил пузырь драгоценной водяры, не глядя развернуться через двойную сплошную и получить в бочину КамАЗом.

6. Газелист
Тачка – «Газель», кузов всегда пустой.
Рожа – молодой похмельный кретин.
Как – ехать 80 в левом ряду рядом с КамАЗом. На свет, гудки не реагировать. Въехать в зад обогнавшему его через сплошную «Мерсу», и всю оставшуюся жизнь расплачиваться с его хозяином.

7. Бомбила
Тачка – просто ВАЗ-2106.
Рожа – немолодая, усатая и тупая.
Как – ехать по Садовому 40 в левом ряду. Увидеть поднятую руку и рвануть перестраиваться на обочину через все шесть рядов. Получить удар в зад джипом, попытаться удрать, долго получать пи-лей от обладателей джипа.

8. Беременный таракан
Тачка – маршрутка.
Рожа – жадная и наглая.
Приемы при езде – проехать на красный задом по встречной обочине и быть раздавленным «Уралом».

9. Гоночный бизнесмен
Тачка – Mercedes-Benz E500 Brabus.
Рожа – никогда не видно за тонировкой, говорят, в пиджаке от Армани.
Как – нажать тапку в пол и уйти на вторую околоземную орбиту, где и остаться, удивляя астрономов…

10. Блаандинкаа
Тачка – свежезаработанная натурой BMW Z3 - кабриолет.
Рожа – и рожа, и кожа, и ляжки от ушей - все как надо…
Как – испугавшись на набережной рева Оки без глушителя, рвануть сквозь поток, и медленно и печально утонуть в волнах Москвы-реки…

11. Бабка
Тачка – подаренная мужем дочери старая и ржавая BMW-728.
Рожа – крайне напряженная от попыток понять, кто она, где и что же на самом деле вокруг происходит…
Как – в приступе склероза и маразма съехать с дороги и проложить сквозь лес короткую дорогу до родной деревни…

12. Недобизнесмен
Тачка – «Ока» без глушителя, но «на литье», с кенгурятником и наклейками: «Вырасту - буду джипом», «Удачи тибе, братан» и «Ни абижай малиньких».
Рожа – амбал 150 кг весом, непонятно как в ней умещающийся (видимо, выкинул передние сиденья), с голдой, гайками, и всеми делами…
Как – подпрыгнуть на кочке и приземлиться уже на днище, плюща об асфальт обломанные тяги и рычаги и разбрасывая по сторонам оторванные колеса.

13. Дед
Тачка – вылизанная языком «копейка».
Рожа – старая и бородатая, похож на Хоттабыча.
Как – открыть гараж, протереть тряпочкой, залудить стакан, вздохнуть, закрыть гараж, идти домой спать.

14. СтритРейсер
Тачка – обклеенная шашками, спойлерами и свистящими хромированными глушаками.
Рожа – напряженно вцепившаяся в деревянный руль от МоМо…
Как – обгоняя все и всех, собрав все ямы, бордюры и «лежачие полицейские», осчастливив всех окрестных гаишников, словить клина, не доехав километра до Ходынки, и стоять, подняв руку и матерясь: «Апять респредвал кривой паставили, сцуки».

15. ГАЙ (майор)
Тачка – битый в зад и ободранный «Форд Кроун Виктория».
Рожа – мясистая, усатая, со следами легкого 15-летнего запоя.
Как – стоять посреди левой полосы МКАДа и махать всем палкой, требуя остановиться, дыхнуть в трубку и дать денег. Случайно дыхнуть самому и скончаться от увиденного на шкале.

16. ГАЙ (сержант)
Тачка – прокуренный ржавый ВАЗ-2105…
Рожа – молодая, наглая, и жадная.
Как – попытаться остановить электричку, махая жезлом из окна, и очень удивиться, оказавшись одетым на ее отбойник…

17. ДАЙ
Тот же ГАЙ, но в Хохляндии… Отличается тем, что на закуску жрет не колбасу, а сало и пьет горилку вместо водяры…
Рожа – необъятная, в три обхвата.
Как – попытаться залезть в машину, после восьмой неудачной попытки плюнуть и пойти, переваливаясь, пешком… с баальшим трудом…

18. Тупой пешеход
Тачка – разбил нахрен.
Рожа – всегда задумчивая (где бы денег взять) и прямосмотрящая (привычка от разбитой тачки).
Как – рвануть на остановку к закрывающему двери автобусу, заставив оттормозиться в пол весь поток на Садовом и, не успев затормозить, удариться в закрывшиеся двери лбом, получив перелом нижней челюсти и сотрясение остатка мозга…

Информация взята с сайта www.mbclub.ru

www.autotruck-press.ru

ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см^3	Мощн., л.с.	Цена, $ min	max	% относит. №6,2004
Иж 2717 комби	4х2	1,75	УМПО-331, 1699	84	4700	4800	-5,21
ВИС-2345 бортовой	4х2	1,79	ВАЗ-2103, 1452	71,4	5800	6700	-2,6
ВИС-2347 бортовой	4х2	1,69	ВАЗ-21083, 1498	71,4	4800	7100	-1,64
ГАЗ-2705 «Газель»							
3-мест., цельномет.фург.	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8900	9700	-0,993
7-мест., цельномет.фург.	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8800	10200	-0,62
ГАЗ-32213 «Газель» (микроавтобус)							
9-мест.	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9700	10500	2,02
14-мест.	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9700	10400	1,5
16-мест.	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9800	11200	-3,54
ГАЗ-2217 «Соболь»							
6-мест., цельномет.	4х2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9800	11300	1,88
10-мест., цельномет.	4х2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9800	11000	1,4
ГАЗ-2752 «Соболь», фург.	4х2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	8300	9800	-0,51
ГАЗ-3302 «Газель»							
3302, бортовой	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7700	9000	-5,4
330202 (удлин.)	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8200	9100	1,17
33022-03 фург. пром.	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7900	8500	-2,38
33022-03 изотерма	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8000	9000	-1,81
33023 «фермер».	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8000	8800	-2,06
ЗИЛ-5301 «Бычок»							
Шасси	4х2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	11100	12600	1,15
Промтоварный (фург.)	4х2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	12200	12600	1,23
Изотермический (фург.)	4х2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	12600	14100	1,53
Бортовой	4х2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	11600	14300	3,08
Тент	4х2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	11200	13700	1,57
ЗИЛ (5-10 т)							
ЗИЛ-433362 шасси	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	11500	14600	1,58
ЗИЛ-433362 изотерма	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14200	14500	1,41
ЗИЛ-433362 мебельный	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13600	13600	0,74
ЗИЛ-433362 промтов.	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13300	14000	2,68
ЗИЛ-433362 бортовой	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13000	13700	0,76
ЗИЛ-442160 сед. тягач	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12400	13500	1,57
ЗИЛ-432932 шасси	4х2	11,2	ММЗ Д-245.9, 4750	136	12200	14200	1,55
ЗИЛ-432932 промтов.	4х2	11,2	ММЗ Д-245.9, 4750	136	14100	15400	1,38
ЗИЛ-432932 изотерма	4х2	11,2	ММЗ Д-245.9, 4750	136	14300	16300	2,6
ЗИЛ-433110 бортовой	4х2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13100	15600	3,74
ЗИЛ-433112 шасси	4х2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12400	14800	1,09
ЗИЛ-433112 промтов.	4х2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14300	15500	1,36
ЗИЛ-433112 изотерма	4х2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14700	15800	0,69
Самосвалы ЗИЛ							
ЗИЛ-45065 с/х	4х2	11,2	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14300	16000	0,99
ЗИЛ-45085 строительный	4х2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	14300	16000	0,99

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см^3	Мощн., л.с.	Цена, $ min	Цена, $ max	% относит. №6,2004
Автомобили КамАЗ							
КамАЗ-54115 сед. тягач	6x4	19,15	КамАЗ-740.13, 10857	260	27400	28600	5,51
КамАЗ-6460 сед. тягач	6x4	26	КамАЗ-740.50, 11760	360	45100	46000	3,63
КамАЗ-44108 сед. тягач	6x6	19	КамАЗ-740.13, 10857	260	33000	33500	2,17
КамАЗ-43114 шасси	6x6	16,3	КамАЗ-7403.10, 10857	260	30900	34000	2,44
КамАЗ-53229 шасси	6x4	24	КамАЗ-740.11, 10857	240	29200	33500	2,53
КамАЗ-43114 бортовой	6x6	15,42	КамАЗ-7403.10, 10857	260	33100	35100	4,11
КамАЗ-43118 бортовой	6x6	20,56	КамАЗ-7403.10, 10857	260	36300	36300	3,77
КамАЗ-53215 бортовой	6x4	19,36	КамАЗ-740.13, 10857	260	30200	32100	5,14
КамАЗ-4911 (раллийный)	4x4	16	ЯМЗ-7Э846, 17240	730	300000		0
Самосвалы КамАЗ							
КамАЗ-55102	6x4	15,63	КамАЗ-740.11, 10857	240	32700	33400	7,14
КамАЗ-55111	6x4	22,2	КамАЗ-740.11, 10857	240	31900	33600	4,31
КамАЗ-65115	6x4	24,8	КамАЗ-740.11, 10857	240	36000	38200	4,88
КамАЗ-6520	6x4	33,1	КамАЗ-740.51, 11760	320	49300	52100	3,35
КамАЗ-65111	6x6	24,5	КамАЗ-740.13, 10857	240	38100	38400	6,72
Седельные тягачи МАЗ							
МАЗ-543202	4x2	17,6	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	25000	25000	1,21
МАЗ-543203	4x2	17,7	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	25900	27300	1,73
МАЗ-543205	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	34800	36400	0,13
МАЗ-543208	4x2	18	ЯМЗ-7511, 17240	400	38900	38900	1,43
МАЗ-543240	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	33600	34500	4,43
МАЗ-543302	4x2	15,35	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	20300	22000	1,21
МАЗ-544008	4x2	18,75	ЯМЗ-7511, 17240	400	42400	43500	1,3
МАЗ-642208	6x4	26,5	ЯМЗ-7511, 17240	400	42700	47700	1,35
МАЗ-642290	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	43000	43000	1,42
МАЗ-642505	6x6	23,55	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	49300	53600	1,28
Бортовые автомобили МАЗ							
МАЗ-437040	4x2	10,1	ММЗ-Д245.9, 4750	136	19900	21500	3,11
МАЗ-533603	4x2	18	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	26800	31000	1,22
МАЗ-533630	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	33600	34100	1,2
МАЗ-533702	4x2	28	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	23200	26300	1,23
МАЗ-630300	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	42600	45800	0,2
Самосвалы МАЗ							
МАЗ-551603	6x4	33	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	42500	44500	1,28
МАЗ-551605	6x4	33	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	45100	49700	1,29
МАЗ-551650	6x6	33	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	50600	52700	1,37
МАЗ-555102	4x2	18	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	21200	25700	1,51
МАЗ-555140	4x2	18,2	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	23500	24100	1,28
КрАЗ							
КрАЗ-6443 сед. тягач	6x6	27,96	ЯМЗ-238Д,14866	330	35000	43400	0,69
КрАЗ-6446 сед. тягач	6x6	22,23	ЯМЗ-238Д,14866	330	40100	43000	0,12
КрАЗ-65032 самосвал	6x6	29,2	ЯМЗ-238Б5,14866	300	39700	50100	0,33
КрАЗ-65055 самосвал	6x4	28	ЯМЗ-238Б,14866	288	41300	46600	3,06
КрАЗ-6510 самосвал	6x4	26,38	ЯМЗ-238М2,14866	240	31200	36000	0,49
КрАЗ-6322 бортовой	6x6	22,93	ЯМЗ-238Д,14866	330	40400	46900	5,07
КрАЗ-65101 шасси	6x4	26	ЯМЗ-238М2,14866	240	31800	35600	1,75
Урал							
Урал-4320 бортовой	6x6	14,9	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	31800	34200	0,2
Урал-44202 сед. тягач	6x6	15,26	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	32900	33100	1,73
Урал-5557 самосвал	6x6	16,3	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	36900	37600	4,31

При составлении таблицы курс валюты считался по курсу ЦБ на 11.01.2005 - 1$=27,95 руб.

Сергей Кухарский

www.autotruck-press.ru

Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова

Текст Льва Шугурова

ГАЗ 63П 1958

Для работы на грунтовых дорогах завод создал на базе ГАЗ-63 седельный тягач ГАЗ-63П, который работал в паре с одноосным полуприцепом грузоподъемностью 4000 кг. Специальное оборудование машины было такое же, как у ГАЗ-51П. Кроме того, тягач ГАЗ-63П отличался от базовой модели ГАЗ-63 размером шин и двускатной установкой колес на заднем мосту. Передаточное число главной передачи (7,6) – такое же, как у ГАЗ-63. Выпускалась также модификация ГАЗ-63Д для буксировки самосвального полуприцепа, которая комплектовалась коробкой отбора мощности.
Годы выпуска – 1958-1968; число мест – 2; нагрузка на седло – 2500 кг; колесная формула – 4х4; двигатель: число цилиндров – 6, рабочий объем – 3485 см^3, мощность – 70 л.с. при 2800 об/мин; число передач – 4х2; размер шин – 7,50 – 20 дюймов; длина тягача – 4950 мм; ширина – 2100 мм; высота – 2160 мм; база – 3300 мм; масса в снаряженном состоянии – 2915 кг; скорость – 60 км/ч.

НАМИ 053 1959

Первый советский экспериментальный автомобиль с газотурбинным двигателем. Построен на базе междугородного автобуса ЗИС-127, у которого дизель заменен газовой турбиной НАМИ, имевшей вдвое большую мощность и вдвое меньший вес. Силовой агрегат установлен в задней части автобуса. «Турбо НАМИ-053» не использовался для перевозки пассажиров, а служил своего рода лабораторией на колесах – его салон занимали исследовательские приборы и оборудование.
Год постройки – 1959; число мест – 10; двигатель: двухвальная газовая турбина без теплообменника, мощность – 350 л.с./257 кВт при 17000 об/мин; число передач – 2; длина – 10220 мм; ширина – 2680 мм; масса в снаряженном состоянии – 13000 кг; наибольшая скорость – 160 км/ч.

ЗАЗ 970Б 1962

Специалисты завода «Коммунар», несмотря на малый опыт работы в области автомобильного дизайна, уже в начале 60-х годов спроектировали унифицированное семейство кузовов с использованием агрегатов и узлов серийной легковой модели. В него входили фургон ЗАЗ-970Б, микроавтобус ЗАЗ-970Г с бортовой платформой и грузопассажирский автомобиль. Предусматривались также полноприводные модификации. У всех разновидностей силовой агрегат располагался сзади, охлаждение двигателя было воздушным, подвеска всех колес независимой. Технологически простые и выразительные формы кузова, оригинальное решение передней панели, удачно вписанные в боковины воздухозаборники придавали машинам ЗАЗ-970 своеобразный и симпатичный облик. Серийно эти автомобили не выпускались.

Год постройки – 1962; число мест – 2; грузоподъемность – 400 кг; двигатель: число цилиндров – 4; рабочий объем – 887 см^3, мощность – 27 л.с./20 кВт при 4000 об/мин; число передач – 4; главная передача – конические шестерни со спиральными зубьями; размер шин – 5,20-13 дюймов; длина – 2100 мм; ширина – 1420 мм; высота – 1650 мм; база – 2100 мм; колея – 1200 мм; масса в снаряженном состоянии – 750 кг; наибольшая скорость – 70 км/ч.

ЛиАЗ 5Э-676 1962

Экспериментальный сочлененный автобус для обслуживания больших городов. Передняя часть машины имела традиционную для автобусов ликинского завода конструкцию. Первая и третья пары колес являлись управляемыми, как принято на большинстве сочлененных автобусов. Проектирование этих автобусов ЛиАЗ вел совместно с КБ автобусов НАМИ.

Год изготовления – 1962; число мест: для сидения – 31, общее – 123; колесная формула – 6х2; двигатель: тип – четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров – 8; рабочий объем – 5966 см^3, мощность – 150 л.с./110 кВт при 3200 об/мин; главная передача – конические и цилиндрические шестерни; размер шин – 11,20-20 дюймов; длина – 15429 мм; ширина – 23500 мм; высота – 3000 мм; база – 4853 мм; колея колес: передних – 2116 мм, задних – 1800 мм; масса в снаряженном состоянии – 10800 кг; наибольшая скорость – 60 км/ч.

По материалам книги А. Захарова «Рисунки автомобилей» ЦДТС, 2003 г.
Приобрести книги издательства ЦДТС можно по тел.: (095) 263-0118, 763-8264.
С вопросами и за консультацией обращаться к Павлу Куликову,
представителю издательства в Москве и Московской области.

www.autotruck-press.ru

Александр Новиков

НЕИЗВЕСТНЫЕ КРАЗЫ

Итак, идет специализация. Принято решение перевести производство тяжелых трехосных грузовиков из русского города Ярославль в украинский город Кременчуг. Никита Хрущев, питающий особые пристрастия к этой нации, отдает Украине не только Крым, но и изготовление самых тяжелых автомобилей в СССР. Модернизированные ЯАЗ-210, получившие индекс ЯАЗ-219, собрали в Кременчуге под маркой «Дніпро» в апреле 1960 года, а Ярославский автозавод, ставший моторным, продолжал параллельно выпускать такие же машины, только с эмблемой медвежонка на капоте. Но конструкторы Кременчугского автозавода работали над совершенно новым грузовым автомобилем, правда, мало отличающимся от своего прародителя. Однако устаревший грузовик, в 1966 году переименованный в КРАЗ-257, прожил на конвейере до 1995 года, и все же вся история кременчугских автомобилей полна удивительными опытными образцами машин, которые сгнили на заднем дворе завода.

Кременчугский автомобильный завод, носивший в советское время имя 50-летия Советской Украины, начался еще до начала Великой Отечественной войны, когда на окраине города начали возводить авиационный завод. С началом войны строительство, естественно, приостановилось. И только в конце июня 1945 года Народный комиссариат путей сообщения принял недостроенный завод под свое крыло и начал изготовление на нем мостовых ферм, поскольку большое количество мостов за время войны было уничтожено. Осенью 1948 года уже готовы кондукторы для крупных пролетных строений мостов типа «Проектстальконструкция». Экзамен на зрелость был выдержан отлично. Что свидетельствовало о том, что завод может изготавливать пролетные строения мостов длиной от 33 до 88 метров.

На историческом XX съезде КПСС приняла Директивы по шестому 5-летнему плану развития народного хозяйства и определила главную задачу «...на базе преимущественного развития тяжелой промышленности осуществить крутой подъем производства сельскохозяйственной техники». Были приняты меры для внедрения в производство новых типов зерноуборочных и кукурузоуборочных комбайнов. Министерству тракторного и сельскохозяйственного машиностроения передавался ряд заводов, ранее бывших в ведении других министерств, в их число попал и Кременчугский мостовой завод. В мае 1956 года его переименовали в Кременчугский комбайновый завод и перевели на выпуск кукурузоуборочных комбайнов. Тогда Хрущев хотел засеять весь Советский Союз кукурузой, и в том же году по план, завод должен был изготовить 8 тысяч кукурузоуборочных комбайнов «КУ-2А». Из Кременчуга на кукурузные поля страны пошли новенькие, пахнущие свежей краской степные корабли.

В апреле 1958 года комбайновый завод в Кременчуге решили перевести на выпуск большегрузных автомобилей. 10 апреля 1959 года была завершена сборка первых двух самосвалов типа ЯАЗ, к концу месяца собрали еще три машины, сборку вели на козлах-стендах, потому что главный конвейер еще бездействовал. В мае конвейер сборки автомобилей был введен в эксплуатацию. Его построили в рекордно короткий срок: за четыре месяца. Конечно, в первое время конвейер работал далеко не на полную мощность, случались перебои и остановки. По мере увеличения производства комплектующих и узлов наращивался и темп выпуска готовых машин. К концу 1959 года автозаводцы освоили выпуск 10-тонных самосвалов КрАЗ-222, 12-тонных грузовиков КрАЗ-219 и автомобилей повышенной проходимости КрАЗ-214. Для этого оказалось необходимым улучшить работу всех звеньев производства, осуществить 26 специально разработанных мероприятий по автоматизации технологических процессов. С начала 1960 года предприятие прекратило выпуск кукурузоуборочных комбайнов и полностью перешло на выпуск большегрузных автомобилей, а к 43-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции коллектив завода собрал два опытных образца автосамосвала КрАЗ-254 с кузовом, опрокидывающимся на три стороны. Накануне 90-й годовщины со дня рождения В.И. Ленина с интересной инициативой выступили дети автозаводцев. Они организовали соревнование по сбору металлолома, из которого должны были изготовить грузовики. Одновременно с борьбой за улучшение технико-экономических показателей серийных машин создавались и новые конструкции. Во втором квартале 1961 года был собран опытный образец само-

Самой первой продукцией бывшего комбайнового,а затем автомобильного завода в Кременчуге стали карьерные автосамосвалы «Днипро» Краз-222,выпускавшиеся с 1959 по 1966 год. Фото из архива А.С. Исаева

Седельный тягач КрАЗ-221 пошел в производство в 1960 году, он предназначался для буксировки полуприцепов-тяжеловозов. Фото из архива А.С. Исаева

Седельный тягач КрАЗ-221 с полуприцепом-фургоном ОдАЗ-852 для прямых перевозок - без перегрузки различных народно-хозяйственных грузов по дорогам с усовершенствованным покрытием, однако автопоезд оказался очень тихоходным, поэтому ограничились постройкой нескольких опытных образцов. Фото из архива А.С. Исаева

www.autotruck-press.ru

Начилось строительство знаменитых «хрущевок». Цемент на стройплощадку доставлялся седельными тягачами КрАЗ-221 с полуприцепами-цементовозами «С-682» Павшинского механического завода.Фото из архива А.С. Исаева

«Хрущебы» возводились из панельных блоков, изготавливавшихся на домостроительных комбинатах, для их доставки на стройплощадку использовались полуприцепы-комнатовозы ЧМЗАП-5505, буксируемые седельными тягачами КрАз-221. Фото из архива А.С. Исаева

Опытные образцы автомобиля-самосвала КрАЗ-254 с кузовом опрокидывающимся на три стороны были построены в 1961 году. Фото из архива А.С. Исаева

свала КрАЗ-256, затем бортовой автомобиль КрАЗ-257 и седельный тягач КрАЗ-258 и, кроме того, автомобиль повышенной проходимости КрАЗ-255.

Но все эти машины, даже значительно модернизированные, нельзя было признать передовыми технически: деревянная кабина с металлической обшивкой, требующие больших физических усилий органы управления, массивная рама из прокатных швеллеров, неэкономичный и недолговечный двухтактный дизель ЯАЗ-206А, большой снаряженная масса в 11 300 кг, скорость всего в 55 км/час и значительный даже для тяжелого грузовика расход дизельного топлива.

Принимая во внимание все вышеперечисленное, коллектив конструкторов КрАЗ еще в самом начале перехода на производство автомобилей приступил к проектированию моделей нового семейства КрАЗ-250. Для него были предусмотрены дизельный двигатель ЯМЗ-238, 8-ступенчатая трансмиссия с элекропневматическим приводом управления, ведущие мосты так называемого «проходного» типа, смонтированный в картере среднего моста межосевой дифференциал, штампованные лонжероны рамы. На первом образце КрАЗ-250 устанавливалась цельнометаллическая отапливаемая кабина от московского грузовика ЗИЛ-130, на следующем – кабина от Урала-377, после чего в Кременчуге сконструировали свою оригинальную по дизайну кабину и оперение для серии КрАЗ-250. Рулевой механизм типа «винт»-шариковая гайка с гидроусилителем, гидравлический привод управления сцеплением, регулируемое по высоте и наклону спинки сиденья повышали комфорт для водителя и его спутников. КрАЗ-250 имел грузоподъемность 12 т и мог буксировать прицеп полной массой 20 т, он свободно развивал 75 км/ч.

Однако производственные возможности Кременчугского автозавода, который до 1959 года изготавливал комбайны, не позволили в короткий срок освоить производство такого нового и сложного автомобиля. Немаловажным было и то, что завод во многом еще зависел от предприятий-смежников, которые не всегда обеспечивали необходимыми комплектующими. И только через 20 лет – случай в практике советского автомобилестроения вполне обычный – удалось поставить на конвейер КрАЗ-250, унаследовавший конструкцию, которая разрабатывалась в начале шестидесятых годов.

Помимо гражданских автомобилей КрАЗ проводил интенсивные работы по созданию достойной замены модели «255Б», ставшей модернизацией устаревающего ЯАЗ-214. Причем наряду с кабинами обычной компоновки КрАЗ-260 (производство которого началось в 80-е годы, а опытные образцы появились еще в 1964 году) испытывались автомобили КрАЗ-2Э-253 и КрАЗ-Э-253В. Первый представлял собой шасси для монтажа инженерной техники и различных установок. Второй был седельным тягачом, предназначенным для буксировки активных полуприцепов военного применения. Обе машины имели кабину, установленную над двигателем, независимую подвеску всех ведущих колес, колеса и шины взаимозаменяемые с КрАЗ-255Б. Построенные в 1962 году, эти уникальные машины оснащались специально подготовленным для них дизелем ЯМЗ-238Н мощностью 300 л. с. с турбонаддувом и 8-ступенчатой коробкой передач ЯМЗ-238Н с демультипликатором. Колесная база КрАЗ-2Э-253 равнялась 5 200мм, а седельного тягача – 4500мм. Грузоподъемность и снаряженная масса первой машины сос-

тавляли соответственно10 000 кг и 11 530 кг, второй – 9000 кг и 13 400 кг, наибольшая скорость – 80 км/ч. 10-колесный полноприводный автопоезд имел в своем составе полуприцеп модели «2Э-834» со всеми четырьмя ведущими колесами, крутящий момент к ним передавался карданными валами от коробки отбора мощности, смонтированной на тягаче. Автопоезд мог с грузом в 16 т развивать 30 км/ч на полном бездорожье. Этим машинам, очень оригинальным по конструкции и замыслу, была так же уготована судьба остаться опытными, образцами, правда они экспонировалась на ВДНХ.

Но идея совершенствования и замены КрАЗ-255 и требования Министерства обороны не останавливали работ над тяжелым автомобилем высокой проходимости с Украины. В 1982 году появились два новых автомобиля высокой проходимости КрАЗ-6315 и КрАЗ-6316. Первый имел колесную формулу 6х6, а второй – 8х8. КрАЗ-6315 имел обычную компоновку с кабиной, установленной позади двигателя, а второй – кабину над двигателем. Машины прошли вневедомственные испытания и дали импульс к работам над 4-осными автомобилями-вездеходами большой грузоподъемности для армейских нужд. Однако успешное освоение и производство 8-колесных многоцелевых машин в Брянске и Минске, не дали никаких шансов на выживание подобным транспортным средствам из Кременчуга, и они тоже оставались опытными образцами, не сохранилось даже их хороших фотографий.

Несмотря на в общем-то устаревшую концепцию, продукция Кременчугского автозавода с самых первых машин пользовалась спросом и за рубежами СССР. «Могучие» КрАЗы встречались на автострадах Болгарии, Чехословакии, Польши, в джунглях Индии, городах Монголии, пустынях Сирии, угольных карьерах Въетнама и в жарких долинах Кубы. Постепенно тяжелые автомобили с аляповатой табличкой «КрАЗ» на защитной решетке радиатора выходили на мировой рынок. Первые из них были поставлены в Афганистан, Аргентину, Болгарию, Китай, Индию, Финляндию – эти страны ценили в украинских большегрузах прочность, неприхотливость и мизерные цены. Еще в 1960 году за рубеж СССР было поставлено 148 машин, спустя год за границу в 26 стран из Кременчуга ушли 497 автомобилей. В 1970-х годах их закупают свыше сорока стран и уже не сотнями, а тысячами. Вторая книжка информационного бюллетеня «Автоэкспорта» за 1978 год аршинным заголовком заявляет: «Автомобили Кременчугского завода можно увидеть на дорогах 55 стран мира!». В 1979 году импортер советских автомобилей в Великобритании UMO PLANT закупает партию самосвалов КрАЗ-256В для работы в английских песчаных карьерах. Экспортным поставкам КрАЗ уделял очень большое внимание. Для южных стран, изготавливались машины в специальном тропическом исполнении, для стран с арктическим климатом КрАЗы делались с двойными стеклами кабины, пусковым подогревателем двигателя и комплектовались морозостойкой резиной.

У себя на родине, на Украине, Кременчугским тяжеловозом работы тоже хватало, они становились базисом для установки нефтеразведочного и нефтеперерабатывающего оборудования. Седельные тягачи КрАЗ-221 с топливозаправочными полуприцепами-цистернами «ТЗ-16» были незаменимы в аэропортах. Некоторые иностранные фирмы, как, например «Саймон» или «Тадано», использовали КрАЗовские шасси для особо высоких пожарных подъемников и монтажных кранов.

Самый первый опытный образец грузового автомобиля КрАЗ-250, построенный в 1961 году, имел кабину от московского ЗиЛ-130. Фото из архива А.С. Исаева

А так выглядел опытный образец автомобиля-самосвала КрАЗ-256, экспонирующийся на ВДНХ. Фото из архива А.С. Исаева

Опытный автомобиль-вездеход КрАЗ-253, построенный в 1962 году, на подиуме павильона «Машиностроение» на ВДНХ. Фото из архива А.С. Исаева

www.autotruck-press.ru

После развала Советского Союза КрАЗ, как и многие другие предприятия машиностроительной и оборонной промышленности столкнулся с трудностями вхождения в рыночную экономику. Сегодня предприятие пытается ориентировать свою продукцию как на Россию, так и республики бывшего Союза, предлагая двухосный автомобиль на базе КрАЗ-255Б и 4-осные самосвалы. Наиболее талантливые конструкторы и дизайнеры ушли с предприятия и основали собственное конструкторское бюро при научно-производственной корпорации «Владимир», занимающейся добычей природного камня. Они разработали собственный магистральный тягач, базирующийся на русских, чешских и венгерских комплектующих. Время покажет, кто же все-таки будет лидером на рынке магистральных грузовиков, старый добрый МАЗ или новый грузовик «Владимир».

Седельный тягач КрАЗ-253Г с активным полуприцепом, проходит внежведомственные испытания. Фото из архива А.С. Исаева

Один из вариантов опытного четырехосного автомобиля повышенной проходимости КрАЗ-6316, построенный в 1984 году. Фото из архива В. Несоленого

Технические данные кременчугских автомобилей

	КрАЗ-219	КрАЗ-222	КрАЗ-221	КрАЗ-257	КрАЗ-256	КрАЗ-258
Годы выпуска	1959-1964	1959-1966	1960-1966	1967-1977	1966-1977	1966-1979
Число мест:						
в кабине	3	3	3	3	3	3
в кузове	38	-	-	38	-	-
Грузоподъемность, кг	12000	10000	12000	12000	11000	12000
Двигатель:						
тип	ЯАЗ-206А – 2-тактный, 6-цилиндровый, дизельный			ЯМЗ-238А – V-образный, 4-тактный, 8-цилиндровый		
рабочий объем, см³	6970			14860		
степень сжатия	17,0			16,5		
мощность, л.с. при об/мин	180/2000			215/2100		
Число скоростей в коробке передач	5			5		
Число передач в раздаточной коробке	2			2		
Передаточное отношение главной передачи	8,21			8,90		
Размер шин	12.00-20			320-508		
Габаритные размеры, мм:						
длина	9660	8190	7375	9660	8100	7375
ширина	2650	2650	2638	2650	2640	2630
высота	2620	2780	2635	2620	2792	2620
Внутренние размеры кузова, мм:						
длина	5770	4585	-	5770	4440	-
ширина	2480	2130	-	2480	2130	-
высота бортов	825	1050	-	828	650	-
Колесная база, мм	5750	4780	4780	5750	4780	4780
Колея колес, мм:						
передних	1950			1950		
задних	1920			1920		
Снаряженная масса, кг	11300	12050	10100	11160	11500	9680
Максимальная скорость, км/ч	60	47	45	70	65	65
Контрольный расход топлива, л на 100 км	55	60	80	45	45	80
Количество построенных машин	12780	32500	-	26400	-	-

Вниманию подписчиков!

Подписка на журнал осуществляется только через почтовый каталог «**Роспечать**», **индекс 81170**

ЗАЯВКА

Ф.И.О.(название организации) _____

Адрес доставки: индекс _____ **область** _____

город _____ **улица** _____

дом _____ **корпус** _____ **квартира** _____

Контактный телефон _____ **E-mail** _____

Прошу выслать следующие номера (отметить X или V):

№6,2004 ☐ **№1,2004** ☐ **№7-8,2003** ☐ **№4,2003** ☐ **№5,2002** ☐

№5,2004 ☐ **№4,2002** ☐ **№3,2002** ☐ **№2,2002** ☐ **№6,2001** ☐

в количестве _____ **экземпляров каждого номера**

Данная заявка действительна до 30 апреля 2005 г.

АВТОТРАК

	ООО «ФАЭТОН-ДИС»
	Расчетный счет 40702 8105 4044 0105 886 Сбербанк России г. Москва Химкинское ОСБ № 7825
	наименование банка Корреспондентский счет 30101810400000000225 БИК 044525225
	ИНН 7732114224
	Фамилия, и., о., адрес плательщика
	Вид платежа / Дата / Сумма
	журнал«Автотрак» №___в кол-ве ___экз.
Кассир	Плательщик
	ООО «ФАЭТОН-ДИС»
	Расчетный счет 40702 8105 4044 0105 886 Сбербанк России г. Москва Химкинское ОСБ № 7825
	наименование банка Корреспондентский счет 30101810400000000225 БИК 044525225
	ИНН 7732114224
	Фамилия, и., о., адрес плательщика
	Вид платежа / Дата / Сумма
	журнал«Автотрак» №___в кол-ве ___экз.
Квитанция Кассир	Плательщик

ОБРАЗЕЦ

Вы можете приобрести ранее вышедшие номера журнала «Автотрак». Доставка осуществляется по почте. Цена одного номера - 77 руб., включая стоимость доставки по России.

Чтобы приобрести журнал необходимо:

Для юридических лиц:
·заполнить заявку и отправить ее вместе с реквизитами по факсу (095) 572-82-54 или по почте: 119633, Москва, а/я 117. Журнал «Автотрак». В течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты.

Для частных лиц:
·заполнить заявку;
·заполнить по образцу платежное поручение и оплатить его в сбербанке;
·отправить заявку и копию платежного поручения по факсу (095) 572-82-54 или по почте: 119633, Москва, а/я 117

Частные объявления публикуются бесплатно и принимаются только на фирменном бланке. Вырежьте бланк по пунктирной линии, приклейте на почтовую открытку или положите в конверт и отправьте к нам.

Вольво-FL10 97 г.в., синий мет., 652 т.км, Евро-2, площадка, пневмо, климат, автономка, эл. пакет, 2 спальника, 100% там., б/п по РФ, 18.800 евро. Торг. Т. в Брянске: 8-910-743-89-03

Вольво-FL6 мебел. фургон пластик, 98 г.в., белый, мультилифт, 226 т.км, 180 л/с до 2.5 т, ГУР, тахометр, турбонадув, дизель, аудио, эл.стеклоп., рес.подв. 14.500 у.е. Т. 744-06-16

Вольво-FH12 98 г.в., 340 л.с., белый, новый тент 60 куб.м, Е-2, L-пакет, кондиц., 4х2, пневмо, г/п 10 т, фен, ЦСС, L-пакет, хор. сост., 600 т.км, 27.500 евро.
Т. (0812)69-69-25

Вольво-FH12 380 л.с., октябрь 95 г.в., 640 т.км, белый, эл.пакет, автономка, нов.рез., баки 1100 л, нов. АКБ + п/п бензовоз 93 г.в., V 40.000 л, 43.000 у.е., торг.
Т. 8-903-617-36-46

Вольво-FH12 95 г.в., с прицепом, общий объем 95 куб.м, тент, Глобетроттер, 380 л.с., 820 т.км, белый, в хор. сост., 29.000 евро, торг. Т. 101-97-81

Вольво-F16 91 г.в., фиолет., 1.125 т.км, 465 л.с., 6х2, г/п 15 т, V 42 куб.м, рессоры, сцеп. устр., в РФ с 02.2004 года. 16.000 евро. Без торга.
Т. 8-903-880-90-66

ДАФ-2100 85 г.в., 750 т.км, зеленый, 2 спал., ремонт мотора, рез.80%, прицеп Юмбо 84 г.в., нов.тент, ворота, рез.80%, идеал. сост., 600 тыс.руб. Торг. Обмен на л/а.
Т. 8-917-398-16-24

ДАФ-95 330 седельный тягач, ATi, 91 г.в., зеленый, 915 т.км, центр. смазка, п/прицеп Шмитц SMR 24, 88 г.в.,, новая рез., отл. сост. 28.500$. Т. (0732)30-15-75

ДАФ-95 380XF 98 г.в., белый, спейскаб, автономка, резина 50%, 100% там., б/п по РФ, 27.900 евро. Торг. Срочно.
Т. 744-73-38

ДАФ-95ATI.430 94 г.в., 790 т.км, красный, superspace, L-пакет, АБС, фен, нов.рез., междунар.ТО, кондиц.+п/п Шмитц, 92 г.в., реф., 80 куб.м, 30 пал., 35.500$, можно разд. Т. 411-29-44

ДАФ-95.430ATI 94 г.в., красный, 790 т.км, междунар.ТО, superspacecap, полн.L-пакет, нов.рез., АБС, фен,кондиц.+п/прицеп-тент Кроне, 95 г.в., АБС, 38.000$, можно разд. Т. 411-29-44

ЗИЛ-5301 Бычок, август 2003 г.в., белый, рефрижератор-термокинг +25 -25 град.С, 30 т.км, страховка, санпаспорт, идеал. сост., 13.800$. Торг.
Т. 772-46-39

Ивеко-Евро Стар 98 г.в., белый, 400 т.км, КПП-16, 420 л.с., кабина люкс, АВС, эл.пак., автономка, блокир., 2 бака, сост.отл., без СНГ. 20.400 евро. Срочно. Торг.
Т. 8-916-548-18-87

Ивеко-Евростар седельный тягач, 98 г.в., 4х2, 420 л.с., 600 т.км, белый, растаможен, 24.750$.
Т. (812)115-15-78

Ивеко-Евротех 440Е35 курсор, 98 г.в., белый, 800 т.км, 350 л.с. + п/п Шмитц-реф., 95 г.в., термокинг, SMX - 30+30, полурамн., за сцепку 44.000 евро.
Т. 8-905-663-05-96

Ивеко-Евротех 400Е34 тягач, 400 т.км, 96 г.в., желтый, отл. сост. + п/прицеп Ванхолл 88 г.в., 3 оси, 96 куб.м, синий, хор. сост., 32.500$, торг.
Т. 8-916-670-46-06

Ивеко-ЕвроТраккер MP380E37H, самосвал, 96 г.в., объем кузова 15 куб.м, мощность двигателя 370 л.с., белый, 350 т.км, цена договорная.
Т. 8-903-140-16-98

Интернейшнл-9700 синий, 93 г.в., дв. Катерпиллер 350 л.с., 1 млн.км, в России с 2001 г., спойлер, 1 спальник, круиз, парашют, кондиц., рессоры, 14.000$. (Брянск)
Т. (0832)73-63-36

МАЗ-54323 93 г.в., бело-синий, турбина чешская и КПП 5-ст.новые, кабина, мост, дв. -кап.ремонт осень 2004 г., после ремонта 3 т.км, 9.600 у.е. Срочно. Торг.
Т. 8-916-880-93-79

МАН, черный 6х4, 89г.в., двиг. 460 л.с.,+ полуприцеп Kaessbohrer, красный, 76 г.в., max груз. 57.500 кг, 560 т.км, 40.000 евро. Торг.
Т. 743-57-98

МАН-12-224 6.9 л, ноябрь 98 г.в., бел., 318 т.км, 5.5 т, хол. +-28 град., 39 куб.м, бл.дверь, конд., бок.моста, пневмо, г/борт, подогр., кам.зад.вида, 23.900 евро.
Т. 8-916-327-76-47

МАН-12.232 94 г.в., 230 л.с., зеленый, борта, тент, резина 90%, мотор перебран, сцепление новое и прицеп Ридлер, 94 г.в., борта, тент, г/п 9 т, 1 млн.км, 24.000$.
Т. 8-916-603-96-59

МАЗ-54329, 96 г.в., 240 л.с., кап. ремонт двигателя в 2003 г., печка от БТР. Т. (83130) 3-33-42

МАЗ-93866, п/прицеп тент., 82 куб. м, длина 13,6 м, 2-осный, состояние хорошее, 435000 руб., торг. Т. (83130) 3-33-42

МАЗ-5335, 82 г.в., 180 л.с., контейнер, кардан с подвесками, новые длинные рессоры, печка от БТР, состояние хорошее, 155000 руб., торг. Т. (83130) 3-33-42

МАН-19332 87 г.в., рефрижератор Грей Адамс GA3S/2, 88 г.в., +- 30 град., 30 европалет, цв. лиана, 900 т.км, 20.500 у.е.
Т. 8-916-676-45-39

Журнал «Автотрак» приглашает к совместному участию в выставках и других PR-акциях владельцев старинных, эксклюзивных, тюнинговых и прочих необычных грузовиков и автобусов
Т.: (095) 796-8384

МАН-19-372 94 г.в., красный, 800 т.км, ABS, 2 спальника, пневмо, фен-автоном, ц.смазка, п/приц. V84 куб.м, оси BPW, шторы, ворота, ц.смазка, пневмо, 32.000$. Т. 8-903-135-90-47

МАН-19.422 ноябрь 93 г.в., голубой, Командор, высокая, автономка, рация, пневмо, АБС, Евро-2, 800 км + п/прицеп, ворота, АБС, V 105 куб.м, 25.200 евро, торг. Сергей. Т. 8-916-670-93-81

МАН-22321 86 г.в., зеленый, капрем. двигателя, 70 т.км, будка изотермич., прицеп Шмитц, 86 г.в., V 82 куб.м, 15 тыс.$. Т. (0862)43-69-94

МАН-22.322 94 г.в., 850 т.км, синий, тент, Евро-1, эл. пакет, капремонт КПП, пневмо + прицеп Kaessbohrer 94 г., износ рез. 30%, в России с 02.04, 20.500 евро, торг. Т. 8-916-347-09-34

Мерседес-Акторс 1840 98 г.в., тягач, 550 т.км, зеленый, 400 л.с., низкое седло, диск. торм., ABS, конд., круиз, эл. люк, полн. эл. пак., 23.000 евро. Алексей. Т. 130-25-17

Мерседес-Актрос-1835 98 г.в., желтый, 600 т.км, климат, фен + тандем, 98 г.в., тенты-шторы, 120 куб.м, ц.смазка, 4х2 + 2-осн., пневмо, «немец», 350 л/с, 42.800 евро. Т. 8-916-477-52-48

Мерседес-1622Л 84 г.в., зеленый, V=30 куб.м, пневмоподвеска, гидролифт, кап.ремонт ходовой 05.2004 г., по России 250 т.км, отл.с., 10.000 у.е. Наход. в Смоленске. Т. (0812)69-80-01

Мерседес-1722 93 г.в., черный, 709 т.км, центральная смазка, ABS6 217 л.с., термобудка 55 куб.м, лифт, новая передняя резина, 22.000$, торг при осмотре. Т. 724-86-15

Мерседес-1733L 92 г.в., 800 т.км, бежевый, прицеп Кроне 92 г.в., бежевый, пневмо, ц.смазка, автономка, 23.000 у.е. Можно раздельно. Т. (0842)73-43-22

Мерседес-1827 96 г.в., 560 т.км, рефриж. Кариер-Супра +30 -30 град., 48 куб.м, г/п 9 т, белый, бок дверь, перегородка в куз., гидролифт, автономка. 26.000 евро. Торг. Т. 8-916-509-59-30

Мерседес-1835 Актрос, 99 г.в., белый, 460 т.км, 10 т, выс. кабина, тент, 45 куб.м, ворота сзади, весь пневмо, круиз, климат, автоном., спальн., ABS, 28.900 евро. Т. 8-916-673-79-74

Мерседес-1835 Актрос 97 г.в., белый, 560 т.км, Евро-2, спойлера, высок. кабина, без пробега по РФ. 25.500 евро. Торг. Срочно. Т. 130-63-27

Мерседес-1840LS синий, 99 г.в., 700 т.км, мега, п/п Montracon, белый, 95 г.в., 106 куб.м, в РФ с 2003 г. Возможна продажа отдельно. Т. 740-89-34

Мерседес-1938LS 94 г.в., белый, высокая кабина, 2 спал. места, Вебасто, 600 т.км (ориг.), полуприцеп Фриоф, изотерма, 92 г., 34.000$, можно отдельно. Т. 743-35-73

Полуприцеп Hanger, 94 г.в., синий тент, оси BPW, пневмоворота, объем 100 куб.м, новая резина, 14.500 евро, торг. Т. 8-916-347-09-34

Рено-Магнум AE385 95 г.в., красный, 940 т.км, пневмо, автоном., парашют, баки 1500 л, нов. резина, капремонт двиг., 24.000$, можно с контейнеровозом. Т. 8-905-712-30-31

Рено-Магнум 420 95 г.в., зеленый, 780 т. + п/прицеп Ванхол, белый, 88 г.в., объем 82 куб., тент, клапан, все в хор. раб. сост., в РФ 1 год, 29.000$. Т. 8-926-358-93-78

Рено-Премиум 96 г.в., 385 л.с., 960 т.км, белый, полн. компл., нов. рез. + п/п Фрюнхауф 95 г.вв., серый, борта, ворота, пневмо, BPV, хор. рез. 40.000$. Т. 8-916-637-26-12

Рено-Премиум 98 г.в., белый, 385 л.с., Франция, полный эл. пакет, резина 60%, хор. техн. сост., 460 т.км, срочно, 23.000 евро. Т. в Липецке 8-903-863-87-42

Два сменщика ищут работу, кат. B, C, D, E и B, C, D. 5 лет на городских маршрутах. 27 и 30 лет. Межгород D или CE. Тел. (3422) 13-14-50, Николай.

ОБЪЯВЛЕНИЯ

БЛАНК АВТОТРАК

Для ответа: телефон или иной способ связи

Запчасти TATRA-815,148
тел./ факс:
(095) 741-79-21,
тел. 782-77-27,
e-mail: tat@post.ru

Рассмотрим варианты приобретения грузовиков Tatra 138,148, 813 в любом состоянии, а также запчастей и литературы по этим грузовикам.
т. 8-905-513-51-32, Дмитрий

Журнал «Автотрак» приглашает к сотрудничеству талантливых, энергичных, разбирающихся в технике авторов
Т.: (095) 796-8384

Журнал «Автотрак» ищет менеджера по рекламе
Т.:(095) 796-8384

www.autotruck-press.ru

Везет дальнобойщик на рефрижераторе партию пингвинов в зоопарк
Рефрижератор сломался
Чтобы спасти пингвинов от перегрева водитель обращается за помощью к гаишнику. Тот останавливает машины, и начинает распихивать пингвинов. Распределил всех пингвинов, осталось 2 пингвина.
Едет на машине новый русский, гаишник просит:
- Отвези пингвинов в зоопарк.
Через час видит снова эту машину, а в ней пингвинов. Гаишник удивленно:
- Я же просил отвезти их в зоопарк
Новый русский:
- Так мы в зоопарк съездили, теперь едем в цирк и Макдональдс.

Пошел Герасим топить Му-му, посадил в лодку, заплыл подальше, привязал камень на шею, кинул в воду и уплыл. Му-му из последних сил выплывает, одной лапкой камень придерживает, остальными гребет. Вдруг, навстречу дед Мазай плывет, зайцев собирает. Ну ему все равно кого спасать, зайцев или собак. Он Му-му вытащил, в лодку посадил, она отдышалась и говорит:
- Фу-у... еще бы немного и утонула бы...
Мазай (в ужасе): - А-а-а! Говорящая собака!
Му-му (в ужасе): - А-а-а! Говорящий мужик!

Встречаются два приятеля.
- Ты что такой грустный?
- Да вот, кота похоронил.
- А что случилось?
- Погиб от молнии.
- Как???
- Да вот, я застегивал куртку, а он голову сунул...

Встретились 3 крысы. 1-я говорит: Я могу жрать стекло и бетон и мне ничего не будет.
2-я говорит: А я могу пить все виды химикатов, и даже поноса нет.
3-я послушала и говорит: Да-а-а... блин, вы тут все такие крутые, пойду-ка я кота вы*бу

Гнался волк за зайцем. Почти догнал, когда заяц из последних сил напрягся и сиганул между рогатинами. Волк за ним... и застрял между деревьями. Заяц это дело просек, подошел к нему сзади и трахнул. А потом переплыл на другой берег реки, забил косяк и лежит - кайф ловит. Выбрался волк из ловушки, подходит к воде - тут у самого берега Золотая рыбка, и предлагает исполнить его желание.
- Сделай меня, рыбка, соколом! Я поднимусь высоко в небо и ка-а-ак брошусь вниз и заклюю этого зайца.
- Соколом?.. Да, понимаешь, это крылья, перышки, воздушные потоки... Нет, слишком сложно. Давай что-нибудь полегче.
- Ну, тогда сделай меня рыбой хищной, зубастой. Я переплыву реку и откушу зайцу яйца.
- Да нет, рыба - это жабры, плавники, чешуя, гидродинамика опять же. Слишком сложно...
Заяц, с другого берега:
- Рыбкой, птичкой, ... Иди сюда, я тебя раком сделаю!

Из справочника: «Сенбернары - крупные собаки, обитающие в швейцарских Альпах. Зимой ищут пропавших альпинистов. Тем и живут.»

В зоопарке:
- Мама, это обезьяна?
- Нет, это еще кассир.

Началось в одном селе наводнение. Все бегают, спасаются. Один мужик стоит, ничего не делает. У него спрашивают:
- А ты-то почему не спасаешься?
- Да я богу молюсь. У меня грехов нет - бог придет и меня спасет
Вода уже поднялась по колено. Проплывает мимо народ в лодке:
- Мужик! Кончай красоваться, залазь, а то утонешь.
- Не, не буду. Бог придет, услышит мои молитвы и спасет.
Вода дошла до пояса. Проплывает мимо другая лодка:
- Мужик! Ты что, идиот?! Залазь, а то захлебнешься.
- Не, не хочу. Бог услышит мои молитвы и спасет.
Воды по шею. Проплывает мимо третья лодка:
- Мужик! Залазь, а то сейчас отправишься прямиком к Богу!
- Не, не хочу. Бог хороший. Он услышит меня и спасет.
Поднялась вода еще - мужик и утонул. Приходит мужик к богу на том свете и спрашивает:
- Что за фигня?! Молился и утонул!
Бог:
- Мужик - ты идиот! Я же тебе три лодки посылал!

Судят грузина за изнасилование. Судья:
- Подсудимый, как вы изнасиловали эту девушку?
- Спасыбо, харашо...

В церкви звонит телефон. Священник поднимает трубку:
- Алло, батюшка, это из горкома партии. Пришлите нам 12 штук стульев.
Священник:
- Шиш вам! Прошлый раз давал скамейки, так вы их пошлятиной исцарапали!
- Ах, так! Тогда шиш вам пионеров в церковный хор!
- Ах, шиш нам пионеров в церковный хор! Тогда шиш вам монахов на субботник!
- Ах, шиш нам монахов на субботник! Тогда шиш Вам комсомольцев на крестный ход.
- Ах, шиш нам комсомольцев на крестный ход! Тогда шиш вам монашек в сауну!
- А за такие слова, батюшка, можно и партбилет на стол положить

Позвала баба печника починить печку. Приходит печник, размешал раствор, принес кирпичей, смотрит, а баба сидит грустит. Он спрашивает
- Ты чего такая печальная?
Баба говорит
- Да вот решила с мужем разводится, сил больше нет.
Печник:
- Что пьет? Или денег не приносит?
Баба:
- Нет
- А что же тогда?
- Да он храпит так, что стены дрожат
- Так это дело поправимое, ты ему ноги раздвинь когда он уснет.
На следующий день приходит печник, а баба стол накрыла, сама принарядилась, счастливая. Печник удивленно спрашивает:
- Что с тобой, печку то еще не починили, а ты радуешься?
- Да какая печка, я с мужем не развожусь, он храпеть перестал, спасибо тебе. Только я не пойму: причем тут раздвинутые ноги?
- Да все просто: ноги раздвинули - яйца упали, очко прикрыли. Очко прикрыто - тяги нет. Тяги нет - храпа нет.

VOLVO
МЫ ВСЕ ПОДСЧИТАЛИ!
ПАКЕТ "РЕГИОН" –
ВАША ПРИБЫЛЬ!
VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

СПЕЦАВТОРЕСУРС

SPECAUTORESURS

Транспорт
Экспедирование
Логистика

Тел./факс: +7 (093) 909-21-00
Тел.: +7 (093) 741-15-13, 136-53-79
E-mail: [illegible]
www.[illegible]