

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

AUTOTRUCK

№6 2003

**Автосалон-2003,
или Поможет ли
клизма сердечнику**

**FL6: стоит ли
доплачивать за...**

**Американские
тягачи в России:
зачем и как**



А ты подписался?

ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РОСПЕЧАТЬ Индекс 81170



Молчание ягнят

Разделяй и властвуй – один из фундаментов управления обществом, каким бы оно ни было. Хочешь иметь власть – раздели людей, хочешь править – не дай людям объединяться. Наш народ удобен тем, что даже элементарные общественные инстинкты самосохранения отсутствуют напрочь. Мы как зомби – есть хлеб сегодня – хорошо. А подумать о завтрашнем не можем – надо напрочь единственную извилину. А это очень большой труд.

После недавних шумевших акций транспортно-профсоюза весной этого года я с интересом ждал митинга в поддержку транспортного бизнеса в августе. Это должен был быть ответ частных перевозчиков на постановление Правительства Москвы о концепции транспортной политики. То, что документ направлен на ущемление интересов частных перевозчиков, – ежу понятно. Мы неоднократно об этом писали и разъясняли. Когда у человека отнимают право работать, а значит, есть и нормально существовать, то любой здравомыслящий встанет на защиту своих элементарных прав. Любой, но только не русский. За 12 лет «демократии» население страны настолько стало инертно и трусливо, что ни на выборы, ни на митинги калачом не выманишь. Понятен скептицизм и неверие людей во власть и в свои силы: разгул бандитизма и мафии чиновников и ментов, продажные судьи, сплошные обещания, заигрывания перед выборами и полная отрешенность власти от нужд народа. И это все на фоне нашего бездействия.

Лучше всех к августовскому митингу подготовились власти. Помня о шуме весной, они за час до митинга поменяли разрешенное место прове-

дения на другое, подогнали строительную технику якобы для работ и кучу представителей славной, честной и храброй милиции. Уже одно это означает, что власть боится и уважает транспортников. Это означает, что с властью можно договариваться с этой позиции, пусть не силы, но с позиции твердого намерения отстаивать свои права.

Если я скажу, что на митинг собралось не более 50 человек представителей транспортного бизнеса вместе с окрестными бомжами, сумасшедшими, я буду честен и искренен. Перевозчики массово проигнорировали митинг за свои права. Они, права, им не нужны. Они делегировали их чиновникам, встав в позу «что тебе надо, господин». Перевозчики за один день потеряли все, чего добивались несколько лет, – уважения к себе власти. С нами уже считается никто не будет. Мы показали, что нам ни работа, ни права не нужны. Мы показали, что ленивы, трусливы и разрозненны. Когда нас лишат работы, мы выйдем на очередной митинг, но нас будут разгонять и избивать, не боясь теле- и фотокамер и не скрывая своих лиц. Потому что журналистов не будет. На последнем митинге они поняли, что несколько десятков людей – это не объединение. Лучше заснять и сделать репортаж об аварии на дороге, чем показывать жалкую кучку людей – зрелища нет.

22 сентября десятки тысяч перевозчиков и водителей вывели тысячи машин на дороги Италии, протестуя против новых требований к транспортным компаниям со стороны правительства.

Мы смолчали, как овцы, идущие на бойню.





В номере

6/2003:

2

..... Молчание ягнят

..... Новости

..... Мысли вслух

... Автосалон-2003, или Поможет ли клизма сердечнику

..... Магистральный КамАЗ-5460

..... Автосалон в камуфляже

... Коммерческие автомобили: промежуточные итоги года

..... FL6: стоит ли доплачивать за...

..... Грузовики пятого континента

..... Сделай сам

..... Хюмермобиль

..... Биржа труда на колесах

..... Автобусы-2003

..... Американские тягачи в России: зачем и как

..... ЗИЛ-131 – вездеход семилетки

..... Объявления

..... Подписка

..... Анекдоты

1 от редакции

4 новости

6 закон и человек

10 выставки

18 репортаж

22 выставки

26 рынок

28 тест-драйв

34 экзотика

42 делимся опытом

50 экзотика

52 новинки

54 выставки

60 эксплуатация

70 архив

76 продаю

79 подписка

80 юмор

**ПОДПИСКА
ЧЕРЕЗ
РОСПЕЧАТЬ И АПР**

Роспечать
Индекс **81170**

АПР
Индекс **41762**

АВТОТРАК

Главный редактор: Дмитрий Жигульский
Коммерческий директор: Феликс Бекерман
Обозреватели: Александр Новиков
Александр Евдокимов
Корреспонденты: Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов
Дизайнер: Инна Валентик
Распространение: Рустам Салимжанов
Реклама: Лариса Золотова
Эмилия Великанова
Адрес редакции: Химки, ул. Московская,
д. 21, комната 424
Адрес для писем: 119633 Москва, а/я 117,
«Автотрак»
E-mail: Autotrak@rol.ru
Телефон/факс: (095) 572-8254
Телефон: (095) 749-4550
Телефон: (095) 796-8384

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

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





■ «Евро-3 за сорок три»

Валентин Гуринович, генеральный директор ПО «БелавтоМАЗ», заявил журналистам 5 сентября 2003 года при подписании совместной с БАМАП «Программы обновления подвижного состава для международных перевозок техникой отечественного производства в Республике Беларусь», что Минский автомобильный завод сегодня готов реализовывать седельные тягачи нового семейства МАЗ-5440-69 с мотором MAN D2866ZF25 (Евро-3) по цене 43 тысячи евро, включая НДС за базовую комплектацию грузовика. «Мы готовы продавать тягачи по такой цене, даже если это не будет приносить нам прибыли», – сообщил Валентин Гуринович.

Эксперты объясняют такое заявление тем, что Минский автозавод «всерьез решил вернуться в сегмент автомобилей для международных перевозок», в котором он исторически главенствовал во времена СССР. За последнее десятилетие его позиции в этом престижном сегменте серьезно пошатнулись, в том числе из-за существовавших до весны 2003 года в Беларуси низких ввозных таможенных пошлин на подержанные западные грузовики и режима беспошлинного и безналогового временного ввоза зарубежных грузовиков на условиях лизинга и аренды.



■ «Всемирный» MAN

В конце сентября в Москве состоялась российская презентация нового самосвала MAN TG-A 33.363 WW с колесной формулой 6x4. Приставка WW (worldwide – всемирный) означает, что такой грузовик изначально рассчитан на работу практически в любых регионах мира при сложных климатических и дорожных условиях, что особо актуально для России. Представленный самосвал оснащен 13-кубовым кузовом фирмы «Бецема» и имеет грузоподъемность 21 000 кг при полной массе в 33 т. Двигатель – 360-сильный турбодизель MAN D2866LF27 объемом 11 967 см³. Подвеска машины полностью рессорная, коробка передач 16-ступенчатая с системой ComfortShift, облегчающей переключение передач, тормоза – барабанные. Без учета НДС такой грузовик стоит 79 125 евро. Несколько машин этой серии уже куплены подмосковной строительной фирмой «Стройметресурс». Кроме «трехосника» в России также будет предлагаться самосвал с колесной формулой 8x4 и 17-кубовым «бецемовским» кузовом. Стоимость такой машины без НДС – 93 000 евро.

■ КАМАЗ возвращается на рынки Восточной Европы

В октябре ОАО «КАМАЗ» начнет сборку грузовых автомобилей на одном из заводов в Венгрии. Серийное производство камских грузовиков будет вести фирма RABA. Об этом заявил генеральный директор ОАО «КАМАЗ», вернувшись из поездки в Венгрию, где он находился в составе российской делегации во главе с премьер-министром РФ Михаилом Касьяновым. Как известно, венгерская фирма RABA-motor и ОАО «КАМАЗ» завершили совместную работу по адаптации силовых агрегатов на основе двигателя RABA D10TL-255 (Евро-3) к автомобилю-самосвалу КАМАЗ-6520. Эта модель повышенной грузоподъемности (до 20 т) вызвала повышенный интерес не только в России и СНГ, но и в Восточно-Европейском регионе. Низкая по сравнению с зарубежными аналогами цена и высокая производительность позволят без особых проблем завоевать популярность у венгерских покупателей. В настоящее время машина сертифицирована и может продаваться в странах Восточной Европы.

■ Автоматическая трансмиссия для Unimog U 400 и U 500

Автоматизированная трансмиссия AutomaticShift будет устанавливаться на Mercedes-Benz Unimog серии U 400 и U 500. Об этом заявили представители концерна DaimlerChrysler. Успешный опыт эксплуатации на моделях серии U 3000 – 5000 и невысокая стоимость позволят без особых затрат увеличить удобство работы на «младших» Unimog. AutomaticShift позволяет переключать передачи без нажатия на педаль сцепления – эту функцию здесь выполняет пневмопривод под управлением электроники. Для обеспечения работы в различных условиях предусмотрено как ручное, так и автоматическое переключение. Наличие системы «быстрого реверса» (Electronic Quick Reverse) позволяет значительно экономить время при частой смене направления движения. Вся трансмиссия очень напоминает аналогичный узел в Mercedes-Benz Actros, вот только весит он на 200 кг меньше. Работа электроники построена по схеме EAS (Electronic Automated Shifting), что также позаимствовано у Actros. Что касается преимуществ такой трансмиссии, то, кроме удобства, необходимо отметить возросшие надежность и долговечность, низкие расходы на сервисное обслуживание и уменьшенный расход топлива.



■ Завод Volvo в Зеленограде: полгода спустя

Как мы уже писали, 20 марта сего года в Зеленограде открылось сборочное производство грузовиков фирмы Volvo Trucks. Машины поступают на завод в виде машинокомплектов. В Зеленограде осуществляется клепка рам, промежуточная досборка систем и узлов и, наконец, итоговая сборка. На сборку одного грузовика 12 механиков затрачивают 5 дней, и еще один день уходит на жесткую аудиторскую проверку машины. Хотя по ценам собранный в Зеленограде грузовик не отличается от собранного в Швеции (у завода нет никаких льгот), заказы на машины поступают. Правда, пока в небольших количествах. Так, за полгода собрано всего 25 машин: 17 самосвальных шасси FM12 6x4 (кузова – фирм «Бецема» и «ИнтерПайпВен») и 8 «магистральников» FH12 4x2. Но и это лучше, чем ничего. Всего же в этом году планируется выпустить 120 грузовиков.



■ MAN TGA с гидроподъемником для сменных контейнеров системы BDF

Система BDF получает все большее распространение в странах Европы. Это неудивительно, так как расходы на покупку сменных контейнеров с избытком компенсируются значительной экономией времени. Автомобилям не приходится простаивать при погрузке/разгрузке, что увеличивает эффективность их работы. Компания MAN решила еще больше оптимизировать процесс замены контейнеров и для этого разработала специальный гидроподъемник. С его помощью водитель поднимает контейнер на необходимую высоту, устанавливает «ноги», и после опускания подъемника машина готова принять следующий груз. Новое устройство установили на трехосный MAN TGA с пневмоподвеской и максимальной массой 26 тонн. Автомобиль рассчитан на транспортировку контейнеров различной длины (7150, 7450 и 7820 мм) с погрузочной высотой от 1020 до 1320 мм. Регулируемая пневмоподвеска и гидроподъемник позволяют работать в диапазоне высот от 930 до 1470 мм. Когда платформа поднята, максимальная скорость автомобиля ограничена электроникой до 3 км/ч. Низкая высота рамы (в опущенном положении менее метра) дает два дополнительных преимущества: автомобиль становится более устойчивым и снижает сопротивление воздуха.

■ Адаптивный круизконтроль от Bosch – второе поколение

Компания Bosch запустила в производство второе поколение системы ACC (Adaptive Cruise Control). Эта система помогает водителю соблюдать необходимую дистанцию до впереди идущего автомобиля и предотвращает столкновение, сбрасывая обороты двигателя и приводя в действие тормозную систему. До сих пор наибольшая эффективность достигалась на скоростных дорогах и автомагистралях. Теперь же стало возможным использование ACC на проселочных дорогах и даже вне таковых. Первая партия нового поколения ACC поступит в продажу в начале 2004 года. Сердце системы – блок управления, который обрабатывает поступающую с радара информацию. Рабочая дистанция составляет 150 м – именно на таком расстоянии радар начинает анализировать дорожную обстановку. Процессор определяет расстояние до помехи и ее скорость относительно базового автомобиля. Если эти параметры оказываются критическими, блок управления двигателем получает команду уменьшить обороты, а система ESP начинает процесс торможения. Все это происходит до того момента, когда скорости двух автомобилей уравниваются, или же пока не изменится траектория базового автомобиля. Новое поколение ACC занимает на две трети меньше места, при этом качество радарной установки значительно улучшилось. Предшествующая система могла эффективно эксплуатироваться на скоростях от 30 до 180 км/ч. Теперь этот промежуток расширен до 0 км/ч. Начиная с 2005 года Bosch предложит систему ACC, которая сможет автоматически управлять автомобилем в режиме «Stop and Go» как на обычных дорогах, так и в городском цикле.

■ DaimlerChrysler установит ESP на все свои автобусы

Начиная с октября 2003 года концерн DaimlerChrysler начнет устанавливать систему ESP на все автобусы Mercedes-Benz Travego, Setra TopClass 400 и Comfort-Class 400. Таким образом DaimlerChrysler станет первым производителем, который устанавливает ESP на все производимые им междугородние и туристические автобусы. Такой ход выводит технику концерна на совершенно новый уровень и позволит увеличить уровень продаж в Европе. Напомним, что система ESP постоянно контролирует такие параметры, как скорость транспортного средства, мощность двигателя и его крутящий момент, а также продольные и поперечные ускорения. В случае когда эти параметры достигают критических значений и возникает опасность заноса или опрокидывания, ESP сбрасывает обороты двигателя и активирует нужный контур тормозной системы. А при необходимости тормозить может только одно колесо.



НОВОСТИ



Мысли вслух

Профсоюз
водителей

6



Межрегиональный профессиональный союз водителей-профессионалов – организация общественная, независимая. Создали его водители и диспетчеры Москвы и Московской области 4 апреля 1998 года во время митинга, проводимого водителями на проспекте Академика Сахарова. Причиной проведения митинга послужило введение премьером Правительства Москвы платного пропускного режима для грузового автотранспорта. Благое желание премьеру вывести за пределы малого кольца Московской окружной железной дороги (МОЖД) коммерческие товарные

склады обернулось затяжным кошмаром для российских водителей. Пункт 1 Распоряжения премьеры Правительства Москвы № 352-РП от 01.04.1998 г. гласит: «Запретить с 1 апреля 1998 года въезд грузовых автомашин грузоподъемностью более 7,0 тонн в пределы малого кольца Московской окружной железной дороги (МОЖД) круглосуточно». Вот тебе, бабушка, и Юрьев день! За пять с половиной лет склады так и не вывели. Попробуй вывести Рязанскую, Павелецкую, Курскую, Рижскую и прочие товарные станции. Склады работают, грузы приходят и уходят круглосуточно. Все грузы, прибывающие и (или) убывающие с бесчисленных

складов, расположенных за пределами МОЖД, перевозятся, за неимением гужевого, автомобильным транспортом. Невыгодно, вредно да и глупо перевозить огромное количество грузов малотоннажным транспортом. Возили, возят и будут возить большегрузным транспортом. Вопрос в том, **КТО БУДЕТ ВОЗИТЬ?**

1 и 2 апреля 1998 года водителям показали, кто в доме хозяин. Пришли уважаемые водители – представители малого предпринимательства покупать пропуска (стоил один пропуск на то время \$420), а им на дверь указали и заявили, что в этом городе ни их машины, ни они не нужны, без них обойдутся. Всей толпой подались водители к Мэрии, на Тверскую, правду искать. 2 апреля на Тверской собралась внушительная толпа серьезных водителей и диспетчеров. Подтянулась пресса. К толпе были вынуждены выйти уполномоченные представители власти. Правительство Москвы представлял начальник Управления транспорта и связи Корсак А.Б. От ГАИ Москвы прибыл зам. начальника Казанцев, С.А. В поддержку им были выделены 3 автобуса ОМОНа. Чиновники лично убедились в серьезных намерениях водителей и решили, что крышку с котла надо снимать, иначе ее сорвет. Пар надо было выпускать. Чиновники «разрешили» провести митинг 4 апреля в 10.00 на проспекте Академика Сахарова. Водителей поставили перед фактом. Чиновники твердо надеялись на то, что организовать и провести на должном

уровне митинг водители просто не смогут. Ну соберутся водители и диспетчеры, поговорят о трудностях шоферской жизни, о лысых колесах, поборах на дорогах, покричат и разойдутся. Действительно, опыта в проведении митингов у нас не было никакого. Не было опыта, но была жизненная необходимость защитить право на труд. Чуть больше чем за сутки мы организовали все. Усиливающую установку мощностью в 1 киловатт. Трибуну – ЗИЛ-131. Лозунги написали. Листовки отпечатали. Собралось на митинге около 3 тысяч водителей и диспетчеров Московского региона. Многие были с детьми. За спинами митингующих выстроился ряд седельных тягачей и десяти-тонников в количестве около 200 единиц. Настроены все были очень решительно. Требования водителей были просты и понятны – «Не мешайте нам работать». Страсти накалялись, глаза горели. Водители создали свой независимый профсоюз. Одно слово – пожар.

Чиновники обладают технологией «тушения пожаров». Для тушения был применен старинный принцип – «Разделяй и властвуй». И поделили. Начали выдывать пропуск со скрипом. Юридическим лицам за деньги, частным предпринимателям бесплатно; москвичам попроще, областникам посложнее; водителям из регионов вообще никак. Дали водителю пропуск – он радуется. Не дали – лезейку ищет и находит. За деньги в нашем царстве-государстве все, что душе угодно. Однако не забывали чиновники гайки закру-

чивать. Появилось на свет Постановление Коллегии Таможенного комитета Российской Федерации № 17-1 от 12 января 1999 года. Пункт 4 Постановления гласит: «Запретить с 01.03.99 въезд-выезд и движение по городу в границах Московской кольцевой автомобильной дороги большегрузного транспорта, не имеющего специальных пропусков с 7-00 до 22-00 во все дни недели». Профсоюз провел митинг. В итоге Постановление не действует. Пропуска в границах МКАД не введены. Наступила весна. Пропуска на период распутицы. В Московской области 13 городов ввели платные пропуски на весенний период. Платные пропуски в Казани, Татарстане, Пермской области, Челябинске... Чиновники рвут Россию на куски. Денег хотят. Мало им. Профсоюз научился отменять платный пропускной режим на период распутицы. В Московской области прошлой весной не было платных городов. По жалобам профсоюза отменен платный пропускной режим в Татарстане, Казани. Вернемся в Москву. После жалоб профсоюза Распоряжением премьера Правительства Москвы № 1016-РП от 11.10.2000 г. плата за пропуск в МОЖД была отменена. Этот шаг профсоюза позволил сохранить в карманах россиян более 500 000 000 рублей. Пустячок, а приятно. Работа профсоюза пропусками не ограничивается. ДТП, налоги, обеспечение работой, правовая помощь, весовой контроль, санпаспорта и многое, многое другое. Ко-



ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

ПРЕФЕКТ

ЦЕНТРАЛЬНОГО АДМИНИСТРАТИВНОГО ОКРУГА ГОРОДА МОСКВЫ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

14 августа 2003г. № 4669-р

О митинге, проводимом Межрегиональным профсоюзом водителей профессионалов 16 августа 2003 года

В префектуру Центрального административного округа поступили уведомления (вх. №№ 05-604, 05-605 от 05.08.03г.) от представителей Межрегионального профсоюза водителей профессионалов о намерении провести 16 августа 2003 года с 13.00 до 15.00 митинг с количеством участников до 1000 человек.

Рассмотрев полученное уведомление и руководствуясь Указом Президента Российской Федерации № 765 от 24.05.93г. "Об утверждении Временного положения о порядке уведомления органов исполнительной власти г. Москвы о проведении митингов, уличных шествий, демонстраций и пикетирования на улицах, площадях и в иных открытых общественных местах города", а также, в связи с проведением работ по благоустройству территории в Новопушкинском сквере:

1. Предоставить представителям Межрегионального профсоюза водителей профессионалов 16 августа 2003 года с 13.00 до 15.00 площадку на площади Никитских ворот напротив дома 23 по Никитскому бульвару для проведения митинга с количеством участников до 500 человек, без создания препятствий для движения транспорта и пешеходов, с использованием средств звукоусиления. Сбор участников и монтаж звукоусиляющей установки с 12.45.
2. Предупредить организаторов (Котов А.В. тел.: 746-05-11, Бухалов В.Н. тел.6 791-48-53, Бельская О.Н.) о необходимости соблюдения положений п.2 статьи 29 Конституции РФ, а также поддержания общественного порядка и персональной ответственности за его нарушение.
3. Окружному УВД совместно с управой Пресненского района оказать содействие организаторам в проведении мероприятия и поддержании общественного порядка, в случае его нарушения информировать префектуру о принятых мерах.
4. Контроль за выполнением настоящего распоряжения возложить на заместителя префекта ЦАО Зайцева С.И., начальника окружного УВД ЦАО Мельникова А.В., главу управы Пресненского района Монсенько Л.К. и главу управы Тверского района Бойкова Б.И.

01 1 14134

Т.В. Дегтев

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ
ПРЕФЕКТ
ЦЕНТРАЛЬНОГО АДМИНИСТРАТИВНОГО ОКРУГА ГОРОДА МОСКВЫ
РАСПОРЯЖЕНИЕ

11 августа 2003г. № 4669-р

О намерении проведения Межрегиональным профсоюзом водителей профессионалов 16 августа 2003 года

В префектуру Центрального административного округа поступили уведомления (вх. №№ 05-604, 05-605 от 05.08.03г.) от представителей Межрегионального профсоюза водителей профессионалов о намерении провести 16 августа 2003 года с 13.00 до 15.00 митинг с количеством участников до 1000 человек, без создания препятствий для движения транспорта и пешеходов, с использованием средств звукоусиления. Сбор участников и монтаж звукоусиляющей установки с 12.45.

2. Предупредить организаторов (Котов А.В. тел.: 746-05-11, Бухалов В.Н. тел.6 791-48-53, Бельская О.Н.) о необходимости соблюдения положений п.2 статьи 29 Конституции РФ, а также поддержания общественного порядка и персональной ответственности за его нарушение.

3. Окружному УВД совместно с управой Пресненского района оказать содействие организаторам в проведении мероприятия и поддержании общественного порядка, в случае его нарушения информировать префектуру о принятых мерах.

4. Контроль за выполнением настоящего распоряжения возложить на заместителя префекта ЦАО Зайцева С.И., начальника окружного УВД ЦАО Мельникова А.В., главу управы Пресненского района Монсенько Л.К. и главу управы Тверского района Бойкова Б.И.

дополнений к 2-му члену 29-й статьи Конституции РФ, а также поддержания общественного порядка в помещениях служебных помещений.

3. Окружному УВД ЦАО совместно с управой Пресненского района оказать содействие организаторам в проведении мероприятия и поддержании общественного порядка, в случае его нарушения информировать префектуру о принятых мерах.

4. Контроль за выполнением настоящего распоряжения возложить на заместителя префекта ЦАО Зайцева С.И., начальника окружного УВД ЦАО Мельникова А.В., главу управы Пресненского района Монсенько Л.К. и главу управы Тверского района Бойкова Б.И.

Уполномоченный обязанности префекта

С.И. Зайцев

А.В. Мельников

Л.К. Монсенько

Б.И. Бойков

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003

14.08.2003





Московская милиция хорошо подготовилась к митингу, подогнав строительную технику и накланых «рабочих»



ЛЕВ В ЗАКОНЕ

Однажды Лев, хитрец и покровитель,
Задумал показать, кто лучший управитель,
Сказал он: «В обществе впредь должен быть таков
Порядок:

Волк служит пусть во здравие коров,
Крот ведает художеством изящным,
Лиса в курятнике дежурит ежечасно.
Пускай ослы возьмутся за суды,
А цапли стерегут болота и пруды,
Медведь хранит достаток шумных пчел,
А черепаху – в следопыты, чтоб вор случаем не ушел.
Хомяк у нас займется рисоводством,
А мышь – в учетчицы на сырном производстве.

Куда как мудрость Льва понятна!
О, мудрый Лев! Он вмиг уразумел,
Что при таком порядке дел
Один лишь он решает, вероятно,
Что есть закон, а что есть беспредел.
Мораль сей басни такова –
Тем тот сильнее, чем ближе к уху Льва!

личество членов профсоюза, получивших реальную помощь от профсоюза, постоянно растет. В правовом плане профсоюз абсолютно независим. В финансовом плане профсоюз зависит только от ваших взносов. Следовательно, и помощь, оказываемая профсоюзом, зависит от полноты и регулярности оплаты этих взносов и количества членов профсоюза, от вашей социальной активности. За каждодневной работой многие из вас не замечают, как планомерно чиновники закручивают гайки, наступая на ваши права. Только объединившись, мы сможем защитить от чиновников наш бизнес. Один в поле не воин. Объединяйтесь.

Зачем вводят чиновники пропуска? Зачем пытаются протолкнуть Постановление Правительства Москвы «О концепции городской транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок на период до 2010 года»? Ответ однозначный – для того, чтобы именно тебя лишить возможности работать по потребности и получать по труду. Кто будет выполнять эту работу вместо тебя? Тот, кому чиновник разрешит. Хочешь вспомнить, как был вынужден «плясать» под дудку любимого начальника? Хочешь назад, в светлое социалистическое прошлое? Забыл, как вынужден был есть «профсоюзное масло» и рукоплескать очередному решению очередного съезда? Не нравится перспектива? Не хочешь? Илья Муромец в народной сказке 33 года сиднем сидел на

печи. Встал Илюшенька и навел в стране порядок. Навел порядок не один, а объединившись с Алешей Поповичем и Добрыней Никитичем в профессиональный союз добрых молодцев. Спасение утопающих – дело рук самих утопающих. Не приедет к нам «добрый дядя» защищать наши права. На наших дорогах наводить порядок придется нам самим. Отмалчиваясь, отсиживаясь в кабинах грузовиков, отлеживаясь на спальниках, мы сами позволяем чиновникам творить беспредел в нашей стране. Мы приучаем детей к труду, передаем им наши знания и опыт, надеемся, что они будут жить лучше и богаче, чем их родители, и молчим, когда на глазах наших детей нас «трут мордой об асфальт». Какую страну мы им передадим? Кто в доме хозяин, труженик или «слуга народа»? Задумайся. Слезь со спальника. Все зависит от тебя лично. Как ты решишь, так и будет.

Успехов нам в нашем труде.

С уважением,
председатель ЦС профсоюза
за Александр Котов.
Тел.: 746-0511.

P.S.

Диспетчер со стажем, член профсоюза Тарас прислал в профсоюз басню. Написал ее Тарас под впечатлением от проекта Постановления Правительства Москвы «О концепции городской транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок на период до 2010 года», прочитанного в № 3 за 2003 год журнала «АВТОТРАК».

**технический центр
«МАСТЕР»**

Шины для грузовиков
Шиномонтаж
3/ч для подвески,
полуприцепов
Всех типов

Ростовская обл.,
г. Аксай,
ул. Западная, 7/1
(трасса «Дон» М4)
Тел.: (8632) 47-0869
Тел./факс:
(86350) 5-0169



ООО "АВИА ННН"



RENAULT



DAF



Mercedes-Benz



IVECO



MAN

VOLVO

SCANIA

**ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ЛЮБЫХ ИМПОРТНЫХ ТЯГАЧЕЙ,
АВТОБУСОВ И ПОЛУПРИЦЕПОВ В НАЛИЧИИ И ПОД ЗАКАЗ**

- ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ И РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ
- ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЕЙ
- ЭЛЕМЕНТЫ ПНЕВМОСИСТЕМ
- ДЕТАЛИ ТРАНСМИССИИ
- ПНЕВМОПОДУШКИ
- ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ
- АМОРТИЗАТОРЫ
- ФИЛЬТРЫ
- ПОДШИПНИКИ, САЛЬНИКИ, ПЫЛЬНИКИ
- МОТОРНЫЕ МАСЛА и многое другое

129329, Москва,
ул. Кольская, д. 12, стр. 6.

Тел.: (095) 783-6090
(многоканальный),
e-mail:
truck@avia3n.ru
info@avia3n.ru

www.avia3n.ru

«ПАРАДИГМА XXI век»

ТЕНТЫ

Люберцы, 3 км от МКАД
Тел. (095) 504-8863
Тел./факс: (095) 554-3358
Моб.: 8-916-622-0628

переделка под ТИР, установка ворот, бортов

ремонт любой сложности, автопокрывала, реклама на ПВХ

КАРКАСЫ

Гарантия качества

Автоцентр IVECO

Продажа новых и
б/у автомобилей
Запасные части
Сервисное обслуживание

Тел./факс: (095) 389-2445
(095) 799-9138
(095) 725-8668

E-mail: m@ivecorussia.com
www.ivecorussia.com



для ГРУЗОВИКОВ и ПРИЦЕПОВ ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА

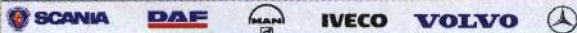
ПНЕВМОРЕССОРЫ и ТОРМОЗНЫЕ НАКЛАДКИ



оптом и в розницу
со склада в Москве



Прямая поставка под заказ в течение 2-3 дней
любых запчастей для грузовиков и прицепов (оси BPW, ROR, SAF)
109125, Москва, ул. Волжский бульвар, 9/20
тел.: (095) 729-4291, факс: (095) 179-4622, моб. тел. 8-916-575-4733
E-mail: yuring@yandex.ru



ЗАО «ИНТЕРТРАНС ФОРД»

Техническое обслуживание
и ремонт большегрузных
тягачей и п/прицепов



Минское шоссе, 3 км. от МКАД
E-mail: bakovka@bolshe.msk.ru
(095) 591-0547, (095) 591-3200

ЗАО «ЧИМ-ТАШ»

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



экспресс-замена масла

121741, г. Москва, ул. Рябиновая, д. 61, ком. 10 тел.: (095) 446-1413, 446-1673, 448-550
e-mail: chimtash@mtu-net.ru

**Оформление лицензий,
перевозки, тяжелые,
негабаритные,
опасные грузы**

Тел.: (095) 722-2271



Автосалон-2003

Митрий Жигульский
Фото автора

ИЛИ Поможет ли клизма Сердечнику

10

Московский автосалон, как всегда, начинается с бардака на подъездах к Экспоцентру: парковщики, на которых можно пахать, как на «кировцах», но вся работа которых сводится к сбору бабок, пацаны, перекрывшие дворы баррикадами и просящие по 300 рублей за въезд, микроавтобусы агентства недвижимости «Миэль», перекрывшие пешеходный тротуар у самых касс и создавшие жуткую толчею, великое множество разносчиков, шашлычников, торговцев «левыми» билетами и пригласительными – одним словом, восточный базар.

На территории самого Экспоцентра все по-старому: разноцветные шарiki, красивые тетki (почему-то только на стендах легковых автомобилей) и продукция отечественного и импортного автопрома. Грузовые иностранцы массово проигнорировали автосалон. Из семи

основных европейских производителей в Москве выставились только Mercedes-Benz, Scania и Volvo. Судя по настроению, эта троица выставляется здесь за неимением альтернативы.

Наши производители новинками и идеями не блистали. Но даже если у тяжелобольного автопрома про-

щупывается пульс – это уже хорошо. А каков он у отечественных заводов, мы и попробуем разобраться ниже.

Самый тяжелый случай у «АМО – ЗИЛ». «Бычок» почти без изменений продолжает с конвейера все в меньших и меньших количествах. Денег на полномасштабную модернизацию

почти нет, поэтому приходится напрягаться изо всех сил, чтобы к автосалону показать хоть что-то. Вылилось это в выставочный экземпляр потяжелевшего «Бычка» с увеличенной полной массой и грузоподъемностью. Правда, такой же или почти такой же образец выставлялся на прошлом автосалоне. Те-



перь весовая категория у него, как и у МАЗ-4370, но перспективы не такие радужные. А чтобы удивить посетителей, задние тормоза у потяжелевшего «Бычка» сделали дисковыми. Чтобы лучше тормозил. Может, родное московское правительство загрузит «ЗИЛ» заказами на спецтехнику? Повод

для этого есть – чистоте улиц и территорий градона начальники уделяют большое внимание и на этом фоне комбинированная дорожная машина с полным приводом и навесным оборудованием подойдет как нельзя лучше. Правда, не в пример немецким «унимогам» отечественных машин такого класса на

московских улицах не прибавилось. Спасти «ЗИЛ» может только чудо. С появлением в этом классе «Валдая» или КамАЗа ловить москвичам нечего. Нужно срочно искать выходы, но на стенде «АМО – ЗИЛ» я его не увидел. Вернее, увидел, но как плохой знак для завода. На третий или четвертый день

порывы ветра разорвали плакат автозавода в клочья. Что называется, без слов.

Противоречивым оказался стенд у «КамАЗа». У завода – три новинки. Второй год заводчане показывают новый легкий развозной автомобиль. Если в прошлом году выставили 5-тонную машину, то на этом автоса-





Задние тормоза – дисковые



Комбинированная дорожная машина с полным приводом и навесным оборудованием



КамАЗ-4307

лонке стояла машина КамАЗ-4307 с фургоном полной массой 8000 кг и грузоподъемностью 3200 кг, двигатель Cummins мощностью 140 л.с., 6-ступенчатая КПП Praga. Дисковые тормоза с АБС на всех колесах, конечно,

хорошо, но перспективы серийного выпуска таких автомобилей туманны.

Импортные комплектующие и проблема их обслуживания отпугнут потенциальных покупателей, несмотря на привлекательную цену автомобиля 450 тыс. руб.

Своей агрегатной базы для таких машин у «КамАЗа» пока нет. Показанный на стенде 6-цилиндровый дизельный двигатель Евро-2

мощностью 200 л.с. вели-

коват для такой легкой машины, но планируются модификации двигателя меньшей мощности.

На автосалоне челябинцы показали маленький самосвал КамАЗ-53605 с 6,5 м³ кузовом грузоподъемностью 7500 кг и полной массой 165 00 кг. При этом нагрузка на задний мост составляет 10 000 кг. Конструкцией предусмотрена эксплуатация автомобиля полной массой 20 000 кг на дорогах с разрешенной осевой нагрузкой 13 000 кг. Тогда грузоподъемность возрастает до 11 т. Самосвал может работать в составе 34-тонного автопоезда. Восьмицилиндровый камазовский двигатель мощностью 260 л.с. позволяет это делать. За такую машину просят 550 тыс. руб., включая НДС.

Впервые «КамАЗ» построил капотный грузовик КамАЗ-4355 (6x6) грузоподъемностью 10,5 т. Первый вопрос: зачем? Завод хочет понравиться самым богатым покупателям. Это нефтяники и газовики. На капотные машины можно установить специальное оборудование, так как кабину откидывать не надо. К тому же в регионах с низкими температурами капотная компоновка делает кабину теплее и в случае экстренного ремонта двигателя на трассе можно заниматься мотором, не выхолаживая кабину. Мудрить не стали и за основу взяли КамАЗ-43118 с двигателем 260 л.с. Удлинили раму, двигатель перенесли вперед, а к стандартной кабине приделали пластиковый капот. На бумаге, конечно, просто, но инженерная мысль такова. Перемудрили, как



мне кажется, с исполнительным механизмом КПП, сделав его электропневматическим. Вместо нормального рычага воткнули джойстик. Манипуляции все те же, как и на нормальной машине с нормальной КПП: выжимаешь сцепление, джойстиком включаешь скорость по стандартному алгоритму, а уже электрический сигнал посылает импульс к пневмоцилиндру на КПП, который и включает нужную передачу. Предусмотрен и принудительный режим включения передачи в случае отказа электрики, но опять же пневмоцилиндрами. А если перемерзнет воздух?

В этой нише челянцам придется «бодаться» с УралАЗом и украинскими КраЗами. Захотят ли богатенькие Буратино менять шило на мыло, пока не ясно, но дыма без огня не бывает. Может, и армия, когда разбогатеет, начнет закупать капотные КамАЗы.

Поэтому стенд «КамАЗа» и вызывает противоречивые чувства: новинки есть, но пойдут ли они в серию, большой вопрос.

Продукция УралАЗа в России достаточно известна, несмотря на то что основной рынок сбыта находится в Сибири. Полноприводным грузовикам на дорогах общего пользования делать нечего. Основные клиенты завода и покупатели таких машин — нефтегазовый комплекс страны и лесная промышленность. Конкуренция в этой нише жесткая: «КамАЗ» «окучивает» основных поставщиков валюты, да и иностранные производители не прочь поживиться на бескрайних просторах страны. И это притом, что рынок внедорожников, по прогнозам маркетологов, не будет увеличиваться в ближайшие годы.

Капотный полноприводный самосвал Урал-55551-44 имеет новую кабину. Мало-мощный двигатель ЯМЗ-



4-осное полноприводное шасси для монтажа на нем различных установок и оборудования





В двигателе применена топливная система UPS BOSCH с электронным управлением, внедрена замкнутая система вентиляции картерных газов, изменена геометрия камеры сгорания, форсунки с многоточечным распылителем. Новая топливная аппаратура с индивидуальными топливными насосами на каждые цилиндры (не путать с насос-форсунками) обеспечивает давление впрыска топлива 1600 бар



Двигатель ЯМЗ-658	дизельный, V8, 4-тактный, с турбонаддувом, жидкостным охлаждением, непосредственным впрыском топлива, охлаждением наддувочного воздуха
Диаметр и ход поршня, мм	130x140
Объем цилиндров, л	14,86
Номинальная мощность при частоте вращения 1900 об/мин, л.с.	420
Максимальный крутящий момент при 1100 – 1350 об/мин, Нм	1864
Минимальный удельный расход топлива, г/л.с.ч	144
Расход масла на угар, % к расходу топлива, не более	0,1
Прогнозируемый ресурс, км	1 000 000
Масса двигателя	1260

236HE2 в 230 л.с. соответствует нормам Евро-2. Полная масса самосвала 21 755 кг, грузоподъемность 10 000 кг.

В одном из предыдущих номеров мы упомянули о новой разработке из Миасса – 4-осном полноприводном шасси для монтажа на нем различных установок и оборудования. Конструкторы вынесли бескапотную обрезанную кабину от грузовика Iveco вперед

двигателя, взяв за основу шасси большегрузный Урал-532361. Двигатель оказался сзади кабины, поэтому доступ к нему значительно упростился.

Совместное предприятие «Iveco – УралАЗ» показало навороченный полноприводный самосвал Урал – Iveco-6529 с итальянским двигателем мощностью 370 л.с. В отличие от стандартной комплектации на самосвале установлены предпусковой подогреватель двигателя, сухая автономка, защита картера двигателя, топливный

фильтр-сепаратор и обогреваемые зеркала заднего вида. Очень грозно смотрится «кенгурятник». Но так как кенгуру в Сибири не водятся, «бодаться» самосвал будет с оленями.

Понимая, что на производстве только внедорожной техники даже в России далеко не уедешь, «УралАЗ» планирует уже в 2005 г. начать выпуск техники дорожного класса, то бишь шоссейных грузовиков, а к 2010 г. занять 10 – 15% российского рынка.

Минский автозавод показал две грузовые новинки – довольно интересные и прогрессивные машины. Среднетоннажник MAZ-4370 получил новую кабину, которой поделился большой MAZ-5440. Ее обрезали сверху и сзади и водрузили на шасси развозного грузовика. Получился довольно симпатичный транспорт. Спальник тоже остался, но чтобы его разложить, необходимо сдвинуть вперед и наклонить сиденья. Только кабиной минчане не ограничились. Новый грузовик имеет двигатель MM3-245.30E2 мощностью 155 л.с. с экологическими стандартами Евро-2, новую 5-ступенчатую смоленскую КПП, импортное однодисковое сцепление, новый рулевой механизм, круиз-контроль и ограничитель скорости. Просят за новинку \$18 тыс. с НДС. А чтобы мало не казалось, к этой машине прицепили двухосный прицеп объемом 35 м³ и грузоподъемностью 5 т, за который придется выложить \$7 тыс. Теперь автопоезд может везти 9,6 т груза объемом 70 м³. В планах завода устанавливать на эти машины итальянский двигатель Iveco – четырехцилиндровый NEF Tector



Евро-3 для расширения рынка сбыта. По заверениям представителей завода, такие автопоезда будут пользоваться спросом для региональных и междугородних перевозок, а с импортным двигателем и на международных. Но как бывший и настоящий перевозчик, я скептически отношусь к спросу на такие автопоезда с такой кубатурой и грузоподъемностью. Они редко в Европе встречаются, что уж говорить о странах СНГ. Как одиночный развозной грузовик машина будет пользоваться спросом, но без прицепа. А тогда не нужен ни спальник, ни круиз-контроль.

Год назад минчане представляли среднемагистральный тягач МАЗ-5440-03 полной массой 38 т, с двигателем 250 л.с. и двухосным полуприцепом. Мы уже писали («Автотрак» № 5, 2002), что как автопоезд для междугородних перевозок он не пойдет: недостаточно ни мощности, ни количества осей. За год ни одного на трассе я не увидел. То же самое, скорее всего, произойдет с автопоездом МАЗ-4370.

Этот автосалон проходил под знаком Евро-2. С 2004 г. выпуск автомобилей с двигателями Евро-1 должен быть прекращен. Евро-3 в России планируется ввести с 2008 г. Но минчане решили всех обсканить и выставили магистральный тягач МАЗ-544008-320-021 (какой дурак придумал такую классификацию?) с ярославским двигателем ЯМЗ-658, мощностью 420 л.с. и экологическими стандартами Евро-3. Спору нет, мазовские магистральники — лучшие тягачи для использования в европейской части

страны. Спросом пользуются машины со старой кабиной, новых «супермазов» 5440 за год выпускается не более четырех сотен. Поэтому преждевременная установка двигателя Евро-3, скорее, политический, чем вызванный экономическими расчетами шаг. Никто не будет доплачивать без крайней нужды за такой двигатель. ЯМЗ-7511 до сих пор вызывает очень большие нарекания у перевозчиков. Международные перевозчики все равно не пойдут на машины в Европу, которые не обеспечены там сервисным обслуживанием. За границу белорусы магистральные тягачи не продают. Тогда зачем козе баян? Потешить себя очередным дипломом псевдознатоков коммерческого транспорта? До конца года планируется выпустить несколько машин с двигателем ЯМЗ-658, которые будут работать только в Ярославле и области, чтобы оперативно решать технические проблемы с двигателем. А вы говорите, в Европу.

Совместное белорусско-германское предприятие показало красивый 116-кубовый автопоезд. Наивно думать, что конструкторы немецкие двигатель и кабину просто установили на мазовское шасси. Работа проделана большая. Рама автомобиля МАЗ — MAN собирается методом холодной клепки (мазовская — горячей), толщина рамы увеличена на 1 мм плюс к этому продольные лонжероны усилены вставками. Ведущий мост имеет литой картер, главная пара дополнительно шлифуется и закаляется, подшипники и резиновые сальники моста немецкие. Задняя подвеска на двух пневмобаллонах и двух полу-



Это не DAF — это КамАЗ с иностранной кабиной. Эксперименты с голландцами закончились тем, что на челнинское шасси заводчане для своих нужд установили импортную кабину. И правильно сделали: ездить в камазовской кабине одно мучение, а здесь комфорт на высоте. Так получился заводской грузовик с жилым фургонном



МАЗ — MAN-630168 (6x2)	
Полная масса, кг	40000
Полезный объем, м ³	до 120
Двигатель	MAN 2866 LF26
Рабочий объем, л	12
Мощность, л.с.	410
Стандартная комплектация автомобиля: ABS, АПС, дополнительный фильтр-влагодетель. Третья ось с системой автоматического вывешивания	





БАЗ-3340 «Терек» из украинского города Борисполя. Машина предназначена для коммунальных нужд. Передняя балка и задний мост от УАЗа, подвеска рессорная, полная масса 2800 кг. Двигатель или дизельный Алдора мощностью 90 л.с., или карбюраторный ЗМЗ-4021. Простят \$ 6 тыс.



Mercedes Actros



Scania Griffin с двигателем 330 л.с. Евро-3

Volvo собраны в Зеленограде



рессорах. Передний мост мазовский, но вместо верхней втулки шкворня установлен игольчатый подшипник. Электропроводка немецкая. За шасси такой машины завод просит \$55 тыс. плюс зачетный НДС 20%, тентованный

кузов — \$9 тыс., двухосный прицеп Sommer, изготовленный в Великом Новгороде фирмой «Новтрак», — \$25 тыс. Прицеп и кузов производства местных производителей обойдется дешевле, но только «Новтрак» сумела построить технику за месяц.

Российский рынок коммерческой техники не дает покоя многим. Вот и индусы снова решили попробовать протолкнуть грузовички ТАТА. Снова потому, что лет десять назад в Москве можно было купить индийский «мерсе-

сительно массовых характеристик машин. ТАТА-407 в рекламных проспектах имеет полную массу 5700 кг. По мерседесовской аббревиатуре цифра 4 означает полную массу 4 т, а 7 — мощность двигателя 70 л.с. С двигателем сходится, а с массой — нет. Если принять данные в проспектах за правду, то 70 л.с. слишком мало для почти 6-тонной машины.



дес». Затея провалилась. Но похоже, индусы выводов не сделали. Предлагать древнее шасси за \$17 тыс. я бы постеснялся. Сдается мне, что лукавят продавцы отно-

Корейцы выступили более организованно и слаженно. На большом стенде компании Hyundai выстроилась целая шеренга техники различного класса. Судя по размаху, дела идут неплохо. Kia решила зайти с другого боку и показала модельный ряд легких грузовиков грузоподъемностью от 1 до 2,5 т, которые в этом году начал собирать калининградский «Автотор». За год планируется собрать около 1000 машин.

Горьковский автозавод выставил разнообразные модификации «Газелей», «Соболей» и «Валдаев». Те машины, что сходят с конвейера, с 2004 г. будут оснащаться бензиновыми и дизельными двигателями Евро-2. «Валдай» все обещают запустить в серию, даже называют сроки. Поживем — увидим.

После нашумевших аварий маршрутных такси «Газелей» нижегородцы стали выпускать микроавтобус специально под маршрутки. Самое большое изменение — окраска кузова в желтый цвет. Сделали подножку, аварийный выход через люк, поручни. Заводчане попали между прессом и наковальней. Средства массовой информации раскудаhtались так, как будто комар родил слона. До этого

После нашумевших аварий маршрутных такси «Газелей» нижегородцы стали выпускать микроавтобус специально под маршрутки. Самое большое изменение — окраска кузова в желтый цвет. Сделали подножку, аварийный выход через люк, поручни. Заводчане попали между прессом и наковальней. Средства массовой информации раскудаhtались так, как будто комар родил слона. До этого

После нашумевших аварий маршрутных такси «Газелей» нижегородцы стали выпускать микроавтобус специально под маршрутки. Самое большое изменение — окраска кузова в желтый цвет. Сделали подножку, аварийный выход через люк, поручни. Заводчане попали между прессом и наковальней. Средства массовой информации раскудаhtались так, как будто комар родил слона. До этого

несколько лет не замечали никаких аварий, а здесь на-
кинулись на «Газели» всей
стаей.

Все дело в том, что люди в
таких автобусах всегда будут
гибнуть при серьезных ава-
риях, несмотря на марку ав-
томобиля. Основной фактор
наличия жертв и пострадав-
ших – отсутствие ремней бе-
зопасности или нежелание
ими пользоваться, а также
бардак на дорогах и про-
кладка между рулем и сиде-
нием. Но парадокс в том, что
заставить людей пристеги-
ваться в микроавтобусах не-
возможно, даже в Европе. И
дело не в том, что поставле-
ны дополнительные сиденья
или машина переделана в
пассажирскую из грузовой
(хотя это тоже влияет на пас-
сивную безопасность), про-
сто кому-то выгодна эта шу-
миха. А установка ремней
безопасности нисколько не
поможет – пристегиваться
пассажиры не будут. Чинов-
ники, чтобы показать работу,
сразу начали устраивать
рейды, публичную порку, по-
казуху, одним словом. Край-
ним оказался «ГАЗ». Вот и
отмахиваются они от дура-
ков, как могут.

Фирма «Вазинтерсервис»
показала интересный пол-
ноприводный автомобиль
ВИС-2348.

Автомобиль полурамной
конструкции построен с ис-
пользованием кузовных эле-
ментов и салона ВАЗ-2114, а
силовой агрегат и подвеска –
от ВАЗ-21213. Автомобиль
предназначен для перевозки
малых партий груза по доро-
гам общего назначения и
бездорожью. Полная масса –
1950 кг, грузоподъемность –
490 кг, допустимая масса
буксируемого прицепа с тор-
мозами – 1400 кг.



Бункеровоз на шасси «Газель»

Автосалон пока-
зал, что клиент, то
есть автопромыш-
ленность, скорее,
жив, чем мертв.
Проблем хватает,
заводы пытаются
выпускать не толь-
ко сегодняшнюю
продукцию, но ду-
мают и о буду-
щем. Чтобы это
будущее насту-
пило, прави-
тельство по-
стоянно под-
нимает тамо-
женные пош-
лины на гру-
зовики и ав-
тобусы. Но
как показы-
вает опыт,
одними по-
шлинами
будущее не
построишь.
Для этого
нужно за-
няться эконо-
микой –
ее нужно
лечить.



ВИС-2348





Магистральный КамАЗ-5460

Сегодня на российском рынке тяжелой автомобильной техники действуют два крупнейших отечественных производителя: АО «КамАЗ» и РУП «МАЗ». Хотя гамма выпускаемой продукции разнообразна, каждый из производителей в силу тех или иных причин играет на определенном поле и болезненно реагирует на попытки конкурента закрепиться в зоне своего влияния. Вотчиной «КамАЗа» считается рынок строительной и спецтехники, «МАЗ» силен на рынке магистральных тягачей.

Слабым местом «КамАЗовских» магистральников считаются маломощный двигатель, не способный работать в составе 40-тонных автопоездов, устаревшая колесная формула 6x4 и старая, «времен Очакова и покорения Крыма», кабина. Хотя во многих российских регионах челнинские тягачи являются основной боевой единицей местных перевозчиков, в рейтингах продаж новых тягачей лидируют белорусы. Чтобы исправить ситуацию, в Набережных Челнах в этом году начали производить магистральный тягач КамАЗ-5460.

Год назад на московском автосалоне можно было посмотреть двухосный тягач КамАЗ-5470 с двигателем 420 л.с. и 16-ступенчатой КПП ZF. Мы написали, что по цене \$40 тыс. машина никогда не встанет на конвейер. Заводчане прекрасно понимали эту ситуацию, по-

большинство водителей ездят в рейсы без напарника и сопровождающих – это экономически целесообразней. Поэтому второе спальное место лучше устанавливать на заказ.

Под нижней кроватью появились инструментальные ящики слева и справа с доступом снаружи кабины. Ящик с пивом, как в некоторых иномарках, туда не всунешь, но домкрат, ключи и другую мелочь вполне можно расположить.

Вдобавок к этому нижний пояс машины облагородили пластиковыми бампером, крыльями и другими деталями. Ветровое стекло сделали панорамным без центральной стойки. Все это сделало «морду» тягача более благородной и симпатичной.

При беглом осмотре машины выяснилось, что, к сожалению, передняя откидывающаяся панель кабины не фиксируется газовыми амортизаторами, как почти на всех машинах. Стойка из железного прута хоть и дешевая, но не удобна, не современна и не безопасна. Подвеска кабины не претерпела никаких изменений. Впервые проехав на КамАЗе 3000 км в 1981 г., до сих пор отдаю дань мужеству водителей, катающихся по нашему бездорожью на столь жесткой подвеске кабины. Бачок омывателя ветрового стекла в кабине не позволит воде замерзнуть на ходу, но пусть те, кто его там разместил, попробуют налить в него воду.

Двигатель КамАЗ 740.50 – 360 объемом 11,76 л соответствует экологическим стандартам Евро-2 и развивает мощность 360 л.с. Этого вполне достаточно, чтобы таскать 20 т и не мешаться на трассе более мощным и скоростным автопоездам. Воздух с промежуточным охлаждением нагнетается в цилиндры двумя английскими турбокомпрессорами Schwitzer.



Газовый амортизатор моста не нашлось. Опорная стойка из проволоки не самое удачное решение



Ящики для инструмента не большие, но инструмент разместить позволят



Дмитрий Жигульский
Фото автора

этому и появился КамАЗ-5460 с ценой у дилера \$22 тыс.

Кабина осталась прежней, но подверглась модернизации. Увеличив высоту крыши, разработчики смогли установить вторую спальную полку шириной 60 см и вещевые ящики над ветровым стеклом. Чтобы опустить верхнюю полку, переднее сиденье водителя с подголовником надо сдвигать вперед и наклонять. Вторая «кровать» – хорошо, но

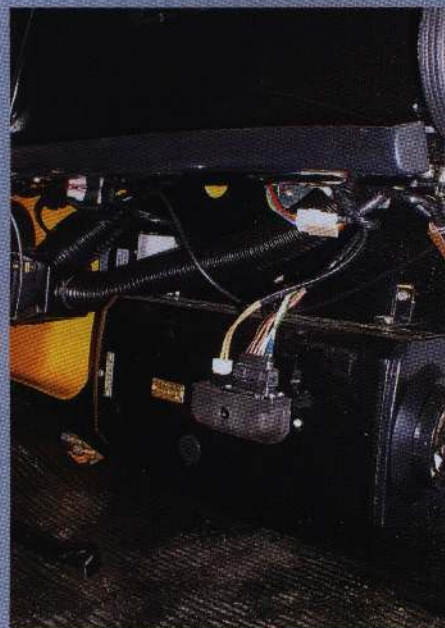




Ящики над ветровым стеклом для мелочи



Геометрию рычага следует изменить для удобства



У ног пассажира расположилась отечественная сухая автономка



Ярославская резина 315/80 R22.5

Особенность трансмиссии в том, что КамАЗ-5460 комплектуется 16-ступенчатой «коробкой» ZF. Импортная КПП, конечно, хорошо, но геометрию рычага надо менять. Иначе в стандартном исполнении рычага для того, чтобы включить 1, 3, 5, 7 скорости, приходится сильно тянуться вперед. Даже регулировка сиденья не помогает.

Шасси тоже претерпело изменения. Ярославская резина теперь европейского размера 22,5 дюйма. Лонжероны рамы усилены, но не за счет увеличения толщины проката. Просто внутрь

продольного лонжерона по всей длине вставлен дополнительный лонжерон меньшего размера.

Тот автомобиль, который мы обследовали, имел полностью рессорную подвеску. Поэтому высота седельного устройства оказалась высокой: 1380 мм. Если КамАЗ-5460 позиционируется как магистральный двухосный тягач в составе 40-тонного автопоезда, то «телега» должна быть трехосной. Здесь надо быть внимательным, чтобы не подкатить тягач с такой высотой ССУ под еврофуру – превышение 4-метровой высоты автопоезда гаран-

Технические характеристики КамАЗа-5460

Снаряженная масса, кг	7050
Полная масса, кг	18 000
Полная масса автопоезда, кг	40 000
Нагрузка на ССУ, кг	10 800
Нагрузка на переднюю ось при полной массе, кг	6500
Нагрузка на заднюю ось при полной массе, кг	11 500
Двигатель КамАЗ 740.50 – 360(E-2), 11,76 л V-8, дизельный с турбонаддувом и охлаждением воздуха	
Мощность при частоте вращения коленвала 2200 об/мин, л.с.	360
Максимальный крутящий момент при 1300 – 1500 об/мин, Нм	1470
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	120/130
Степень сжатия	16,8
Сцепление сухое, диафрагменное, однодисковое, привод гидравлический с пневмоусилителем КПП	ZF 16S 151
Главная передача двойная, с центральной конической передачей и планетарными колесными передачами, передаточное отношение	5,11
Тормоза барабанные пневматические с АБС	



V-образный 8-цилиндровый двигатель с импортными турбинами



Рессорная подвеска не позволит работать с полуприцепом более 80 м³

тировано. Но на заказ можно установить пневмоподвеску задней оси на четырех баллонах. Тогда цепляем полуприцеп большего объема.

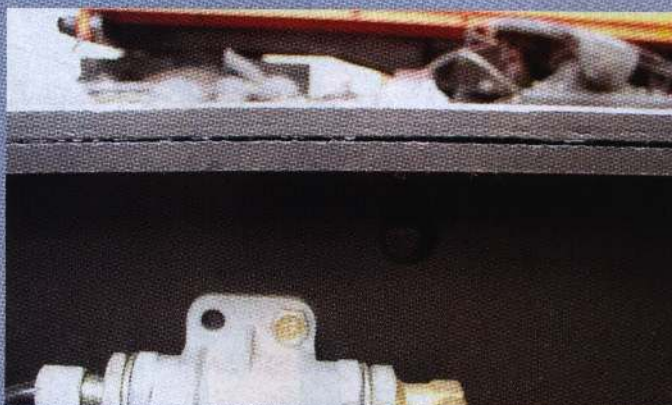
Еще несколько приятных вещей следует отметить. На машине установлен одноколонный осушитель воздуха Wabco. Правда, расположен он за бампером перед правым колесом и, чтобы до него добраться, придется поднимать кабину. Импортный гидроусилитель руля картины точно не портит, если не задумываться о цене его возможного ремонта.

Итак, что же мы имеем? Относительно новый двухосный тягач, предназначенный для работы в составе 40-тонного автопоезда ценой \$22 тыс. Для машины с импортными КПП, осушителем воздуха, гидроусилителем руля цена более чем приемлемая. Учитывая мощность двигателя с импортными комплектующими, штатную сухую автономную печку и жидкостный подогреватель двигателя, стоимость тягача становится совсем привлекательной. С другой стороны, необходимо помнить о ремонте и обслуживании импортных комплектующих и качестве российских узлов и

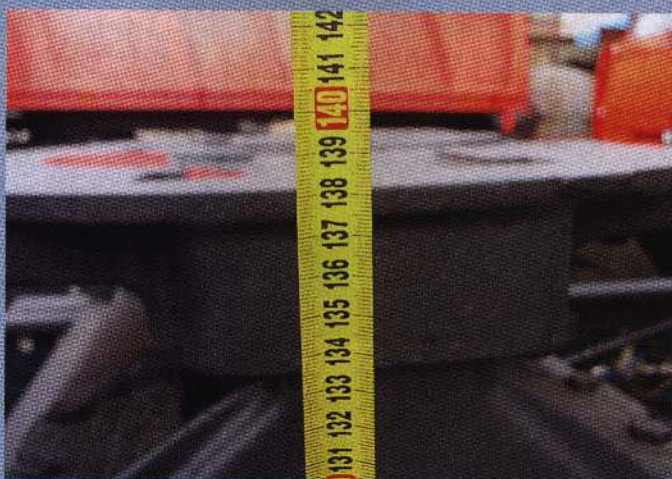
сборки. Отечественная промышленность особенно «славится» двумя последними факторами, способными испортить все хорошие начинания.

«А в остальном, прекрасная маркиза, все хорошо...»

Благодарим компанию «Автодин» за возможность познакомиться с КамАЗом-5460.



Рама усилена вставкой



Высота седла 138 см

www.avtodin.ru СИЛА. ДВИЖЕНИЕ. ОБНОВЛЕНИЕ

АВТОДИН





Официальный дилер МАЗ

Фирменная гарантия на технику МАЗ **100000 км** пробега на собственных сервисах в Москве и Нижнем Новгороде

- Прием б/у техники в зачет стоимости новой
- Лизинг

ЗАПЧАСТИ: (095) 935-8723
РЕМОНТ: (095) 455-0091

НИЖНИЙ НОВГОРОД: (8312) 31-7284
КРАСНОДАР: (8612) 23-3650

(095) 777-7592
(095) 777-7593



Осушитель воздуха Wabco расположен перед правым колесом. Влага и грязь постоянные спутники





Дмитрий
Жигульский.
Фото автора и
Александра
Евдокимова

Автосалон в камуфляже

Ежегодная демонстрация техники двойного применения в Бронницах стала хорошей традицией. Даже несмотря на то, что почти ничего из представленных экспонатов до массового производства не доходит, интерес к выставке есть. Наши и иностранные вояки, а также простые зрители с интересом разглядывали технику и затаив дыхание наблюдали за демонстрацией ходовых возможностей.

Конструкторы показали, что потенциал у наших заводов есть — желательно, чтобы были деньги у потенциальных заказчиков. А с ними не очень густо, как с заказчиками, так и с деньгами у них. Главное, чтобы пыл

не пропал создавать новые образцы техники.

Нижегородцы уже пару лет на выставках показывают многоцелевую машину «Тигр» — ГАЗ-233014. На этой выставке демонстрировался армейский бронированный вариант со снаряженной массой 5600 кг,

грузоподъемностью 1200 кг, вооруженный до зубов. Скоростная, способная развивать 140 км/ч, малоприметная машина является хорошей альтернативой тяжелым и медлительным устаревшим БРДМ. Пока на машине устанавливается двигатель Cummins мощностью 125, 140 л.с. с прицелом на иностранных заказчиков. Как машина сопровождения такой вариант тоже неплох. На демонстрационных заездах автомобиль показал неплохую проходимость, но слишком валко преодолевал ямы и кочки. Торсионная подвеска от БТР-80, на мой взгляд, может не справиться с возросшей массой бронированного автомобиля. Увы, шуму много,

но до реально изготовленных партий дело не дошло.

Довольно комфортабельное и удобное место экипажа «Тигр».

Многоцелевой бронированный транспортер «Кайман» кажется больше «Тигра», но легче, снаряженная масса всего 3500 кг, и умеет плавать с помощью двух гребных винтов. На выставочный образец установили комфортабельные сиденья, но в реальной жизни в десантном отсеке появятся только железные или деревянные скамейки. Грузоподъемность машины 1500 кг, двигатель ЗМЗ-514 мощностью 108 л.с. и скорость 130 км/ч. Заглянув под машину, я с удивлением обнаружил, что подвеска «земно-



водного» на пневмобаллонах в качестве упругого элемента. Наши производители на дорожные машины их не ставят, а тут армейский внедорожник. Что-то я не понимаю.

Та же история и с «Вепрем» из Питера. Упругие пневмоэлементы присутствуют и здесь – никак мода в войсках. Машина оригинальной конструкции весит 7100 кг в снаряженном виде и поднимает на борт 2500 кг. Камазовский двигатель в 260 л.с. разгоняет машину до 105 км/ч.

Ежегодный участник выставки – многоцелевое шасси «Водник» для установки различных модулей и оборудования.

Задний модуль с керамической защитой для перевозки личного состава или штаба. Масса модуля 1100 кг, объем 6,8 м³. Защита 6а (СВД, 7,62 АКМ). Машина универсальна тем, что шасси может использоваться для различного рода задач: установка различного вооружения, доставка десанта, санитарный автомобиль.

Боевая машина-идееноситель. Разработана в 1964 – 1965 гг. рубцовским заводом. Масса 13 т. Экипаж 2 человека, десант 10 человек. Двигатель от БМП УТТД-20 мощностью 300 л.с. позволяет на колесах развивать скорость 80 км/ч. Гидроцилиндры опускают гусеничный узел, и за 15 – 20 с машина становится на гусеничный ход со скоростью передвижения 50 км/ч. Кроме



«Тигр» – ГАЗ-233014

того, БМП умеет плавать со скоростью 10 км/ч.

«КамАЗ» показал в том числе и гражданскую версию гоночного болида КамАЗ-4911. Эффектный пустынный камуфляж подчеркивал именно скорост-

Многоцелевой бронированный транспортер «КамАЗ»





«Вепрь»

Задний модуль с керамической защитой на шасси «Водник»



ные качества машины, а прохождение спецучастка с грязью по колено и водной ванной должно было продемонстрировать незаурядные проходимость качества машины. Ваш покорный слуга попросился в кабину грузовика, демонстрировавшего возможности перед иностранцами и зрителями. За рулем машины находился Владимир Чагин, а на пассажирском сиденье, помимо меня, руководитель команды «КамАЗ-Мастер» Семен Якубов. Понимая, что прохождение спецучастка неоднократным победителем ралли Париж – Дакар – это не наши жалкие покатушки на спортивном КамАЗе в июле месяце, я готовился тщательно. Утянулся ремнями безопасности, вцепился в железный поручень на передней панели и уперся ступнями ног в панель перед собой. Так как я находился на правом сиденье, мне была поставлена задача в нужный момент открывать и закрывать правую дверь. Дело в том, что при прохождении ванны с водой глубиной 2,2 м вода так или иначе попадает в кабину, причем ноги полностью оказываются в воде. При выходе из ванны с левым поворотом я должен был открыть правую дверь кабины и вода по инерции выливается из кабины.



Боевая машина-идеоноситель



Описывать ощущения при прохождении трассы смысла нет – нужно самому побывать в кабине. Многочисленные точки крепления не очень спасали. В лобовое стекло я периодически видел только небо или только землю. В такой ситуации Чагин умудрялся рулить и переключать скорости. Из всех карманов, ящиков и ниш вылетали запасные части, ЗИПы и предметы личного пользования. А при открывании на ходу правой двери грузовика все это с волной благополучно смыло в грязь.

Так мы и ездили: Владимир Чагин рулил, Семен Якубов руководил, а я выполнял роль «придверного». Судя по отзывам зрителей, прошли мы трассу на ура, вот только утопленный фотоаппарат жалко.

Давно я не испытывал такого удовольствия от выставок. На военную технику посмотрел, в машине покатался, грязью вымазался. Традиционная выставка в Бронницах каждый год привлекает все больше и больше людей. Посмотреть действительно есть на что. Журнал «Автотрак» приглашает всех любителей техники посетить «Бронницы-2004» и посмотреть не только военную технику, но и соревнования по трак-триалу.



Седельный бронированный тягач КамАЗ	
Снаряженная масса	8850 кг
Нагрузка на ССУ	10 000 кг
Полная масса полуприцепа	23 000 кг
Двигатель	260 л.с.
Уровень защиты	7,62 мм АКМ с 5 м



Автобус ПАЗ 4x4 для перевозки раненых	
Снаряженная масса	7000 кг
Мест для сидения	25
Мест для носилок	15
Двигатель ЗМЗ	150 л.с.



БМП-97. Базовое шасси КамАЗ-4326	
Экипаж	3 чел.
Десант	7 – 9 чел.
Боевая масса	10 500 кг
Масса прицепа	5000 кг
Двигатель	260 л.с.
Макс. скорость	90 км/ч

Автомобиль может использоваться в разведывательных целях, перебрасывать личный состав к полю боя, для патрулирования, как штабная машина



Седельный тягач БАЗ-6402 6x6	
Снаряженная масса	15 500 кг
Нагрузка на ССУ	11 500 кг
Прицеп с полн. нагр.	28 500 кг
Максимальная скорость	70 км/ч
Запас хода	1000 км
Дорожный просвет	400 мм
Двигатель	ЯМЗ 849 500 л.с.

Передвижной медицинский комплекс-контейнер. В качестве мобильного средства используются шасси Урал и КамАЗ. В зависимости от комплектации контейнера и их количества можно сформировать современный медицинский полевой госпиталь в непосредственной близости от зоны боевых действий



Вариантов в этом не несколько. Во-первых, меняется структурное соотношение грузового автопарка в России. Страна следует тенденции европейских стран, где доля легких грузоподъемностью до 1,5 т развозных автомобилей составляет 80% грузового автопарка страны. У нас до последнего момента

такие машины составляют 30 – 40% автопарка. Двигаться есть куда, поэтому если ничего не случится с экономикой, то рост производства легких автомобилей будет продолжаться.

Во-вторых, происходит обновление автопарка. Средняя продолжительность «газелей», «соболей» и аналогичных машин ввиду их качества

составляет 5 – 7 лет, тяжелые грузовики живут дольше. Запустив модернизированное семейство «газелей», завод спровоцировал ускоренное обновление изношенного парка своих машин на более привлекательную модель.

Что касается коммерческих автомобилей более тяжелого класса, то общий рост производства за полгода соста-

вил около 4%. Удивляет прогресс «КамАЗа». Падение производства в прошлом году сменилось значительным его ростом более чем на 20% за первое полугодие 2003 г. Но это связано не с ажиотажным спросом на продукцию завода, а с приходом нового генерального директора Сергея Когогина. Лично курируя сбыт про-

По данным АСМ-холдинга, производство грузовых коммерческих автомобилей в Российской Федерации (включая РУП «МАЗ») за первые полгода возросло примерно на 11%. Существенную лепту сюда внесли заводы, производящие автомобили полной массой до 3,5 тонны. У них показатели превышают и 20% от уровня прошлого года.

Кирилл Константинов

Коммерческие автомобили:

промежуточные итоги года



дукции, он добился значительного роста производства не только экономическими методами, но административными и политическими. Поэтому уровень роста производства АО «КамАЗ» я бы не стал брать как ориентир для всей автопромышленности. Наиболее показательным в этом плане является «МАЗ». Их ежегодные 2 – 3% и явля-

ются отправной точкой состояния автопрома.

Росту производства и продаж тяжелых грузовиков способствовало увеличение таможенных пошлин на бэушные импортные машины. Поэтому следует ожидать повышения цен на отечественные автомобили в валютном исчислении. Как только эта цифра достигнет определенного значения,

спад спроса на отечественные грузовики неизбежен.

В связи с атакой челнинского конкурента на традиционно мазовскую нишу двухосных магистральных тягачей минчане засуетились и решили ответить модернизацией грузовиков серии 4370 и 5440 с экологическими стандартами Евро-3, пытаясь привлечь на свою сторону международных перевозчи-

ков и покупателей третьих стран. Своих международных перевозчиков «батька» может заставить сесть на «супермазы», но наших навряд ли.

Иностранные производители тоже увеличивают продажи новых грузовиков в России. По данным Best Statistics, тон задает компания Scania. Некоторые производители сократили продажи машин за первое полугодие по сравнению с прошлым, но общие продажи европейской семерки выросли на 35%.

Судя по всему, импортных бэушных машин полной массой свыше 5 т в этом году будет ввезено меньше, чем в прошлом. Причина кроется в новых таможенных пошлинах на такие грузовики. Сильнее всего это ударит по европейским машинам. Если, по данным ГТК, за прошлый год в Россию было ввезено почти 14 000 бэушных европейских автомобилей полной массой более 5 т, то за первые пять месяцев только 4963 автомобиля. Зато японские и американские машины такого класса если не перевыполняют прошлогодний план, то могут сохранить экспорт в Россию на прежнем уровне. За 5 месяцев 2003 г. этих машин в страну ввезено 3623. За весь прошлый год 6558 единиц. Причем грузовики из этих стран захватили 11% рынка тягачей, 20% спецтехники, 66% рынка машин полной массой 5 – 20 т и 75% рынка автомобилей полной массой менее 5 т. Напомню, что это касается грузовиков, бывших в употреблении.

Анализ рынка коммерческой техники в России сродни гаданию на картах. Не знаешь, что выкинет правительство. А некоторые решения принимаются задним числом, чтобы веселее было. Но от этого анализ становится только интереснее.

Импорт подержанных грузовиков в Россию за 1 – 5 месяцев 2003 г. (по данным ГТК)

	Тягачи	%	Спецтехника	%	5 – 20 т	%	Всего	%	Менее 5 т
DAF	177	5,8	30	3,8	61	1,3	268	3	0
Iveco	287	9,4	31	3,9	114	2,4	432	5	21
MAN	465	15,3	154	19,7	318	6,8	937	11	1
MB	229	7,5	90	11,5	887	18,7	1206	14	303
RVI	198	6,5	7	0,9	36	0,8	241	2,8	4
Scania	599	19,7	164	21	112	2,4	875	10,2	0
Volvo	750	24,6	145	18,5	109	2,3	1004	12	0
Freightliner	101	3,3	0		0		101	1,2	0
International	121	4		1	0		122	1,4	0
Kenworth	3			1			0	4	0
Mack	3		0		0		3		0
Другие	115	3,8	160	20,4	3118	66	3396	39,5	1030
Всего	3048		783		4755		8586		1359

Импорт новых грузовиков в Россию за 6 месяцев 2003 г. (по данным Best Statistics)

	6 – 11 т	12 – 15 т	Свыше 16 т	Всего	Темп, %
DAF	0	0	3	3	
Iveco	17	0	53	70	-27
MAN	6	2	64	72	213
MB	27	1	155	183	103
RVI	14	0	3	17	1600
Scania	0	0	436	436	172
Volvo	0	1	181	182	-27
Всего	64	4	895	963	135

Производство грузовиков в СНГ за первое полугодие 2003 г. (по данным АСМ-холдинга)

Грузовые автомобили и шасси	Январь – июнь 2003 г.	Январь – июнь 2002 г.	Темп, %
АМО-ЗИЛ, Москва	6093	6477	- 5,9
АО «ГАЗ», Нижний Новгород	50438	46005	+ 9,6
АО «КамАЗ», Набережные Челны	10658	8671	+ 22,9
АО «УралАЗ», Миасс	3271	4136	- 20,9
АО «УАЗ», Ульяновск	10516	8290	+ 26,9
АО «УАмЗ», Новоуральск (ЗИЛ-130/131)	110	226	- 51,3
АО «Иж-Авто», Ижевск	7250	5561	+ 30,4
АО «Вазинтерсервис», Тольятти	1436	1413	+ 1,6
ТОО «Iveco-УралАЗ», Миасс	25	55	- 55,5
ХК «АвтоКрАЗ», Кременчуг	306	587	- 47,9
РУП «МАЗ», Минск	7981	7774	+ 2,7



Дмитрий Жигульский
 Фото автора и
 Александра Еропкимова



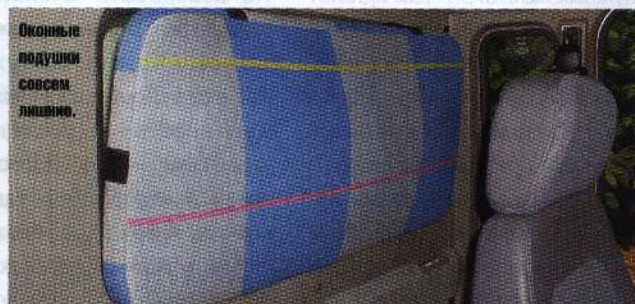
FL6: СТОИТ ЛИ ДОПЛАЧИВАТЬ За...

Лет пять назад в моем парке был «иностранец» с пневмоподвеской всех мостов. Такие машины и сейчас большая редкость, а тогда это казалось космической технологией. Ведущий мост на пневмобаллонах – почти стандартная комплектация иномарок. Третий подвесной мост на подушках придавал солидность машины, а передней подвеской на двух пневмобаллонах я просто гордился. Теперь грузовик можно было поставить в любую позу. Перед задрать – низ опустить или наоборот.

В моем представлении водитель на машине с такой подвеской не должен ощущать никаких кочек и ям, а поездка на таком грузовике должна быть верхом комфорта. Увы, через короткое время эксплуатации я понял, что переднюю пневмоподвеску на грузовиках делают не в целях увеличения комфорта, а в силу производственной необходимости, когда надо умень-

шить высоту машины: автовозы, контейнеровозы и другая спецтехника. А вот на управляемости автомобиля это сказывается не лучшим образом. Несколько лет назад я избавился от такой машины.

Летом этого года, участвуя в пробеге Москва – Питер на разных машинах Volvo, я обратил внимание на развозной грузовичок FL. Подойдя к нему поближе, обнаружил, что передняя подвеска



машины комбинированная: лист рессоры с подушкой. Вот такую подвеску я никогда не встречал и, тем более, не эксплуатировал. Скорее всего, главная задача такой комбинированной подвески — улучшение комфорта прохождения неровных участков дороги. Договариваюсь с российским представительством Volvo Trucks и получаю машину на неделю для эксплуатационных испытаний. Знакомьтесь: Volvo FL6.

По паспортным данным грузовик имеет снаряженную массу 7500 кг — хороший показатель для машины с изотермическим фургоном и гидropодъемным бортом. Полная масса — 16 000 кг. Тут я засомневался. Все мои грузовики полной массой выше 14 000 кг имеют колеса с посадочным размером R22.5. Volvo FL был обут в резину R19.5 дюйма, а грузоподъемность по паспорту равняется 8500 кг. Больше 7 т я бы не

грузил. Поэтому созваниваюсь с представителями, где меня успокаивают и подтверждают полную массу автомобиля 16 000 кг. Забегая вперед, скажу, что больше 6 т я на машине не возил. Мощность 6-литрового двигателя грузовика составляет 220 л.с., КПП 6-ступенчатая.

Комфорт

Знакомство с машиной обычно начинают с кабины. Что мне нравится в развоз-

ных грузовиках Volvo, так это удобный вход и выход из кабины. Широкие подножки позволяют удобно и без проблем залезать и вылезать из кабины. Ни японцы, ни корейцы этим похвастаться не могут.

Всегда «торчу» от различных приспособлений для водителя. Ящики, карманы и особенно подстаканники здорово скрашивают повседневный труд водителя. На скорость они, конечно,





не влияют, но лично я час-тенько потягиваю сок за ру-лем и проблема с разливом напитка по кабине, когда не-куда поставить банку, часто возникает на разных маши-нах. В FL подстаканников бо-лее чем достаточно, и все в нужных местах, — так и тянет на троих сообразить.

Скандинавы традиционно славятся уровнем комфорта рабочего места и кабины в целом, а также качеством пластмассы и отделкой пе-редней панели. Подкопаться не к чему: руль с бесступенчатой регулировкой по высоте и наклону, сиденья с различными уровнями регу-лировки. Правда, ни к селу ни к городу смотрелись подушки, закрывающие стекла на задней панели кабины. Во-первых, сами стекла там не нужны, а во-вторых, подушки крепятся к окнам на липучках, которые практи-чески не держат. После па-ры попыток их закрепить мы бросили это бесполезное занятие. На мой недоумен-ный вопрос о целесообраз-

ности таких аксессуаров представители Volvo ответи-ли, что просто машину ком-плектовали по максимуму, чтобы показать клиентам возможности завода.

Но уровень шума и виб-рации от двигателя в каби-не великоват. Конечно, те, кто работает на наших ма-шинах, скажут, что у меня «поехала крыша». Но если сравнивать с последними моделями Iveco Eurocargo, то итальянцы это сделали лучше. Правда, у них моде-ли моложе на три года.

Большое достижение со-временного автомобилестро-ения — бортовой компьютер с информационным дисплеем на передней панели. Моя любимая информация — средний и моментальный расход топлива. Именно это окно я вывожу в движении. Когда мы получили машину, на дисплее красовался сред-ний расход в 23 л на 100 км. Я обнулil показатели. После недельных терзаний грузови-ка в городском режиме ре-зультаты были не столь опти-

мистическими — 27 л. Все объясняется просто. Во-пер-вых, до нас автомобиль ка-тался в основном пустым и с пробегамми между городами. Во-вторых, я езжу быстро и агрессивно на всех машинах, включая грузовики, не пото-му что не умею, — просто мне так больше нравится. И в данном случае вопрос об экономии топлива не стоял.

Трансмиссия

На панели рядом с рыча-гом КПП красовалась над-пись «Трогаться только с первой передачи». Я попро-бовал один раз, дальше движение начинал только со второй, а на пустой ма-шине и под горку — с треть-ей. Мощный двигатель позво-лил выработать следую-щий алгоритм переключе-ния передач: 2, 4, 5, 6 — это для пустой машины. На гру-женной 6 тоннами добавля-ется 3 передача. Да пусть простят меня шведы, но ма-ло кто из наших и иностранных водителей будет трогаться с первой переда-

чи, когда это можно без надрыва делать со второй.

Не совсем понравился подбор трансмиссии. На ше-стой передаче и скорости 90 км/ч (срабатывание огра-ничителя) стрелка тахометра находится на отметке 2350 об/мин. При этом макси-мальная мощность двигателя 220 л.с. приходится на 2200 об/мин, а максимальный крутящий момент на 1440 об/мин. Это означает, что на трассе вам придется тер-петь назойливый шум двига-теля и повышенный расход топлива. Для такого двигателя трансмиссию можно было подобрать с оборотами дви-гателя на 300 — 400 единиц меньше. Машина бы пре-красно ехала.

Если принимать во внима-ние, что грузовик предназна-чен для эксплуатации исклю-чительно в городских услови-ях, то 1600 об/мин при 60 км/ч (ограничение скоро-сти в большинстве населен-ных пунктов) на 6 передаче было бы логичным. Но как показывает мой опыт, с та-



Передняя
комбинированная
разводка

Кронштейн передней
рессоры расположен
слишком низко

кой скоростью ездят не все, не всегда и не везде.

Моторный тормоз

Так как машина была «нафарширована» по максимуму, то наличие моторного тормоза EPG меня не удивило. А вот с логикой опять проблемы. О тормозных системах современных грузовых автомобилей мы писали неоднократно. Особенность работы моторных тормозов разных конструкций в том, что их эффективность максимальна при максимальных оборотах двигателя, а рабочий диапазон приходится на высокие обороты двигателя в отличие от электрических и гидравлических ретард.

В нашем случае рабочий диапазон моторного тормоза приходится на 2000 – 2800 об/мин, максимальное тормозное усилие 90 кВт развивается при максимальных оборотах двигателя в 2800 об/мин. Рабочий диапазон двигателя при езде – 1400 – 2000 об/мин. Теперь понятно, что для того чтобы

пользоваться моторным тормозом при обычной езде, надо переключаться вниз на две передачи сразу. Таких мазохистов, которые бы при торможении постоянно гоняли бы передачи вниз на грузовиках, я не встречал. Рабочей тормозной системы достаточно вполне. Из этого следует вывод, что всему следует выводить, что всему свое место. Это не значит, что моторный тормоз не нужен. Просто он не нужен на равнине.

Стихия таких узлов – горные районы. На спусках машина начинает разгоняться даже на передаче, и никакие переключения вниз не помогают – приходится задействовать рабочую тормозную систему. Барабаны или диски начинают нагреваться, и тормозная эффективность падает. Далее следует заколдованный круг – мы сильнее давим на педаль тормоза, происходит еще больший нагрев, эффективность еще меньше. Так недалеко до полного отказа тормозов. Вот здесь-то мо-

торный тормоз и приходит на помощь. При движении под уклон с разгоном на передачи, включаем моторный тормоз. Чем сильнее мы разгоняемся, тем сильнее тормозной эффект. Наступает момент, и тормозное усилие EPG достигает такого момента, когда грузовик начинает тормозить. Снижаются обороты двигателя, но и снижается тормозное усилие. То есть происходит саморегулирование и грузовик движется под уклон с постоянной скоростью. В Москве таких горок нет, но это не значит, что их нет нигде. Поэтому доплачивать за такую опцию на равнинной России не стоит.

Что касается тормозов FL, то они великолепны. Я разгонял груженный грузовик и тормозил на мокром асфальте в пол. Ни намек на рыскание, ни малейшей блокировки колес благодаря ABS и дискам на всех колесах. Очень эффективное замедление, прямо как на легковом автомобиле.

Подвеска

Именно дополнительным листом рессоры к пневмоподушке конструкторы решили уменьшить негативные моменты передней воздушной подвески. Я не люблю пневмоподвеску на рулевой оси. Наверное, не только я, так как подавляющее большинство грузовиков имеет рессоры спереди. Говорят, что благодаря ей ход машины становится более плавным и мягким. Не знаю, за сколько лет работы на такой машине я этого не заметил. Наоборот, такая подвеска проходит ямы более жестко, особенно с рваными краями, и с большим грохотом. Машина становится валкой. Такое впечатление, что мост живет сам по себе, машина сама по себе.

Увы, но даже применение рессоры и мощных продольных реактивных тяг не спасло FL от проблем, присущих передней пневмоподвеске. Все то же самое. Прохождение дорожного брака желает оставлять лучшего – ось просто

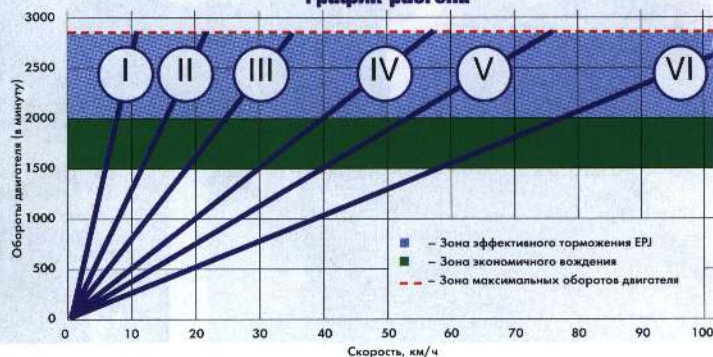




Рядный, 6-литровый, 6-цилиндровый, двигатель D6B мощностью 220 л.с.



График разгона



проваливается в ямы. Согласованности моста с машиной как не было, так и нет. Учитывая традиционно малоинформативное рулевое управление Volvo, становится совсем грустно. А если машину загрузить да проехать на скорости 80 – 90 км/ч по извилистой дороге, то складывается ощущение, что грузовиком рулит кто-то другой. Грузеная машина начинает крениться, желеобразная подвеска совсем не слушается, и

понимаешь, что твоя комфортная скорость в данном случае не более 60 км/ч.

При торможении до полной остановки, когда передние подушки сжимаются, кран уровня пола дает команду добавить воздух в баллоны. Поэтому машина останавливается с задранной вверх, хоть и незначительно, мордой. После этого кран дает команду стравить воздух до нужного уровня и секунд через пять грузовик

неожиданно клюет мордой вниз. Первое время с испугу жмешь на тормоз, думая, что машина движется, пока не сообразишь что к чему.

Нет, так и не полюбил я пневмоподвеску на рулевой оси. Да и цена такой подвески на 2500 евро больше, чем традиционной рессорной. Навряд ли она приживется в Европе, не говоря о нашей стране. Это еще раз говорит о том, что комплектацию машины надо продумывать и просчитывать. И спасибо представительству Volvo Trucks, что не пожалели денег и сделали максимально дорогую комплектацию демонстрационного грузовика за 110 000 евро, чтобы можно было понять не только возможности завода-изготовителя, но и осмыслить, за что стоит платить, а за что нет.

В этом эксплуатационном тесте мы ставили задачу разобраться с некоторыми системами грузовика. Вывод следующий.

Во-первых, моторный тормоз на равнине эффективно работать не будет. Его стоит ставить на дальнобойные тягачи, перемещающиеся из одной географической зоны в другую, или на развозных грузовиках, использующихся в горных районах. Но на машинах, эксплуатирующихся только на равнине, переплачивать за него не стоит.

Во-вторых, пневмоподвеска передней оси ухудшает управляемость автомобиля и практически не улучшает комфорт. Применять ее следует на автомобилях, когда есть необходимость периодически изменять уровень передней подвески или когда требуется снизить высоту шасси для установки оборудования, по габаритам не укладывающимся в дорожные стандарты.

Редакция журнала «Автотрак» благодарит представительство Volvo Trucks за предоставленную возможность испытать грузовик.

Volvo FL6 220

Снаряженная масса	7500 кг
Полная масса	16 000 кг
Грузоподъемность	8500 кг

Двигатель D6B 220

Мощность	220 л.с. при 2200 об/мин
Крутящий момент	700 Нм при 1440 об/мин
Число цилиндров	6
Рабочий объем	5,5 л
Степень сжатия	19:1

Экономичный режим

(зеленый сектор) 1400 – 2000 об/мин

Режим торможения двигателем

(синий сектор) 1800 – 2700 об/мин

Коробка передач TO800 6-ступенчатая + задняя передача

Максимальная скорость 90 км/ч (ограничитель)



РАПИД
 Продажа автозапчастей для грузовых автомашин, автобусов и полуприцепов
 Mercedes-Benz, MAN, IVECO, SETRA, MERCEDES SAF, BPW ROR
СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ:
 автостекла
 топливная аппаратура
 детали КПП
 Телефон: (095) 510-6828
 (095) 510-6838
 E-mail: stef@bestcom.ru
 Адрес: 34 км МКАД



РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ
 Mercedes-Benz LK 814
 Тел.: (095) 772-0606

ЗАПЧАСТИ
РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ
 Mercedes-Benz LK 814
 Тел.: (095) 772-0606

ЕВРОТРЕЙД
 БЕЗУПРЕЧНОСТЬ ВО ВСЕМ!

ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ ИЗ ЕВРОПЫ НА СТОЯНКЕ В МОСКВЕ

MAN, RENAULT LAMBERET, SCHMITZ

ЕВРОПЕЙСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
 РАЗЛИЧНЫЕ ПРОГРАММЫ ЛИЗИНГА
 АБСОЛЮТНАЯ ЮРИДИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
 Лиц. ПРИУ №033087 Выд. МЛП ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

**ДВЕ ИНОМАРКИ - ДВА ПУТИ...
 ВАМ ВЫБИРАТЬ - КАКИМ ИДТИ!!!**



VOLVO FH 12
 седельные тягачи, 1997 - 2000 г.,
СЕРВИСНАЯ ИСТОРИЯ "VOLVO TRUCK Corp."
 ЕВРО 2, 380 л.с., ABS, моторный тормоз VEB, WEBASTO, бак 900 л., круиз-контроль, электропакет, магнитола.

(095) 995-32-12

www.td-eurotrade.ru
 E-mail: info@td-eurotrade.ru

ООО «ГрузАвтоСтолица»
ЗАПЧАСТИ
 для грузовиков, тягачей, автобусов импортного производства
 Scania, Iveco, Volvo, Mercedes, MAN, DAF ROR, SAF, BPW

Ленинградское шоссе, дом 227
 9 км от МКАД (трасса Е95, на АЗС «Славнефть»)
 Тел.: (095) 938-6162, 504-1329
 E-mail: bik095@bk.ru



Ремонт импортной грузовой и прицепной техники
Запасные части

Scania, Iveco, Volvo, Mercedes, MAN, DAF ROR, SAF, BPW

Тел.: (095) 448-0756
 446-6450
 995-1734
 E-mail: adampolis.m@mtu-net.ru

ADAMPOLIS+M
 Joint stock company
 Truck @ Trailer Service



Универсальные дублирующие номера

Телефон:
 (095) 572-8254
 (095) 749-4550

ИНПРАС - М
 технический центр

для прицепов и полуприцепов импортного производства со склада и на заказ от 2-х дней. Ремонт любой сложности

ЗАПЧАСТИ



143000
 Московская обл., Одинцово, ул. Транспортная, д. 2 МНЗ
 Тел.: (095) 789-3240, 789-3241, 755-0488
 E-mail: inpras_m@mail.ru

АВТОТРАК предлагает оптовикам руководства и каталоги на грузовые и легковые отечественные и импортные автомобили, атласы, карты и другие сопутствующие товары.

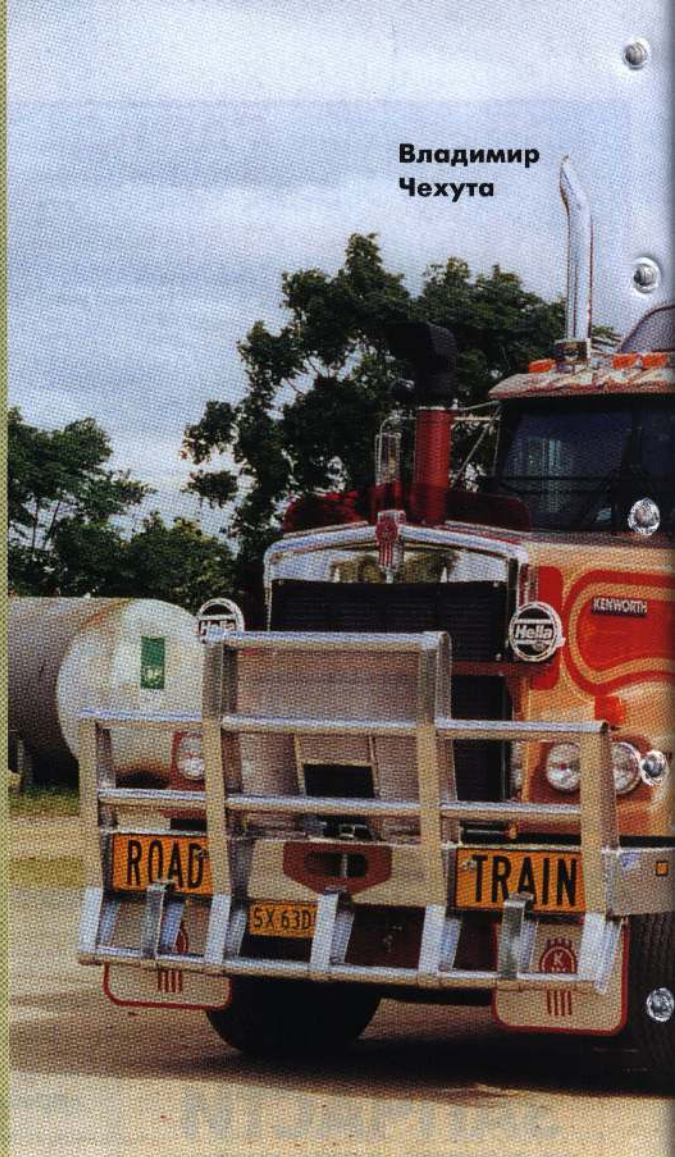
Тел.: 572-8254 749-4550



ГРУЗОВИКИ ПЯТОГО КОНТИНЕНТА

Как и во многих странах, развитие грузового транспорта в Австралии характеризуется девизом: «Быстрее – сильнее, больше – тяжелее». Австралия – это огромная страна, где многие вещи имеют приставку «СУПЕР», она также коснулась и транспорта. Ни в какой другой стране мира вы не найдете таких тяжелых и длинных грузовиков, которые совершают рейсы на нормальных дорогах общегосударственного значения. Австралия является одной из немногих стран, где представлен весь спектр (Европа, Америка, Азия) производителей грузовых автомобилей.

Владимир Чехута



34

Организация движения в Австралии является делом федераций, а не центрального правительства в Канберре, что предопределяет большие различия в подходах между регионами. На континенте предусмотрены коридоры для перевозки грузов на дальние расстояния. Стандарты, определяющие полную массу автопоезда, его длину, максимальную скорость движения, существуют давно и изменяются, еще в начале 80-х стандартная длина автопоезда составляла 16 м, сегодня допускается почти везде 19 м.

Символом австралийского автомобильного транспорта

являются гигантские дорожные поезда – ROADTRAIN.

Огромная территория страны и небольшая численность населения (около 17 млн.), к тому же большая часть его проживает на Восточном побережье, делают экономически невыгодным развитие железнодорожной сети, и, как следствие, дорожные автопоезда остаются без альтернативы. Тяжелые автопоезда, состоящие из нескольких самосвалов-прицепов, перевозят полезные ископаемые из глубины территории к портам и промышленным зонам побережья, автопоезда-рефрижераторы снабжают людей, живущих в небольших городах центра страны, миллионы го-

лов скота ежегодно перевозят поезда-«скотовозы» (Cattle train) – такие картины можно увидеть в далекой Австралии. Едва ли найдется регион, где не появляются огромные автопоезда, за исключением двух территорий: Виктория на юго-востоке континента и остров Тасмания.

Территория западной Австралии, которая составляет почти треть площади страны с населением 1,6 млн. человек (из них 1,2 млн. живут в столице округа Перт), целиком и полностью снабжается ROADTRAINами. Поэтому там самая большая плотность дорожных поездов в стране, и здесь можно увидеть самые длинные и самые тяжелые экземпляры.

Дорожный поезд состоит из тягача с полуприцепом и одного или более прицепов, при этом длина дышла каждого из прицепов должна быть в пределах от 3,3 до 5 м, также регламентированы межосевые расстояния, габаритные размеры, тормозные системы и естественно допустимые массы.

Существуют две разновидности стандартного ROADTRAINa – это Тип 1, который состоит из тягача с трехосным полуприцепом и одним прицепом с общей длиной 36,5 м и массой 85 т; Тип 2, который в отличие от первого дополнен еще одним прицепом и имеет общую длину 53,5 м и массу 125 т. Наряду с этими существуют другие виды вплоть до се-



ми прицепов, но для них необходимо оформлять специальное разрешение, так как они используют общественные дороги при проездах.

Тип 1 ROADTRAINа допускается почти на всех дорогах общегосударственного значения в западной части Австралии, а также на юге и севере. В восточных штатах Квинсленд и Новый Южный Уэльс они могут использоваться на удаленных от больших городов трассах и также не въезжать в полосу шириной 70 – 90 км вдоль всего Восточного побережья. Единственный большой город южной Австралии Аделаида с марта 1998 года специальным разрешением позволил этим грузовикам заезжать в порт.

Типам 2 разрешен проезд по территории штатов Квинсленд и Новый Южный Уэльс только в определенное время (ночь) и в основном по трассам вдали от городов. Лишь по территории севера страны они могут перемещаться всюду, даже внутри столицы – Дарвин. Кстати, это место является единственным регионом Австралии, где нет ограничения максимальной скорости, даже для ROADTRAINов. В остальных федерациях дорожные поезда большой грузоподъемности могут ехать с максимальной скоростью 90 км/ч, а в западной Австралии разрешено до 100 км/ч.

Конечно, дорожные поезда являются неоспоримыми коро-

лями шоссе, но в Австралии также можно встретить автопоезда, которые не являются ROADTRAINами, хотя выглядят впечатляюще, с точки зрения иностранца. Они построены по другим стандартам и имеют ярлык «LONG VEHICLE». Как правило, это трехосный тягач с полуприцепом специальной конструкции, у него укороченный кузов и над последней осью смонтировано седельное устройство для второго полуприцепа. Вся комбинация не может превышать длину 25 м (в некоторых федерациях 23 м) и полную массу 62,5 т.

Транспортные компании также используют обычные грузовики для доставки грузов в те места, куда дорожным

поездам доступа нет. В этом случае грузовик будет выглядеть по привычному нам стереотипу, только длина его составит 19 м, а максимальная полная масса 42,5 т (в некоторых случаях 45 т).

АВСТРАЛИЙСКИЙ РЫНОК ГРУЗОВИКОВ

Австралийский рынок грузовых автомобилей чрезмерно насыщен и является вместе с тем самым интересным на свете. Все крупные и известные производители со всего мира там представлены. Нужно отметить, так как многие не знают, что Австралия обладает весьма значительной автоиндустрией, хотя большинство этих предприятий принадлежит ино-





странцам. Грузовые автомобили собирают на здешних заводах из комплектующих, поставленных от материнских фирм. Часто так бывает, что грузовик, собранный австралийским филиалом известной фирмы, не имеет аналогов ни в какой другой стране мира.

В легком классе до 6,5 т доминируют японцы Isuzu, Mitsubishi, Toyota, Mazda, Daihatsu и UD-Nissan. Из европейцев здесь присутствуют Iveco и Daimler Benz.

В среднем классе, это где-то между 7 и 17 т, картина рисуется более пестро. Преобладают тут все те же японцы, но все же в последние годы такие европейцы, как Volvo, Daf, Iveco и Daimler Benz, которые до этого больше внимания уделяли большому классу, начали теснить японский сегмент. Кроме того, и американцы предлагают аналогичные машины от MACK, Kenworth, Sterling (ex-Ford), International и Freightliner.

В самом интересном, тяжелом классе (свыше 17 т) находятся все большие грузовики, скомбинированные и сверхтяжелые – дорожные поезда. В этом сегменте рынка однозначно доминируют американцы на протяжении последних сорока лет, вытеснив с этого места некогда гордую британскую автоиндустрию. Несомненным лидером среди американских производителей грузовиков является фирма Kenworth. Ее удельный вес на рынке в этом классе составляет около 30%. Если углубиться в сферу тягачей для ROADTRAINов, то тут доля Kenworth достигнет 50%. Именно крепкими капотными тягачами Kenworth заработала себе несравненную репутацию у австралийских водителей и менеджеров транспортных компаний, про прочность кенвортского железа ходят легенды. Хотя модели, которые серийно собирают в США, вряд ли найдут спрос в Австралии, условия эксплуатации не сопоставимы.



Одним из самых серьезных конкурентов у Kenworth является MACK, фирма которая уже более сорока лет присутствует на австралийском рынке и тоже весьма уважаема местными водителями. По объему продаж занимает здесь второе место. Дизайн тягачей MACK более современный, чем у того же Kenworth, а также впервые в Австралии (1996 г.) модель Titan стали снабжать 600-сильным двигателем, это нововведение оказалось замечательно пригодным для ROADTRAINов. К модельному ряду капотных тягачей MACK добавил тягачи с кабинами над двигателями типа Premium и Magnum для перевозки на менее короткие дистанции.



Freightliner, купленный Daimler Benz в 1981 году, появился в Австралии в 1989-м, продав за истекший период около 4000 грузовиков, фирма до-

стигла третьего места вслед за Kenworth и MACK. Премьера модели FLC в тяжелом классе закрепила для фирмы устойчивое положение, кстати, этот тягач был спроектирован для дорожных поездов с полной массой до 140 т. Хотя Freightliner, в отличие от Kenworth и MACK, строит все свои грузовики только на заводах в США, модель FLC задумывалась для австралийского рынка и доступна покупателям только там. Freightliner также предлагает тягачи: капотный Century Class и Argosy с кабиной над двигателем (новинка 1999 г.), обе модели имеют хороший спрос.

Грузовое отделение FORD в начале 1998 года вошло в фирму Freightliner, а вместе с тем и в DaimlerChrysler, и теперь эти грузовики зовут STERLING. FORD в Австралии известен очень давно и, можно сказать, всегда был удачно спозиционирован в автомобильный рынок страны. Тем не менее он выпускал грузовики в основном в среднем классе, а в тяжелом — как шасси для строительных машин. В группе же дорожных поездов FORD является большой редкостью. Изменится ли это положение с новой моделью STERLING LT-9500, покажет время.

Самую малую долю рынка в семье больших американцев занимает канадская фирма WESTERN STAR. Некогда бывшая часть WHITE Motor, WESTERN STAR делает упор только на грузовики тяжелого класса, предлагая как капотные тягачи, так и с кабиной над двигателем. Хотя дизайн капотных тягачей WESTERN STAR весьма схож с формами Kenworth. После того как DaimlerChrysler приобрел канадцев, пока не слышно планов о сокращении слабых звеньев, коих теперь у автогиганта стало целых четыре (Freightliner, STERLING, Daimler Benz и WESTERN STAR), на австралийском рынке.

Европейские производители тоже не забыли про пятый континент, некоторые напрямую, а другие косвенно.

Современные высокотехнологичные MAN-2000 и Daimler Benz — Actros продаются в Австралии с момента появления их в Европе, но не так успешно, так как не очень хорошо подходят для суровых условий, связанных с дальними перевозками. К тому же ни один из немецких изготовителей не предлагает тягача в капотном исполнении, что здесь расценивается как недостаток.

Оба шведских концерна VOLVO и SCANIA организовали тут свои дела получше и не в последнюю очередь благодаря наличию капотных моделей.

SCANIA уже более сорока лет реализует здесь свои машины, прорыв в продажах удался в 80-х, в частности, в секторе тяжелых перевозок на





большие расстояния. С появлением 4-й серии в 1997 году популярность SCANIA продолжала расти, а позже появились капотные тягачи для ROADTRAINов с 530-сильными дизелями. У австралийских водителей SCANIA пользуется репутацией комфортного европейского грузовика с надежными агрегатами и развитой фирменной службой ремонта и снабжения.

VOLVO начинала в Австралии с продаж двух моделей – F12 и N12. Вторым важным этапом стало приобретение WHITE Motor в 1981 году. WHITE до этого давно и уверенно занимал неплохие позиции в тяжелом классе. Сейчас VOLVO продает грузовики, собранные американскими и австралийскими заводами, только под своей маркой, кстати, эта продукция европейским перевозчикам недоступна. Модельный ряд VOLVO состоит из: капотного NH с моторами на выбор Volvo или Cummins, их охотно приобретают в качестве тягача под дорожный поезд, также серии FH с кабиной над двигателем, так популярного в Европе, и конструктивного ряда FM, преимущественно используемого как шасси под оборудование.

IVECO относительно новая марка для Австралии, хотя до этого FIAT с 60-х и MAGIRUS с 70-х годов начали продажи своих грузовиков на пятом континенте. Сегодня IVECO завозит сюда все европейские типы: EuroTech, EuroStar и EuroCargo. Для завоевания популярности у местных водителей и экспедиторов фирма снабжает свои грузовики моторами Detroit Diesel или Cummins. IVECO не обошла вниманием и капотную версию, специально для австралийского рынка разработали модель Power Star, которую там и изготавливают.

Renault присутствует в Австралии косвенно, т.е. через американскую «дочку» MACK, которая ему принадлежит, предлагая европейские модели с кабиной над двигателем под названиями Mack-Magnum и Mack-Quantum.

DAF в ранние годы делал попытку закрепиться на пятом континенте, но безуспешно. Между тем DAF входит в Paccar-group (Kenworth, Peterbilt, Foden) и через ее сеть предлагает сегодня свои машины из среднего класса и имеет неплохие перспективы с тяжелой моделью DAF 95 XF, снабженной Cummins-мотором. Возможно, она заменит полностью устаревшую бескапотную модель Kenworth K 100 G.

Когда-то в Австралии было три отечественных производителя, но сегодня существует только одна небольшая фирма RFW, которая планировала выпуск трех- и четырехосных полноприводных грузовиков для движения по бездорожью.

Доминируя в легком и среднем классах, японцы занимают второстепенные позиции в тяжелом. В этом классе грузовики фирм HINO, MITSUBISHI, UD-NISSAN, FUSO и ISUZU в основном применяются как шасси под коммунальное и строительное оборудование и в незначительном объеме как тягачи. Думаю, что совершенно напрасно потратите время в поисках дорожного автопоезда с тягачом японского производства.

Австралийские водители грузовых автомобилей и шефы транспортных компаний отдают предпочтение, даже, можно сказать, «клянутся в верности» американским дизельным агрегатам: Detroit Diesel, Caterpillar и Cummins. И часто так получается, что европейским изготовителям грузовиков для успешной продажи своих машин нужно предложить клиентам комплектацию с одним из моторов от американской тройцы. Только две европейские фирмы, SCANIA и Daimler Benz, до сих пор отказываются от такой практики. Три американских машиностроителя долгие годы имеют примерно одинаковый уровень качества по надежности и экономичности, а также соответствие конструктивных рядов. Еще десять лет назад мощность двигателя в 500 л.с. считалась пределом для тягача дорожного поезда, средние значения которых лежали в диапазоне от 380 до 460 л.с. В 1996 году впервые появился мотор в 600 л.с., а в 2000-м выпустили двигатель 675 л.с., и нетрудно предположить, что планка 700 л.с. будет скоро успешно преодолена.

Detroit Diesel выпускает довольно новую серию моторов 60, применяемую для тяжелых грузовиков. Агрегаты от 400 до 500 л.с. с объемом 12,7 л считаются стандартными для комплектования тягачей ROADTRAINов. Недавно фирма добавила модель 1850 в эту серию, мощность которого 550 л.с.

Другой конкурент – Cummins, с 1998 года предлагает конструктивный ряд Signature, разработанный на основе успешной модели N14 с вариантами от 500 до 600 л.с. В 1999 году на выставке грузовиков в Брисбене общественности представили новую модель мощностью 675 л.с., в последующие месяцы ее активно устанавливали Kenworth, Freightliner, VOLVO и WESTERN STAR на новых тягачах.

Третий моторист – Caterpillar – успешно реализовывает свою серию двигателей 3406 с диапазоном от 355 до 550 л.с., венцом которой является мотор C16 мощностью 600 л.с. Он выполнен по нормам Евро-3 и с 2000 года предлагается потребителям. В этом году ожидается последняя версия в 650 л.с.

Резюмируя этот обзор, хотелось что-то сказать и про нас, но только одно слово пришло на ум – ЭКЗОТИКА.



KVAS-train – made in Ukraine



АВТОТРАК

40





GLC
GÖTEBORGS
LASTBILCENTRAL

GLC
504

сделай сам

42

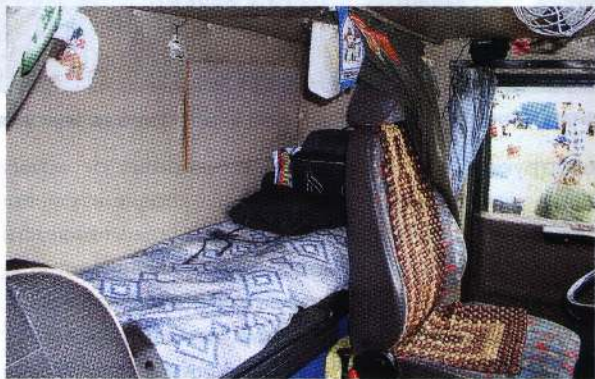
Александр Евдокимов
Фото автора

«Что недоделал производитель – доделает потребитель»!.. Похоже, именно по такому принципу делали и делают грузовые (да и легковые тоже) автомобили отечественные заводы. Наш избалованный потребитель этих «трохи недоробленных» смиренно покупает и годами на них ездит, кляня жизнь-подлюку и завод-изготовитель. Но есть и такие, кто не сидит сложа руки, а засучивает рукава и начинает самостоятельно (раз завод не может!) доделывать и совершенствовать своего «железного коня». Желаете пример? Извольте.

Перед вами – двухосный КамАЗ-4325. Грузовик уже давно не молод – выпущен в 1991 году, на кардан намотал уже больше полумиллиона километров. К нынешнему владельцу Кириллу этот КамАЗ попал в 1996 году. И вот с тех самых пор владелец своего кормильца неустанно «строит». И «настроил»

уже немало. Начнем, как говорится, с головы.

После покупки начавшая ржаветь кабина была сразу разобрана для перекраски. Старую краску содрали, железо тщательно отчистили и подготовили перед покраской. А для лучшей защиты от коррозии кабину обработали пушечным салом. В итоге даже спустя семь лет кабина находится



в очень даже приличном состоянии. А всего-то делов — один раз хорошо сделать «жестянку».

«Лицо» у грузовика тоже новое: на штатные металлические бампер и откидную панель, используемые как каркас, установлены выполненные на заказ пластиковые панели. Машина стала выглядеть более привлекательно, к тому же пластик

не боится камней и пескоструя из-под колес машин. В бампере установлены фары от «Жигулей», а ниже — мощные прожектора Hella. Ночью этот КамАЗ видно издалека...

Открывая дверь кабины, отмечаю, что она явно потяжелее обычной. С чего бы это? Оказывается, в двери имплантированы самодельные металлические профи-

ли, которые играют роль брусьев безопасности! Сами двери изнутри обшиты генеральским сукном. Это дополнительная шумотеплоизоляция, да и выглядит сукно получше, чем голый пластик двери. Кроме этого, прилажены более удобные дверные ручки от «Жигулей». Штатная ручка камазовской двери — настоящее недоразумение: когда дверь

открыта настежь, до ручки уже не дотянуться. А так — все рядом, да и рукоятки эти можно использовать как подлокотник.

В двери на уровне подножек владелец также встроил небольшие лампочки. Открыл ночью дверь, вылезая из машины, и прекрасно видишь ступеньки и то, что под ногами. Кроме них, на углах кузова прикручена еще пара





Мост Раба. Энергоаккумуляторы – камазовские, с удлиненными штоками

фонарей. Эти «мини-фары» зажигаются при включении задней передачи (или клавишей на панели) и освещают все, что сзади машины и по бокам. Отличная штука, когда надо маневрировать и сдавать задним ходом в темноте!

В салоне рационализаторской мысли тоже нашлось где разгуляться. Вот над головой пристроилась самодельная фанерная полка с двумя отсеками, куда можно положить документы и всякую мелочевку, чтоб по салону не болталась. В эту же полку встроена магнитола с двумя колонками и прикручена рация. Про-

стенная конструкция, на колёнке сделана, но как удобна – все под рукой. Чтоб заводу такую полку сразу поставить?! Так нет же, все надо делать самому...

Вместо тонкого «родного» руля Кирилл поставил более удобную баранку от «Икаруса». Также установил цивильный рулевой кожух с двумя подрулевыми переключателями (они куда удобнее, чем штатная «кочерга»), взяв все это от легковой машины. Часть сервисных функций (включение освещения, дворников и т.д.) возложена на клавишный блок, взятый от «Волги» и установленный на панели

приборов справа от водителя. Сами клавиши имеют опять же «самопальную» подсветку на светодиодах, которые потребляют меньше тока по сравнению с традиционными лампочками. В общем, ночью мимо клавиши не промахнешься.

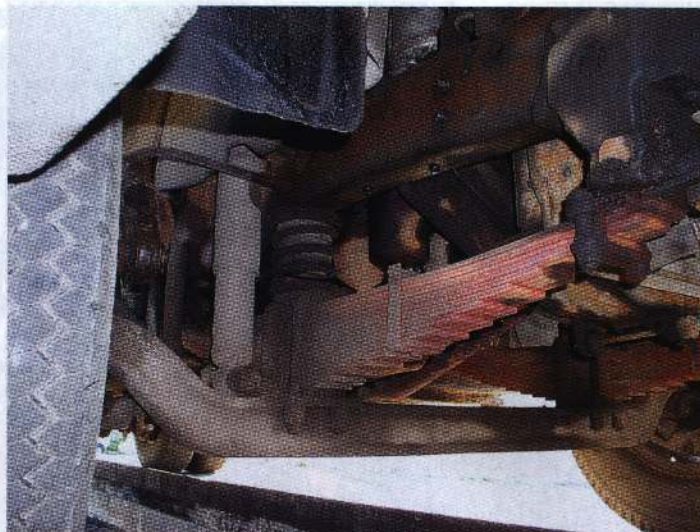
Идем дальше. Владелец ухитрился установить на рабочем месте сиденье от грузовика Mercedes-Benz. Надо сказать, что такое современное кресло на фоне древнего камазовского интерьера – это зрелище. Хотя главное тут, конечно, вопрос комфорта. С этим все в порядке: кресло – на пневмоподвеске, с электроподогре-

вом, поясничным упором и большим количеством регулировок. Воздух на подвеску и подушки сиденья отбирается от питающей магистрали, подводящей воздух из ресиверов к стоящему в кабине штатному крану стояночного тормоза. В подводящую стальную трубку врезан тройник, а с него уже идет отдельная трубка на пневмосистему сиденья.

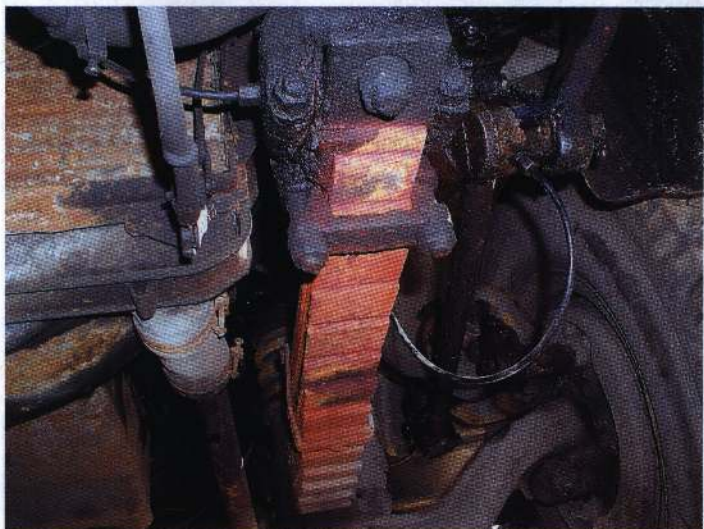
Продолжая исследовать кабину, в задней стенке кабины обнаруживаю две вместительные ниши. Откуда они тут взялись? Дело в том, что обычно в задней стенке камазовской кабины прорезаны два окна. Владе-



Кардан укорочен на 7 см. Стойки стабилизаторов удлинены вставками



Передний мост с пружинами от штатных энергоаккумуляторов и мазовскими амортизаторами



Трубки смазки ресорных пальцев и рулевых тяг



Подвесной подшипник опущен примерно на 45 мм. Видна трубка, подводящая смазку

лец вынул из проемов стекла и с внешней стороны приделал к задней стенке два небольших самодельных ящика, обшитых изнутри. Получились удобные шкафчики под разное дорожное барахлишко.

Немало внимания было уделено шумовиброизоляции и теплоизоляции салона. Так, стойки лобового стекла и панель приборов обтянуты мягким материалом вроде кожзаменителя, так как чем меньше в кабине «голово» железа, тем в ней теплее, а также меньше резонанс от работающего мотора. Кстати, моторный тоннель также укрыт ковро-

лином. В итоге кабина лучше держит тепло и при работающем двигателе в ней действительно не по-мазовски тихо.

Теперь заглянем под машину. Отдельного упоминания заслуживает оригинальная и опять же самодельная система смазки точек ходовой части, двигателя и трансмиссии. В один прекрасный день владельцу надоело ползать под машиной в грязи со шприцем наперевес. И он сделал следующее. Штатная пресс-масленка (помпы, например) выворачивается из своего гнезда, а на ее место вворачивается штуцер. На штуцер надевается длинная

пластиковая трубочка диаметром примерно 6 мм. Трубочка выводится в легкодоступное место (скажем, под переднее откидное «забрало» кабины), потом она «стыкуется» с переходником, который, в свою очередь, прикручивается к старой пресс-масленке. Теперь берется шприц и через масленку вся эта магистраль накачивается смазкой, которая затем начинает поступать к трущимся поверхностям. И так для каждого узла. На нашем герое таким образом смазываются два десятка точек: помпа, выжимной подшипник сцепления кулиса рычага КПП, наконечники рулевых тяг,

ресорные пальцы переднего и заднего мостов, трещотки, тормозной вал и колодочные пальцы заднего моста Raba, подвесной подшипник кардана и т.д. Не надо лезть под машину, откидывать кабину – все масленки выведены туда, куда можно легко подобраться даже в чистой одежде. За пять лет работы эта система показала себя с лучшей стороны.

В процессе эксплуатации грузовика в адрес «родного» заднего моста и подвески было высказано немало «теплых» слов. Редуктор моста, представляющий собой сборную «солянку» из деталей от разных моделей





1. Дополнительный 500-литровый бак. Ящики – самодельные. Ресивера перенесены и стоят над баком. Показан маслосепаратор, перенесенный на кузов

2. Фонари на кузове освещают пространство сзади и по бокам. Бачок стеклоомывателя перенесен на крыло

3. Ящики на месте задних стекол. Чуть ниже – канистра с водой для мытья рук

4. К горловине бака приварена трубка под заправочный пистолет бензоколонки

КамАЗов, «живет» всего 25 – 30 тыс. км! Что до подвески, то штатные рессоры слабые, расчетную грузоподъемность в 6,5 т держат плохо, машина становится валкой, как лодка в шторм. Терпеть такое постоянно не хотелось, и пришлось снова браться за гаечные ключи...

Вместо штатного заднего моста под машину «вкатили» куда более надежный мост Raba, взятый от грузовика Skoda LIAZ 110. Так сложилось, что по поводу установки импортного моста владелец общался с камазовскими инженерами, вердикт которых был однозначен – мост Raba на КамАЗ поставить нельзя. Но он там

стоит! Был доработан кардан, подобраны соответствующие углы установки редуктора и хвостовика КПП, удлинены стойки стабилизатора. Заново выточили новые площадки под стремянки рессор, так как штатный «камазовский» мост квадратный, а «рабовский» по форме похож на яйцо. Итог – мост уже 2 года работает без проблем.

Подвеска тоже подверглась доработке. Для уменьшения валкости грузовика на передней оси установлены дополнительные пружины, а также амортизаторы от МАЗа. Сзади поставлен более мощный пакет передних мазовских 14-миллиметровых

рессор. Правда, на МАЗе в штатном пакете стоит семь листов, здесь же их количество после соответствующей примерки и подгонки было доведено до десяти. Подвеска получилась жестче, зато машина стала более устойчива и теперь легко держит нагрузку в 10 т.

Доделка не миновала и рулевое управление. Вместо штатного гидроусилителя руля был установлен агрегат большей производительности от военного КамАЗа серии 4310 с колесной формулой 6х6. Правда, поначалу пришлось сменить несколько агрегатов – то текут, то шумят... Зато руль теперь легко крутится даже на холостых обо-

ротах, не требуя подгазовок. Свою лепту в легкость рулевого управления также вносят рулевые шкворни на игольчатых подшипниках. Также обильно смазывается подшипник на рулевой колонке сразу под рулем, о котором некоторые «камазисты» забывают или вовсе не знают о его наличии.

Это был итог за первые 7 лет, пока нынешний владелец эксплуатирует и дорабатывает машину. Но есть и дальнейшие планы: нарастить крышу кабины, внести некоторые усовершенствования в систему смазки, поработать с системой освещения и т.д. Стройка продолжается...

GOK

ГРУППА КОМПАНИЙ «ГОК»



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

Тел.: 502-9675, 937-9610, 435-0527
Факс: 195-4220
www.gok.ru, e-mail: info@gok.ru, shop@gok.ru



Тел: 1095 746-39-44, 303-45-34
Т/Ф: 1095 528-03-57, e-mail: info@vms.ru

ИЗГОТОВЛЕНИЕ И РЕМОНТ
-Тенты, каркасы, ворота.

- Увеличение, уменьшение объема кузова.
- Работы по замене пола, лапарация и прицепа в автопоезд L=24 м.
- Ремонт прицепной техники: ходовая, тормозная система, электрооборудование, ABS, сварочные работы.



$V = 150m^3 - 165m^3$

Установка, обслуживание, ремонт на базе авто.



ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ

FULDA

ВЫСОКОЕ НЕМЕЦКОЕ КАЧЕСТВО

ПО РАЗУМНЫМ ЦЕНАМ

СО СКЛАДА В МОСКВЕ




Лорри Лайн

Тел.: (095) 440-2000
Адрес: Москва, Рябиновая, 26

КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
ПОКРАСКА
ВСЕХ МОДЕЛЕЙ
ГРУЗОВИКОВ
ПРОДАЖА
ПЛАСТИКОВЫХ
ДЕТАЛЕЙ КАБИН

Тел.: (095) 772-0606

SCANIA VOLVO

47

ПРОДАЖА ПОЛУПРИЦЕПОВ

- импортных
- тентованных
- рефрижираторных
- новых
- б/у

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

СЕРВИС



ООО «РЕФТРАНССЕРВИС»

Ремонт любой топливной аппаратуры
Продажа запасных частей для грузовиков, тягачей, автобусов

ТЕХ-ДИЗЕЛЬ

121741 Москва
ул. Рябиновая, 46 А-1
(095) 509-3386
(095) 446-7533

BOSCH
LUCAS
ZEXEL





авто31

торговый комплекс

- АВТОЗАПЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ
ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
И ИНОМАРОК
- ИНСТРУМЕНТЫ, СПЕЦОДЕЖДА
- КАФЕ, САЛОН СВЯЗИ, ОБМЕН ВАЛЮТЫ
- МЕСТА ДЛЯ АРЕНДАТОРОВ



957-1186

957-1310, 957-1211, 957-1191, 957-1075

ВНЕШНЯЯ СТОРОНА МКАД, 2 КМ ОТ ВАРШАВСКОГО ШОССЕ В СТОРОНУ КАШИРСКОГО

E-MAIL: AVTO-31@MAIL.RU

MBL MOTORS АВТОЦЕНТР МБЛ МОТОРС

официальный дилер
INTERNATIONAL & FREIGHTLINER

Всегда в наличии выбор из 50 автомобилей –
капотные, бескапотные

Двигатели на выбор:
CUMMINS
CATERPILLAR
DETROIT DIESEL

Индивидуальный подход
к каждому клиенту

Гибкая система скидок
при покупке техники,
приобретении запасных
частей и сервисном
обслуживании



FREIGHTLINER
LLC

Worldwide Chrysler Company

Лучший
экспортный
грузовик на
«Международном
Автосалоне 2003»
в Москве

ARGOSY
агентство в России

Полная предпродажная подготовка
Продажа в кредит
Лизинг для частных
и юридических лиц

Самый большой склад
запчастей в России

Гарантия:
на б/у технику
от 6 месяцев
на новые автомобили
– 24 месяца

Цены на запчасти
снижены до 40%



INTERNATIONAL 9200

Телефон: (095) 900-11-01 (многоканальный)
г. Москва, ул. Дубнинская, д. 83
e-mail: mblmotor@corbina.ru

РАЗБОР европейских грузовиков

Сложный ремонт грузовой техники
Ремонт КПП с гарантией
Москва, ул. Енисейская, 39
Телефон: (095) 772-5951
(095) 109-2819

«ТРАК ШОП»

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК

Адрес: Москва, 31 км МКАД, «АВТО-31», офис Б1-4

Телефоны: (095) 792-4972, 8-926-229-1046

(095) 957-1075, (095) 957-1211

(095) 957-1310, (095) 957-1197 доб. 132

E-MAIL: TRUCK.SHOP@MTU-NET.RU

Адрес: 75 км Киевского ш., Балабаново

Телефон: (8910) 914-4110

Адрес: Новороссийск, ул. Мира, 2

Телефон: (+7 918) 484-1959

KONI
BUS TRUCK & TRAILER



**МКАД
31 км 43км**

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

Телефоны:
(095) 514-1210
(095) 514-1209
(095) 957-1075
(095) 957-1197
(095) 957-1211
доб. 142,
144, 145

Телефоны:
(095) 772-8154
(095) 772-0127



**Ремонт
«Бычков»
и «ГАЗелей»**



Тел.: (095) 772-0606

**ТЕХНОГРУП
запчасти**

для грузовиков, тягачей, автобусов
импортного производства
**Scania, Iveco, Volvo,
Mercedes, MAN, DAF**

31 км МКАД, ТК «АВТО-31», Б-1-6

Тел.: (095) 101-7582
E-mail: teknogroup@hotmail.com

ООО «РИНГ ВЭЙ»

для грузовиков, тягачей и автобусов Mercedes, MAN, VOLVO, DAF, IVECO, SCANIA, прицепов и полуприцепов, осей ROR, SAF, BPW.

**ГИБКАЯ СИСТЕМА СКИДОК.
АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ
3 - 4 ДНЯ**



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ

Москва, 23 и 31 км МКАД, магазин «Мир Грузовиков»

23 км МКАД, тел.: 399-3881
31 км МКАД, тел.: 957-1075,
957-1197, 957-1211,
957-1310 доб. 148, 149
Тел./факс:
399-9257, 399-3435
E-mail: ring_way@hotmail.com

49

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, шоссе Энтузиастов, д. 31, офис 33
Тел./факс: (095) 540-1067 (многоканальный)

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

**СПЕЦИАЛЬНАЯ ФОРМУЛА
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ МАШИН И Д/Т**

ТОСОЛ И АНТИФРИЗ


С полным пакетом функциональных присадок европейского качества



-50°C **+130°C**

Тел./факс: 357-8782,
502-6482

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





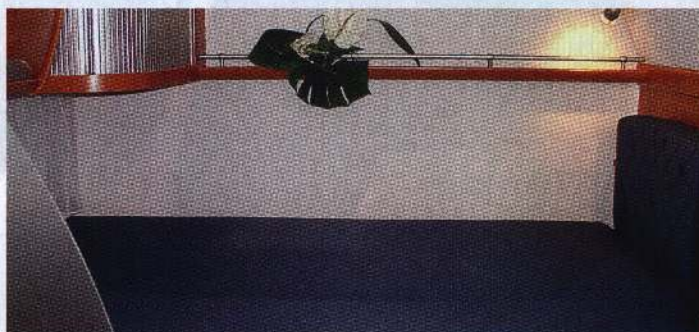

Хюмермобиль

Гуляя по территории выставки «Автосалон-2003», в закулке одного из павильонов я наткнулся на диковинный автомобиль по имени Hymer. Приглядываюсь. Ба, да это же дом на колесах! Те самые дома, которые так часто мелькают в американских кинофильмах! Но похоже, что этот аппарат не из Америки. Дизайн – строгий, но вместе с тем гармоничный и элегантный – явно европейский, да к тому же на капоте машины скромно сияет шильдик Mercedes-Benz...

Компания Hymer – один из лидеров европейского рынка кемперов – была основана в 1958 году Альфонсом Хюмером и за время своего существования выпустила больше 75 000 автодомов и 125 000 жилых автоприцепов для отдыха, путешествий и бизнеса. За прошлый год компания продала по всей Европе почти 23 000 автодомов и жилых прицепов, а ее годовой оборот составил 1 137 800 000 евро. И вот те-

перь фирма решила начать продвижение своей продукции и в Россию в целях создания на рынке нового сегмента автодомов, который, по мнению специалистов фирмы, имеет большие перспективы.

Для российской премьеры фирма привезла на выставку свою новейшую топовую модель – Hymermobil S-Class 820. Этот роскошный автодом длиной 833 см, рассчитанный на долговременное проживание 4 человек, нашпигован современ-



ной техникой под самый потолок, что позволяет ему работать не только дома, но и офисом, студией, мобильным коммуникационным центром и т.д. Спутниковая антенна позволяет пассажирам автодома всегда быть на связи с внешним миром: принимать телеканалы, пользоваться системой навигации, выходить в Интернет или подключаться к телефонной линии. И все это — не выходя из салона. Кроме этого, в стандартную комплектацию автодо-

мов S-класса входят: диван, кресло и столик в гостиной; раковина, плита и микроволновая печь на кухне; душевая кабинка; туалет; отдельная спальня; телевизор; спутниковая антенна и многое другое, чего в статье просто не перечислить.

Что же до трехлучевой звезды на капоте, то объяснение здесь простое. «Хюмермоби́ли» строят на шасси легких коммерческих автомобилей Mercedes-Benz Sprinter серии 616 (полная масса 5990 кг). Для повышения ус-

тойчивости автодома на дороге колея задних колес расширена. Стандартного «мерседесовского» 5-цилиндрового 2,7-литрового дизеля CDI мощностью 156 л.с. вполне хватает для достижения максимальной скорости 120 км/ч. А больше и не надо, ведь это машина не для гонок, а для неспешного, полного достоинства «дрейфа» по дорогам.

По замыслу концерна, Hymermobil S-Class в России будет предназначен в основном

для бизнесменов, которые станут использовать такие автодома в качестве мобильных офисов в районах, где нет обычных средств связи и комфортных условий проживания. Оно и понятно, ведь развитой на Западе индустрии сдачи таких автодомов в аренду в России нет, а разом выложить за машину сумму, превышающую \$150 000, у нас пока могут немногие. Но они точно есть. Так, выставленную машину купили уже на второй день работы автосалона...





Биржа труда на колесах

Поиск работы – дело непростое и хлопотное. А поиск работы для живущих, скажем, в сельской местности – еще более сложный процесс. Ехать на биржу труда? Она, как правило, в городе, а до него еще как-то надо добраться и потом вернуться домой. А если город километров за 50 – 100 и доехать не на чем? Да и если ходят до города автобусы, то при нынешних ценах на проезд много ли наездишься? Словом, кто жил в деревне, тот знает эти извечные трудности русской глубинки. Один из выходов из этой ситуации – мобильные центры занятости населения, которые недавно начали создаваться по заказам Министерства труда и социального развития РФ. Об одной из таких «бирж на колесах» и пойдет речь.

Мобильный центр создан на базе однодверного автобуса малого класса Hyundai County Deluxe. Минтруда РФ заказало эту машину для департамента федеральной государственной службы занятости населения по Саратовской области. Заказ выполняла группа компаний «Рост» из Санкт-Петербурга.

Задача такой «мобильной биржи» – предоставить посетителю возможность получить необходимые юридические консультации, а также пройти собеседование и психологические тесты, получив по их итогам список соответствующих вакантных мест работы. Для этого машина оснащена по последнему слову техники.

В салоне предусмотрены 5 рабочих мест для сотрудников службы занятости и 5 мест для посетителей. Каждое рабочее место оборудовано современными компьютерами, в которых хранятся базы данных по вакансиям, программы тестов и другая необходимая информация. У компьютеров есть выход в Интернет с помощью сотовой связи GPRS, что позволяет, например, обмениваться информацией с другими центрами занятости и оперативно пополнять базы вакансий. Кроме этого, центр оборудован сотовым телефоном, мультимедийным проектором, видеодвойкой и всепогодной акустической системой с радиомикрофоном. На стоянках всю эту электронику питает переносной дизельный электрогенера-

тор на 220 В, что делает мобильный центр полностью автономным и не зависящим от наличия электроэнергии в местах работы.

Автобус Hyundai в качестве базы для центра был выбран исходя из простоты его конструкции, наиболее выгодного соотношения цена/качество и широкой сервисной сети, насчитывающей 5 станций по России. Рессорная подвеска автобуса успешно справляется с разбитыми сельскими дорогами, а 3,3-литровый 115-сильный дизель D4AL с рядным ТНВД и предпусковым подогревателем давно зарекомендовал себя в России как надежный, экономичный и неприхотливый мотор.

Надо отметить, что это уже третий по счету мобильный

центр занятости населения на базе Hyundai County за последние полгода. Две первые машины уже успешно работают в Ленинградской и Тверской областях. Например, в рамках программы поддержки молодежи эти центры посещают сельские школы, помогая учащимся в подборе мест дальнейшей учебы и работы. Приезжают мобильные центры и в воинские части, чтобы помочь подобрать подходящие места работы на «гражданке» для уходящих в запас военных. И так далее. В общем, работы мобильным центрам занятости хватает и их востребованность уже очевидна. Поэтому министерство намерено продолжать заказывать подобные «биржи на колесах».



HYUNDAI
КОМТРАНС
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

Комfort и качество Hyundai проверено российскими дорогами.



County 12-28 мест



Express HSX 28-45 мест

АВТОБУСЫ
ГРУЗОВИКИ

СТРОИТЕЛЬНАЯ
ТЕХНИКА

КОММУНАЛЬНАЯ
ТЕХНИКА

ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ
ЭВАКУАТОРЫ



Миксеры 7-9 куб. м



Грузовики 2,5-100 т

Предлагаем всю гамму коммерческой техники марки Hyundai осуществляем любое дооборудование по желанию заказчика. Предоставляется гарантия и сервисное обслуживание.

Центральный офис: Москва, ул. Сокольнический вал, д. 1а. Тел.: (095) 255-2912, 234-2650, 255-2912, факс: (095) 255-2804.
E-mail: hyundaicomtrans@mtu-net.ru

Технический центр: Москва, шоссе Энтузиастов, 23. Тел.: (095) 273-8779, факс: (095) 232-6489. E-mail: service@corbina.ru

Ассоциация «Дельрус»: Екатеринбург. Тел.: (3432) 10-3208, 10-5472, факс: (3432) 20-6663

«КореяМоторЮг»: Краснодар, ул. Лузана, д. 6. Тел.: (8612) 24-5879, тел./факс: (8612) 24-4725. E-mail: koreamotor_yg@mail.ru

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ НА ВЗАИМОВЫГОДНЫХ УСЛОВИЯХ





автобусы-2003

Александр Евдокимов. Фото автора

Прошлогоднее московское мотор-шоу выдалось на редкость урожайным по части новинок от автобусных компаний. В этом году на «Автосалоне-2003» новичков было поменьше, но менее интересным от этого выставка не стала. Наоборот, сюрпризов хватало, и в первую очередь от отечественных автобусостроителей. С них мы и начнем.

ЛАЗ

Полной неожиданностью стал дебют новейшего полтора-метражного 12-метрового туристического лайнера ЛАЗ-52081 «НеоЛАЗ». Многие в этой машине имеет приставку «первые». Например, это первый «лазовский» автобус, полностью созданный с помощью методов компьютерного проекти-

рования. Такой подход позволил серьезно сократить сроки работ над машиной, которые заняли всего около 8 месяцев. Также впервые на «ЛАЗе» широко применяют пластмассу: из нее изготовлены передняя и задняя панели кузова. Также стоит отметить, что боковые панели кузова из оцинкованной стали не привариваются, а



НеоЛАЗ

класса: аудиовидеосистема, туалет, мини-кухня, холодильник. Максимальная число мест для сидения пассажиров – 51, минимальное – 47. В качестве базовых силовых агрегатов покупателям предложены двигатели фирм Mercedes-Benz и MAN. В качестве опций можно заказать моторы Deutz либо Raba. Передняя подвеска – только независимая, производства ZF. Стандартный задний мост тоже несет на себе клеймо ZF, но клиент также может заказать «рабовский» мост. Такое обилие западных агрегатов обусловило и цену нового лайнера – 150 000 евро и выше. Снизить цену могло бы более широкое применение российских и украинских комплектующих, но из-за низкого качества их пока мало. Начало производства «НеоЛАЗа» запланировано на январь 2004 года. В дальнейшем есть планы сделать 15-метровую модификацию лайнера.

МАЗ

Ожидалось, что на «Автосалон-2003» минчане привезут

новое поколение своих автобусов, но что-то у завода не срослось. Так что на выставке демонстрировались городские «низкопольники» МАЗ-103 и трехосный МАЗ-107. Машины эти уже давно знакомы, но привлекают внимание некоторые изменения, внесенные в них. Так, на МАЗ-103 установлена выдвигная рампа, по которой в салон теперь могут легко заезжать инвалиды-колясочники. Несколько МАЗов с такими рампами уже работают в Белоруссии, и сейчас рассматривается возможность пустить такой автобус и по некоторым маршрутам в Москве.

Длинномерный МАЗ-107 для повышения маневренности оснастили задней подруливающей осью, благодаря которой радиус разворота составляет 12,5 м. Так что одиночный «107-й» в городе может легко заменить «гармошку» МАЗ-105 за счет меньшей длины и лучшей маневренности. К тому же «107-й» существенно дешевле своего сочлененного собрата. Что касается двигателей, то оба выставленных

автобуса были оснащены передовыми дизелями DaimlerChrysler серии OM 906, оснащенными насос-форсунками, электронным управлением и отвечающими нормам Евро-3. От силовых агрегатов Renault пришлось уйти потому, что французский двигатель стандарта Евро-3 продается только в комплекте с щитком приборов, с которым «завязана» вся управляющая двигателем электроника, что в итоге выходит дороже. С немецкими же моторами таких сложностей нет. И цена автобуса с «мерседесовским» мотором стандарта Евро-3 практически та же, что и с «реновским» двигателем класса Евро-2. Объяснение этому простое: расположенный в Мангейме завод DaimlerChrysler по производству двигателей полностью роботизирован и штампует эти моторы пачками, что позволяет немецкому концерну продавать свою продукцию по вполне умеренным ценам.

И напоследок. На выставке был замечен троллейбус, сделанный на основе... низко-

приклеиваются к каркасу. И в этом случае используемые клеи, герметики и мастики создают резиновую прокладку между стальным листом кузова и каркасом, что исключает вибрации и шум при езде.

Данный автобус построен на так называемом «шасси-багги» фирмы Mercedes-Benz, представляющем собой модульную комбинацию передней и задней подвесок и силового агрегата. (В дальнейшем планируется выпускать автобус как на шасси, так и с несущим кузовом.) Оборудование салона – типичное для машин такого





Ganz-MAZ 103T



НефАЗ-52991



польного МАЗ-103! Такие машины для России и СНГ пока в новинку. Этот троллейбус сделала венгерская фирма Ganz Transelektro, занимающаяся оборудованием для трамваев и троллейбусов. Венгры просто взяли «мазовскую» машину, поставили на нее задний мост Raba, оснастили своим современным электрооборудованием, и получился Ganz-MAZ 103T. Вот ведь грамотный подход: зачем самому разрабатывать и строить кузова и шасси, если есть уже готовые, которые надо только дооборудовать. Это и проще, и в конечном счете дешевле. Сейчас венгры взяли свое детище по России и странам СНГ в поисках заказчиков. А они должны появиться, так как в стране до сих пор есть острый дефицит таких машин.

НефАЗ

Нефтекамский автозавод, известный своими городскими и пригородными автобусами, тоже, видимо, решил застолбить место на перспективном рынке туристических автобусов. На выставке завод представил свой первый лайнер – НефАЗ-52991. Автобус выдержан в традициях жанра:

длина – 12 м, вместимость – 44 человека, в салоне – DVD-проигрыватель с двумя мониторами, мини-кухня, холодильник, биотуалет, климат-контроль и спальное место водителя. Базовый двигатель – V-образный 8-цилиндровый турбодизель «КамАЗ-740.50-360» мощностью 360 л.с, однако по желанию заказчика возможна установка моторов западных производителей. Двигатель агрегирован с механической шестиступенчатой коробкой передач ZF, которая передает крутящий момент на задний мост фирмы Raba. Комфортное «плавание» обеспечивает полностью пневматическая подвеска со стабилизаторами поперечной устойчивости на обоих мостах. Цена автобуса – от \$125 000. Как сообщили нам представители завода, на новичка уже поступают заказы. Например, по два автобуса заказали себе правительства Татарстана и Башкортостана. Что это, пример «поддержки отечественного производителя»?..

РусАвтоПром

Автобусный холдинг «РусАвтоПром» выставил продукцию трех своих подразделений – «ГолАЗ», «ЛиАЗ» и «ПАЗ».

Голицынский завод привез на салон своего «туриста» ГолАЗ-5290 «Круиз», который дебютировал еще зимой. Лайнер длиной 12,5 м вмещает 45 человек, комфорт которым помогают обеспечить видеосистема, кухня и биотуалет. Двигатель (381 л.с.), коробка передач и мосты – фирмы Mercedes-Benz. Стоит все это удовольствие \$165 000. Дороговато, но, по некоторым сведениям, на заводе заложены еще 5 новых автобусов.

Главным сюрпризом от Ликинского автобусного завода стал дебют новейшего 12-метрового городского низкопольного ЛиАЗ-5292 – первого российского автобуса такого типа! Ликинцам, похоже, давно не давали покоя белорусские «низкопольники» МАЗ-103, десятки которых уже несколько лет работают в Москве («Автотрак» №5'2001) и других городах России. И вот «ЛиАЗ» создал потенциального конкурента минчанам. ЛиАЗ-5292 имеет 22 сидячих места при максимальной пассажироместности в 115 человек. Двигатель автобуса – хорошо знакомый потребителям 6-цилиндровый турбодизель Caterpillar 3116, развивающий мощность 234 л.с. и теперь отвечающий экологическим нормам Евро-3. Одна из главных сложностей для конструкторов «низкопольников» – размещение силового агрегата и других узлов. И каждый производитель решает эту проблему по-своему. На новом ЛиАЗе двигатель в блоке с 3-ступенчатым «автоматом» Voith расположен в корме поперечно, приводя задний ведущий мост Raba через угловой редуктор. Но ведь еще куда-то надо девать выхлопную систему, воздушные ресивера и т.д. На «ликинце» же все это хозяйство расположено в корме. Там же – выхлопная система и воздухозаборник, выведенные на крышу. В результате пол в ЛиАЗе получился ровным по всей длине салона. Но дыма без огня не бывает, и в итоге задняя стенка у ЛиАЗ-5292 получилась глухой, а увеличившийся моторный отсек «съел» часть задней накопительной площадки. Но в любом случае пока рано давать машине какие-то однозначные оценки. Надо подождать, пока нови-



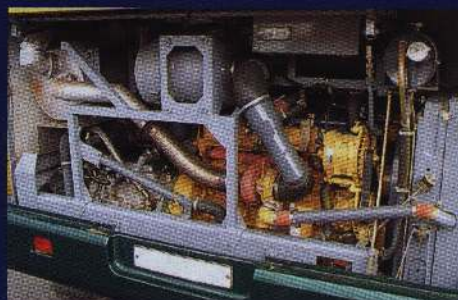
ЛиАЗ-5280 «Круз»

чок покажет себя в эксплуатации. Вопрос лишь в том, когда это случится. По предварительным планам производство модели 5292 должно начаться в 2004 году.



ЛиАЗ-5292

«Низкопольную» тему на стенде «РусАвтоПром» продолжил еще один новый автобус – малый низкопольный городской ПААЗ-3237. Это тоже первый и пока единственный автобус подобного класса, созданный отечественной автобусной промышленностью. Машину сделали по заказу Московского правительства для работы в загруженном транспортном центре столицы, где этот маневренный «пазик» может заменить более круп-





ПАЗ-3237

ные и неповоротливые автобусы. При длине машины 7,75 м в салоне есть 16 сидячих мест, а всего автобус может принять на борт 54 человека. Низкопольная компоновка достигается за счет передней независимой подвески фирмы Raba. Правда, низкопольный этот автобус наполовину – за второй дверью начинается довольно высокая галерка, под которой стоит мотор. Ничего не поделаешь, машина короткая, двигатель поперек, как на ЛиАЗ-5292, не поставишь, можно только продольно. Что же до двигателя, то это 4-цилиндровый Cummins ISBe 150-30 (Евро-3) мощностью 150 л.с. при рабочем объеме 3,4 л. Коробка передач – 6-ступенчатая «механика» марки Praga. Правда, из-за этих агрегатов цена автобуса составляет около \$50 000, что немало даже для богатой Москвы, не говоря уже о регионах. Так что сейчас на заводе думают, как снизить цену машины. Один из вариантов – поднять уровень пола на одну ступеньку, чтобы вместо переднего моста Raba можно было поставить цельную балку моста – это отечественного производства. С мотором еще сложнее. Подходящего российского двигателя стандарта Евро-3 нет и в ближайшее время не предвидится. Так что пока в этом проекте остается много вопросов, хотя и предполагается, что на конвейер машина встанет со следующего года. В общем, поживем – увидим.

АО «Черкасский автобус»

Это украинское предприятие известно своими малыми городскими автобусами семейства «Богдан». Данные машины, разработанные АО «Укравтобуспром» (бывший

Всесоюзный институт автобусо-троллейбусостроения, Львов), выпускаются с 1999 года с использованием агрегатов японского грузовичка Isuzu NQR71P. Дела у фирмы идут хорошо. Если за 1999 год завод выпустил всего 3 автобуса, то в прошлом году эта цифра составила 467 единиц. План производства на этот год – уже 1000 машин. До недавнего времени главным покупателем «богданов» был Киев (в нем сейчас работают около 700 таких автобусов), хотя и другие украинские регионы сейчас все активнее покупают эти автобусы. Но успехов на родине украинцам, похоже, мало, и они хотят попробовать свои силы и на российском рынке. На выставке завод представил новую модель А-092 (она появилась в феврале этого года), оснащенную АБС и мотором экологического стандарта Евро-3. Именно эту машину будут предлагать в России, для чего уже получена российская сертификация на пробную партию из 50 «богданов». При длине 7420 мм автобус имеет 21 сидячее место, а общая вместимость составляет 46 человек. Четырехцилиндровый турбодизель Isuzu серии 4HE1-XS при объеме 4,75 л развивает 145 л.с. Городской расход топлива при полной загрузке – 17,5 л. Стоимость такого «Богдана» с учетом всех пошлин и налогов составит от \$37 000.

Другой новинкой, показанной на автосалоне, стал предсерийный образец городского А-062 – самого маленького автобуса в семействе «богданов». Машинка длиной 6355 мм и шириной 2100 мм имеет 17 сидячих мест при общей вместимости 34 человека. На А-062 стоит рядная дизельная

«четверка» Isuzu стандарта Евро-1 объемом 4,3 л и мощностью 103 л.с. Сейчас этот «богданчик» уже сходит с конвейера и стоит он примерно \$23 000. И наконец, совсем недавно стало известно, что начинается производство самого большого «Богдана» – принципиально нового для Украины 3-осного низкопольного автобуса особо большой вместимости. Модель А-231 при длине 15 м может перевозить до 160 пассажиров. Приводится автобус харьковским 6-цилиндровым 9,5-литровым турбодизелем СМД-31Б15 мощностью 272 л.с. Мотор отвечает нормам Евро-2, тормозная система оснащена АБС. Перспективный объем производства – 250 автобусов в год, цена машины – в районе \$125 000.

Hyundai

Продукцию этой фирмы на выставке традиционно представлял ее российский дистрибьютер – фирма «Hyundai КомТранс». Из новинок отметим 2-дверный автобус малого класса County («Автотрак» №5'2003), разработанный специально для России. Данная модель нацелена на работу в качестве маршрутного такси, как более современная, комфортная и безопасная альтернатива «газелям». Но по российским требованиям такие машины должны иметь две пассажирские двери. County же изначально имел только одну дверь. Поэтому по заказу своего российского дистрибьютера корейцы освоили выпуск специальной модификации с дополнительной дверью. Вместимость автобуса в зависимости от колесной базы составляет от 25 до 29 сидячих мест. По заказу возможна

установка кондиционера, магнитолы с микрофоном, предусмотрена как мягкая, так и более простая отделка салона. Базовым двигателем служит новый атмосферный 3,9-литровый дизель D4DC мощностью 120 л.с., специально разработанный для эксплуатации в тяжелых дорожных условиях и хорошо подходящий для России. Кроме этого, на автобусе усилена подвеска, использованы морозостойкие РТИ, установлен предпусковой подогреватель топлива. Хотя данная модификация County появилась всего пару-тройку месяцев назад, столичные и региональные пассажироперевозчики уже проявили к машине пристальный интерес. На сегодня уже заказаны несколько десятков машин. Не последнюю роль здесь играет самая низкая цена «корейца» среди конкурентов – от \$40 000. Для сравнения: аналог County – японская Toyota Coaster – стоит уже от \$60 000.

Setra

Как и ожидалось, на автосалон в Москву впервые прибыла «королева» – флагман фирмы, двухпалубная трехосная Setra S 431 DT. Что можно о ней сказать? Если в деталях, то лучше обратиться к второму номеру нашего журнала за этот год, где все написано. А если в двух словах... Шик, блеск, красота! Мечта водителя и туриста! Техническое совершенство и царский комфорт, возведенные в абсолют! Цена этого абсолюта в России – 550 000 евро со всеми налогами. Желаящих раскошелиться не нашлось и «Ее величество» гордо удалилась обратно на родину. Вернется ли?



А-062 «Богдан»



Hyundai County



Setra S 431 DT



Десять лет назад жил я в США несколько месяцев. Одним из запоминающихся моментов моего вояжа были поездки по американским автострадам, правда, в роли пассажира на знаменитых трехосных автобусах транспортной фирмы «Грэйхаунд». Много чего было интересного, но больше всего меня забавляло, что легковые автомобили двигаются по правой полосе автострады, не превышая разрешенную максимальную скорость 130 км/ч, а по левой полосе несутся фуры как на пожар. Странный народ, индейцы, думал я тогда.

Лет восемь назад, разгружаясь на какой-то базе, я встал рядом с американской сцепкой. Водитель с этой машины показал мне ее и немножко рассказал о ней. После этого американские грузовики я уважал. До этого видел американцев только на трассе, и то редко. Была фирма «Союзконтракт», которая имела несколько сцепок с

Американские тягачи в России: зачем и как

60



капотными американскими тягачами. Вот они иногда встречались мне на дорогах. Смотрелись эти машины пришельцами из другого мира, а уж какие легенды ходили про них! Как мне рассказывали, были братки из ближайшего Подмосковья, которые на «разборки», да и по кабакам ездили на американском капотном тягаче, — набивались туда с десятком и с песнями ката-

лись по Москве. Времена меняются, и все больше и больше машин из Америки работают в России не только в роли «братковозов». Причин в этом несколько.

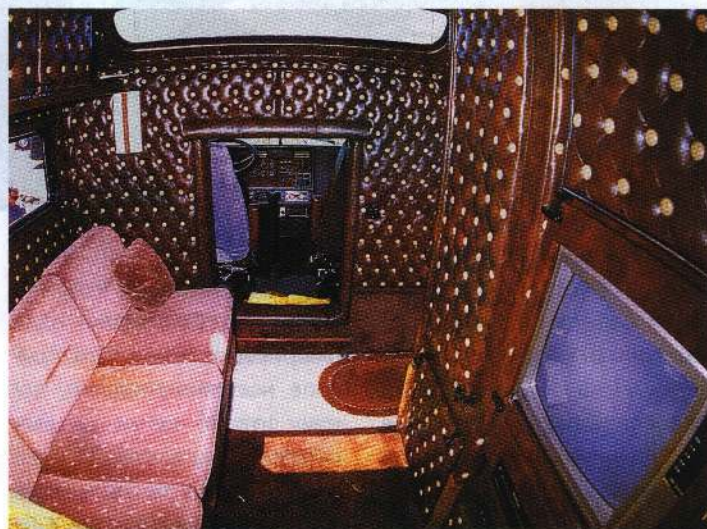
Во-первых, американский пятилетний тягач в среднем на \$10 000 дешевле европейской машины. Бескапотный «интер» 1998 г. тянет на 25 тыс., а наиболее распространенный в России европеец на все 35 – 40 тыс.

Понятно, что на американце в Европу не очень разбежишься из-за ограничения длины, но в российские 20 м американская сцепка укладывается запросто. Поэтому те, кто эксплуатирует иностранцев в России, все больше отдают предпочтение американским машинам.

Во-вторых, в силу специфичности контейнерных перевозок между Россией и

Финляндией трехосные тягачи подходят под такие перевозки. Именно трехосные тягачи с американскими контейнеровозами имеют наилучшее распределение веса по осям для автопоезда полной массой 42 т. Трехосные МАЗы ненадежны и весят на 2 т больше американцев, КамАЗы со своими 260 лошадыми не тянут и также ненадежны, ну а европейцы, как мы уже упоми-

Дмитрий Жигульский
и Александр Евдокимов





Колесная база трехосного американского грузовика считается от центра передней оси до задней точки среднего моста (края покрывки). В стандартном исполнении задним центром может служить расположение пальца полуприцепа. Для двухосного американского тягача — от центра передней оси до центра задней оси. Необходимо помнить, что седло американского тягача можно легко сдвинуть. Предусмотрено это на случай частой и быстрой смены полуприцепов различного назначения, имеющих разную длину от передней стенки полуприцепа до пальца (рефрижератор, контейнеровоз и др.)

нали, слишком дороги. Именно с Северо-Западного региона и началось нашествие алюминиевых тягачей. Наши перевозчики уронили цены, поэтому финны предприняли попытку ограничить въезд американских сцепок в страну, мотивируя это несоответствием прицепов требованиям безопасности. Наши нашли выход и стали переделывать контейнеровозы, сдвигая оси прицепа и добавляя третью.

В-третьих, полно любителей американских тягачей, которые понимают толк в машинах и знают, что по надежности заокеанские машины не уступают европейцам. Ну и легенды о живучести машин сыграли не последнюю роль. А вот насколько эти легенды соответствуют действительности, мы и попробовали разобраться.

Как и зачем появились первые американские тягачи в России, мы не знаем. Но то, что первые машины приходили в Россию практи-

чески убитыми, — это точно. Доходило до того, что с паррома из Финляндии один американец тащил на прицепе несколько машин, потому что те не могли двигаться своим ходом. И надо отдать должное первоходцам, своими силами восстанавливающим эти грузовики, реанимирующим их и осуществляющим на них перевозки.

США имеют самый большой рынок грузовой техники. На нем работают как индивидуальные перевозчики с одним тягачом, так и крупные транспортные компании, имеющие в парке десятки тысяч машин. Для примера скажу, что компания JB Hunt имеет парк из более чем 40 тыс. автомобилей. Лет через пять транспортные компании начинают избавляться от транспорта и закупать новый подвижной состав. Примерно такие же сроки обновления в Европе. Пробеги американских и европейских тягачей после пяти лет эксплуатации примерно оди-

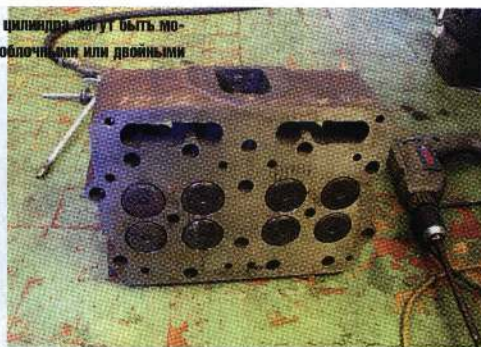
наковы: 500 – 700 тыс. км. Машины, принадлежащие частникам, имеют, как правило, лучшее состояние, чем принадлежащие компаниям. Транспортные компании США экономят буквально на всем. Машины для них строятся максимально упрощенными: минимум удобств для водителя, датчиков, простейшая комплектация. Минимум внимания во время эксплуатации. Через пять лет такие машины возвращаются производителям, а закупаются новые. Производители выкидывают эти машины на вторичный рынок. Кто-то проводит предпродажную подготовку, кто-то нет. В США продать все грузовики невозможно, поэтому бэушные машины поставляются в Южную Америку, Африку, Азию. Вот такие машины попадают и на наш рынок. Первые партии были из самых дешевых — убитых и без предпродажной подготовки. Аппетит приходит во время еды, поэтому наши перевозчики стали более разборчи-

выми и более требовательными к состоянию техники. Да и сами американцы поняли, что если не ужесточить требование к состоянию грузовиков на вторичном рынке, то продавать их странам третьего мира будет все сложнее. Россия может поглотить большое количество такой техники, поэтому американцы начинают серьезно работать с российскими клиентами.

Основная масса американских тягачей, импортируемых в Россию, носят эмблему International. Оно и понятно: в Штатах это самые дешевые машины. Почти все машины бескапотные: 9700 и 9800. Последние два года на российском рынке стали активно предлагаться тягачи марки Freightliner — вторые по дешевизне. Здесь уже лидируют капотные автомобили FLD и FLC. Мы не будем вдаваться в полемику, какие машины лучше — капотные или бескапотные, — у каждого варианта есть свои плюсы и минусы. Но то, что



Головки блока цилиндров могут быть моноблочными или двойными



Составной поршень более долговечен, чем целый



Этот распределитель прошел более 1 млн. км, но ни намека на износ

бескапотные тягачи начали активно предлагаться и продаваться в России, факт бесспорный.

Остальные марки американских автомобилей представлены на нашем рынке очень слабо. Все из-за цены. Но парадокс в том, что американские тягачи, по большому счету, все одинаковые. Оригинальными являются рама, кабина и электрика. Да и эти вещи делаются по одной технологии. Потребитель платит за имя, даже такой практичный народ, как американцы. Заказчик выбирает, какой двигатель, какую трансмиссию и какую подвеску установить на грузовик. Поэтому можно встретить Kenworth, Freightliner, International или Mack с совершенно одинаковыми двигателями, КПП, мостами. Зато разница в цене будет существенная, но ломаться машины будут одинаково.

То, что рамы американских тягачей крепче европейских, утверждают все, кто занимался ремонтом

тех и других машин. Лично я сверлил ручной дрелью раму европейского грузовика, затратив на каждое отверстие по пять минут. Рамы американцев я не сверлил, но те, кто этим занимается, утверждают, что для того, чтобы просверлить одно отверстие электродрелью, можно затратить час и более и загубить при этом не одно сверло. Но тем не менее вечного ничего не бывает и встречаются гнутые лонжероны у американцев, но как следствие тяжелых аварий. Скручивания рам, трещин на них от перегруза и плохих дорог никто вспомнить не может.

Ходит много легенд о фантастическом комфорте кабины американцев. Кабины бывают разными. Никто не спорит, что американцы большие поклонники комфорта. Поэтому чаще всего американские кабины больше европейских. Это касается как капотных, так и бескапотных машин. Уровнем комфорта славятся тягачи, принадлежащие част-

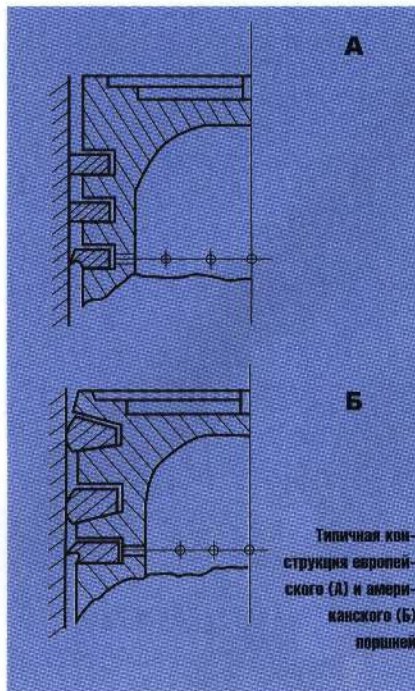
никам. Там есть практически все, поэтому кабина превращается в жилую комнату. Но грузовики, принадлежащие транспортным компаниям, имеют самую слабую и бедную комплектацию в целях экономии. К нам попадают разные машины, поэтому не удивляйтесь, если на американском тягаче спальник окажется меньше, чем у европейской машины. Самому лично приходилось находиться в кабине американского тягача, где тоннель двигателя был по пояс, а ширина спальной полки не более 80 см. Поэтому чтобы добраться до кровати, сначала надо забраться на тоннель, а дальше переползти на полку.

Те машины, которые имеют большой жилой отсек, особенно капотные, требуют больше времени и энергии для обогрева. Так как американские машины к нам поступают без автономок, то в наших климатических условиях лучше потратиться на установку допол-

нительной печи. Бесспорно одно – почти все американские машины имеют кондиционер и круиз-контроль.

Сами кабины алюминиевые. Поэтому при одинаковых габаритах они значительно легче стальных. Я всегда считал, что изделия из алюминия тяжело ремонтировать: металл тяжело поддается рихтовке, требуется аргонная сварка. Но практичный народ американцы максимально упростили процедуру ремонта кабин. Алюминиевые листы кабины крепятся к алюминиевым лонжеронам на заклепках. В случае ремонта заклепки срезаются, с бэушной машины берется такой же лист или электролобзиком из алюминиевого листа вырезается новый и на заклепках сажается на место. Правда, надо учесть, что ручным клепочником заклепки не посадишь, поэтому требуется профессиональный пневмоинструмент. Если повело алюминиевый лонжерон кабины, то лучше не мудрить, а приобрести





Типичная конструкция европейского (А) и американского (Б) передней



Сепаратор-влагоотделитель



Разбитые кронштейны передних рессор International и Freightliner

такой же. В противном случае перекося тяжелой кабины при ее подъеме неизбежен.

Сама подвеска кабины максимально упрощена. Американцы никогда не делают четырехточечную подвеску на пневмобаллонах. Передние точки крепления только на сайлентблоках. А вот сзади кабина может сидеть как на сайлентблоках, так и на пружинах и подушках. И в тех и других случаях амортизаторы не предусмотрены. Поэтому кабины очень жесткие и вкупе с жесткой передней подвеской на таких машинах не очень разбежишься перед кочками, особенно на бескапотниках.

Американцы не делают главные зеркала заднего вида сферическими. Если на европейских машинах правое зеркало имеет легкую сферическую форму, что увеличивает угол обзора, то на американских тягачах неудобство плоского зеркала компенсируется одним или двумя круглыми

сферическими зеркалами. Как мне кажется, это не очень удобно, но водители тем не менее привыкают.

Двигатель

В Америке существуют три основных производителя двигателя для грузовиков, поставляющих их различным автозаводам: Cummins, Caterpillar и Detroit Diesel. Есть и другие производители, такие, как Mack или Volvo, но они устанавливают их в основном на свои автомобили. Поэтому в России на американских тягачах встречается эта тройка. На главный вопрос, какой же двигатель лучше, я услышал прямо противоположное мнение от разных компаний, эксплуатирующих и продающих американцев. Одни утверждают, что лучше DD нашу солянку никто не переваривает, а самый капризный к дизтопливу Caterpillar. Другие говорят с точностью до наоборот. Но все сходится во мнении, что Cummins находится

посередине. Я же, выслушав достаточное количество мнений об американских двигателях, сделал для себя вывод, что пристрастие к производителю зависит от субъективного личного мнения и все двигатели хороши. Очевидно одно: двигатели с электронным управлением наиболее капризны к качеству дизтоплива. Никто в то же время не утверждает, что электроника — это плохо. Просто к таким двигателям надо по-другому относиться. В наших условиях необходимо чаще менять топливные фильтры и следить за тем, чтобы ни в коем случае не допускать даже кратковременную эксплуатацию автомобиля без фильтров. Насос-форсунки у американцев дорогие, в среднем \$500 — 600 (с возвратом старой), и меняются они целиком. Заменой только распылителя не обойдешься. Если старую форсунку оставляешь себе, то цена за новую возрастает на \$300. Поэтому за-

мена всех насос-форсунок обойдется, как минимум, в \$3000.

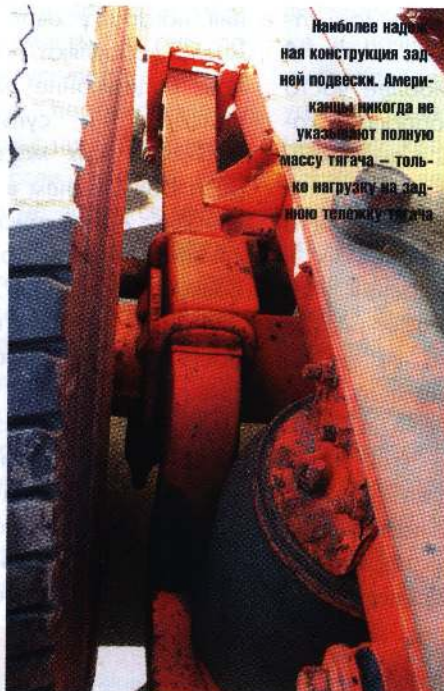
После этого сильно задумываешься, какое топливо заливать. Многие американские грузовики поступают к нам со встроенными сепараторами-влагоотделителями в системе подачи топлива. На двигателе Caterpillar просто заменой форсунок не обойдешься, как на Detroit Diesel. Для этого в программу двигателя необходимо забить код и номера насос-форсунок. Без специального оборудования никуда.

Есть еще одно различие в ремонте двигателей. Если Detroit Diesel и Cummins поставляют ремкомплекты турбин, то на Caterpillar турбина меняется целиком.

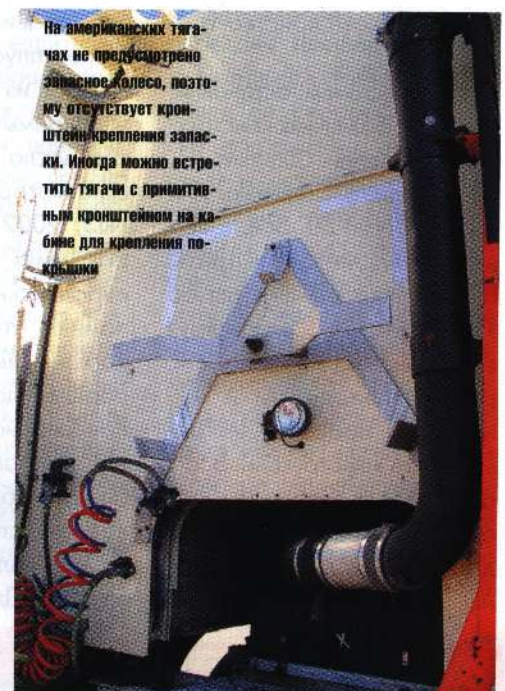
Американские моторостроители одними из самых первых стали использовать составные поршни. По отзывам слесарей они значительно долговечнее цельных. Последние после длительного срока или неправильной эксплуатации дви-



Рессорные пальцы требуют смазки и внимания



Наиболее надежная конструкция задней подвески. Американцы никогда не указывают полную массу тягача – только нагрузку на заднюю тележку тягача



На американских тягачах не предусмотрено запасное колесо, поэтому отсутствует кронштейн крепления запаски. Иногда можно встретить тягачи с примитивными кронштейнами на кабине для крепления запаски

Цены на запчасти для американских грузовиков

Наименование детали	Цена, \$
Фара H6054 (International)	12
Фара H4656 (Freightliner)	12
Фонарь-стоп/габарит	10
Фонарь-стоп (International)	25
Фонарь-повторитель	28
Фонарь поворота угловой (International)	55
Лампа (поворот-габарит)	2
Лампа дневного света	12
Фильтр в гидроусилитель руля	13
Фильтры топливные	от 8
Фильтры масляные	от 23
Фильтры воздушные	от 90
Фильтр в систему охлаждения	13
Фланец кардана	от 250
Крестовины кардана	от 60
Крестовина рулевого кардана	23
Наконечник поперечной рулевой тяги (International)	от 80
Наконечник продольной рулевой тяги (International)	от 90
Наконечник поперечной рулевой тяги (Freightliner)	от 60
Накладки на колодки	от 75 на ось
Шкворни (комплект)	от 230
Тормоз первичного вала КПП	40
Трещетки регулировки колодок	от 40
Тяга рулевая продольная (Freightliner)	170
Сцепление в сборе (с выжимным подшипником)	650
Подшипник опорный первичного вала КПП	40
Сальник ступицы	от 30
Сальник хвостовика	от 20

Наименование детали	Цена, \$
Сайлентблок кабины передний (International)	50
Сайлентблок кабины передний (Freightliner)	40
Сайлентблок кабины задний (Freightliner)	75
Пыльники пластиковые (комплект на колесо)	20
Датчики температуры	от 50
Датчики давления масла	от 160
Датчики позиции двигателя	от 180
Мотор печки (International)	80
Мотор печки (Freightliner)	160
Подкладка под Z-рессору	30
Z-рессора (International)	210
Z-рессора б/у (International)	120
Рессора передняя (International)	320
Рессора передняя (Freightliner)	370
Рессора п/п	от 90
Реле втягивающее	70
Ремни	от 16
Гофра 45 см	40
Хомут глушителя	15
Хомут крепления глушителя	12
Глушитель (International)	250
Глушитель (Freightliner)	190
Ремкомплект седла	300
Элемент осушителя	80
Энергоаккумулятор	70
Разъем воздушной магистрали	3
Стекло лобовое	от 70
Аккумуляторы	от 100



гателя имеют свойство трескаться.

Мы не станем останавливаться на различиях конструкции двигателей Cummins 11, 14-литрового Caterpillar или Detroit Diesel 60. Все, с кем нам пришлось говорить, очень тепло отзываясь об этих двигателях, акцентируя внимание на надежности, ремонтпригодности и технической простоте и грамотности конструкции. Все в один голос уверяют, что американские двигатели долговечнее европейских, но оговариваясь, только

при правильной и грамотной эксплуатации.

Один из наиболее часто задаваемых вопросов: какое масло лить в американские моторы. В «Автотраке» №3, 2002 г. мы писали о различиях американских и европейских поршней. Напомним, что у европейского поршня высота от днища поршня до верхнего компрессионного кольца больше, поэтому в этой части поршня образуется нагар и, как следствие, повышенный износ цилиндропоршневой группы. Для предотвра-

ния нагара в европейские масла добавляют повышенное содержание моющих присадок, и сульфатная зольность этих масел в 2 раза больше, чем в американских. Американские дизельные масла содержат больше беззольных дисперсантов, препятствующих росту вязкости масла от загрязнения сажей и ухудшению его противоизносных свойств. Характерное для американских двигателей более позднее начало подачи топлива в цилиндры и рециркуляция отработав-

ших газов снижают эмиссию оксидов азота, но увеличивают загрязнение масла частицами сажи. Поэтому, прежде чем лить масло в двигатель, ознакомьтесь с требованием производителя двигателя к маслам.

Еще одна особенность американских двигателей в том, что электроника в силу определенных причин вмешивается в управление и снижает его мощность или вообще глушит. Происходит это при перегреве, недостаточном давлении масла, низком уровне ан-

Диагностика кодов двигателя CATERPILLAR

Для определения диагностического мигающего кода пользоваться — если она имеется — лампочкой «ПРОВЕРКА ДВИГАТЕЛЯ/ДИАГНОЗ», размещенной в кабине. Или же диагностический код можно определить при помощи «ЕСАР» (программы анализа электронных схем). На некоторых грузовых автомобилях установлены электронные приборные щитки, которые позволяют непосредственно считывать электронные диагностические коды двигателя. Для получения диагностических кодов двигателя надо следовать указаниям завода — изготовителя грузового автомобиля.

Смонтированные на приборном щитке переключатели уп-

равления маршевым режимом используются для того, чтобы запрашивать у ЭКМ информацию о состоянии системы. Выключив переключатель маршевого режима (OFF), удерживать переключатель «SET/RESUME» (установить/возобновить) в положении «RESUME» (возобновить) до тех пор, пока лампочка «ПРОВЕРКА ДВИГАТЕЛЯ/ДИАГНОЗ» не начнет мигать, показывая 2-цифровой мигающий код (коды).

Последовательность мигающих сигналов представляет собой диагностическое сообщение системы. Первая последовательность мигающих сигналов прибавляется к первой цифре диагностического мигающего кода. После 2-секундной паузы

вторая последовательность мигающих сигналов будет представлять собой вторую цифру диагностического мигающего кода.

За этим последуют дополнительные диагностические мигающие коды и паузы, которые будут высвечиваться таким же образом на дисплее.

Если при считывании диагностических мигающих кодов при помощи одного из указанных способов система показывает мигающий код «55» (неисправностей не обнаружено), это означает, что в системе не было обнаружено никаких неисправностей.

1. Ключ запуска в сторону включения (ON) (включения

двигателя не требуется для просмотра кодов).

2. Лампочка «ПРОВЕРКА ДВИГАТЕЛЯ/ДИАГНОЗ» зажжется на 5 секунд, погаснет и опять зажжется на 5 секунд и погаснет на 5 секунд (остается ВКЛЮЧЕННОЙ ТОЛЬКО в случае появления активного диагностического кода).

3. Активные мигающие диагностические коды могут высвечиваться в любой момент при использовании переключателей управления маршевым режимом, при этом может работать двигатель или может быть включен ключ запуска. Перевести переключатель маршевого режима «ON/OFF» (включение/выключение) в положение «OFF» (выключение) и перевести переключатель «SET/RESUME» (установить/возобновить) в положение «RESUME» (возобновить). Лампочка ПРОВЕРКА ДВИГАТЕЛЯ/ДИАГНОЗ начнет мигать, показывая 2-цифровой мигающий код, и тогда переключатель можно отвести от положения «RESUME» (возобновить).

тифриза или масла. Наши водители стараются эту функцию отключить, но лучше этого не делать. Все-таки цена ремонта значительно дороже выяснения причин остановки. Для диагностики двигателя существуют коды. Так как они к машине не прилагаются, мы публикуем их ниже.

Трансмиссия

На большинстве грузовиков вы встретите мосты и КПП от нескольких производителей – это Rockwell, Eaton Fuller. Производитель

International делает и свои ведущие мосты, но они, по отзывам, уступают в качестве выше перечисленным. Проблем с ними практически нет. Если, конечно, специально не задастся целью «убить» агрегат. Бывают проблемы из-за того, что водитель не выключил вовремя блокировку моста и проехал на ней не одну сотню километров.

Бывают проблемы со сцеплением, но в большей степени из-за незнания и неопытности. Начитавшись и наслушавшись «знатоков»

двойного выжима, они так же и начинают ездить на американцах. Хорошо, если угробил один диск, а то меняй всю корзину целиком. Стоит она дешевле, чем на европейце – \$500 – 600, но все равно неприятно. Дело в том, что консервативные американцы не признают КПП с синхронизаторами. Поэтому для облегчения управления КПП устанавливается тормоз сцепления (другие зовут тормозом первичного вала). При достижения двигателем 1200 – 1500 об/мин, водитель

просто втыкает следующую передачу. Для европейского водителя это требует определенной сноровки, но те, кто поездил на американских грузовиках, считают, что лучше ничего нет. Да и защита от дураков существует. Неправильную передачу на «американце» уже не воткнешь. Но тут же возникает другая проблема. Если забуксовал, то враскачку машину не вытащишь, да и сцепление можно быстро сжечь. Естественно, необходимо следить за сальниками всех мостов, так как

ТАБЛИЦА ДИАГНОСТИЧЕСКИХ КОДОВ И РАБОЧИХ ХАРАКТЕРИСТИК ДВИГАТЕЛЯ

Диагностический мигающий код	Возможное воздействие				Рекомендации		
	Перебои в зажигании	Потеря мощности	Уменьшение об/мин	Глушение двигателя	Заглушить двигатель	Сроч. об. («ASAP»)	Граф. обс.
01 – Отмена глушения на холостом ходу							
12 – Неисправность датчика уровня охлад. жидкости (C)							x
21 – Неисправная подача напряжения на датчики (B и C)		x		x		x	
22 – Неисправность датчика положения рейки		x				x	
23 – Неисправность датчика момента впрыска топлива	x	x				x	
24 – Неисправность датчика давления масла (C)							x
25 – Неисправность датчика давления наддува		x				x	
27 – Неисправность датчика темпер. охлад. жидкости (C)						x	
28 – Проверить регулировку датчика акселератора			x			x	
31 – Потеря сигнала скорости машины			x				x
32 – Неисправность датчика положения акселератора (A)			x			x	
33 – Сигнал об/мин двигателя вне диапазона	x		x	x		x	
34 – Неисправность сигнала об/мин двигателя	x			x		x	
35 – Предупреждение о превышении частоты оборотов двигателя							
36 – Неисправность сигнала скорости машины			x				x
41 – Предупреждение о превышении скорости машины							
42 – Проверить калибровку датчиков		x					x
43 – Неисправность подсистемы рейки		x				x	
44 – Неисправность подсистемы момента впрыска топлива	x	x				x	
45 – Неисправность соленоида отсечки			x	x		x	
46 – Предупреждение о низком давлении масла		x	x	x	x	x	
47 – Возникновение глушения на холостом ходу				x			
48 – Чрезмерная мощность двигателя		x	x			x	
51 – Неравномерная подача мощности от батарей на ЭКМ	x	x	x	x		x	
52 – Неисправность персонального модуля	x	x	x	x			x
53 – Неисправность ЭКМ	x	x	x	x		x	
55 – Неисправности не обнаружено							
56 – Проверить параметры заказчика/системы		x	x				x
58 – Неисправность канала передачи данных о трансмиссии							x
61 – Предупреждение о высокой темп. охлад. жидкости		x		x	x	x	
62 – Предупреждение о низком уровне охл. жидкости		x		x	x	x	
A – Имеется способ возвращения машины к месту ремонта. Число об/мин двигателя можно регулировать переключателями управления маршевым режимом.							
B – Эти коды воздействуют на рабочие характеристики двигателя только при определенных условиях, таких, как запуск при температуре ниже 17°C.							
C – Следующие диагностические коды, когда они станут активными, также уменьшат эффективность характеристик контрольных систем:							
код 12 – неисправность датчика уровня охлаждающей жидкости; код 21 – неисправна подача напряжения на датчики; код 24 – неисправность датчика давления масла; код 26 – неисправность датчика температуры охлаждающей жидкости.							
Срочное обслуживание (ASAP) – водитель должен обратиться в ближайший пункт квалифицированного технического обслуживания.							
График обслуживания – водитель должен расследовать неполадку при первом удобном случае.							



ступичные подшипники смазываются жидким маслом.

Подвеска

Американские тягачи ставятся как с рессорной так и с пневматической подвеской на ведущих мостах. По единогласному мнению всех перевозчиков, пневматическая лучше. Рессоры наших дорог и нагрузок не выдерживают. Пневматическая подвеска значительно надежнее. Подавляющее большинство машин комплектуется двухбаллонной с Z-образными рессорами

подвеской на каждый мост. На International эта рессора крепится к кронштейну через сайлентблок. Поэтому следует посматривать за этим узлом. На Freightliner такой проблемы нет. Но на International надежнее передняя подвеска. Передний кронштейн крепления рессоры сделан из стали, а на Freightliner из алюминиевого сплава. Как только упустил момент смазки или ремонта, мягкий металл разбивается моментально. Приходится весь узел менять целиком.

Пневмосистема на американских грузовиках проще, чем на европейских. Существует разница в давлении пневмосистем. Если европейский современный подвижной состав имеет давление пневмосистемы 10 – 12 атмосфер, то американские грузовики и прицепы только 8. Приводит это к тому, что если к американскому тягачу зацепить европейский полуприцеп, то тягач будет тормозить первым, а эффективность торможения прицепа будет неудовлетворительной из-за настройки

тормозных кранов на 10 атмосфер. Из положения выходят регулировкой ускорительных кранов полуприцепа на 8 атмосфер.

Легенда о том, что американские грузовики не ломаются и вечные, совершенно неправильна. Машины ломаются все. Что касается бэушных грузовиков, то их надежность на 85% зависит от качества эксплуатации и обслуживания в прошлой жизни, на 10% от качества нынешней эксплуатации и только 5% приходится на заводское качество. По-

Диагностика кодов двигателя CUMMINS

Диагностические коды двигателя Cummins

Световой код	Описание в системе Cummins
111	Неисправность электроники бортового компьютера
115, 121	Неисправность датчика положения двигателя, проводов или разъемов
122	Неисправность датчика давления на входе, проводов или разъемов
123	Неисправность датчика давления на входе, проводов или разъемов.
	Если в дополнение к коду 123 активизируются коды 141, 145, 154, 213, 222, 352 и 422, то неисправен датчик или жгут проводов датчика или их разъемы.
131, 132	Неисправен датчик положения дросселя, провода или разъемы
135, 141	Неисправен датчик давления масла, провода или разъемы
143	Давление масла в двигателе ниже нормы*
144, 145	Неисправность датчика температуры охлаждающей жидкости, проводов или разъемов
151	Температура охлаждающей жидкости слишком высокая*
153, 154	Неисправен датчик температуры воздуха на входе, провода или разъемы
155	Температура воздуха на входе слишком высокая*
212, 213	Неисправен датчик температуры масла, провода или разъемы
214	Температура масла двигателя слишком высокая*
221, 222	Неисправен датчик давления окружающего воздуха, провода или разъемы
234	Скорость двигателя превышает предел. Если скорость двигателя выше 2600 об/мин, его следует немедленно остановить. Вероятно, неисправен бортовой компьютер
235	Уровень охлаждающей жидкости слишком низкий*
241	Неисправен датчик VSS, провода или разъемы тахографа
242	Искажены показания датчика VSS
243	Неисправность реле тормоза двигателя, провода или разъемы
244	Неисправность в цепи сигнальных лампочек диагностики
245	Неисправен соленоид вентилятора охлаждения, провода или разъемы
254	Неисправен соленоид отсечки топлива, провода или разъем
255	Неисправен дополнительный (отсечка топлива, реле тормоза, двигателя сцепления вентилятора) соленоид, провода или разъемы
311, 312, 313, 314, 315, 321	Неисправен жгут проводов инжектора, разъемы или соленоид (311 – первый цилиндр, 312 – пятый цилиндр, 313 – третий цилиндр, 314 – шестой цилиндр, 315 – второй цилиндр и 321 – четвертый цилиндр)
322, 323, 324, 325, 331, 332	Неисправен жгут проводов инжектора, разъемы или соленоид (322 – первый цилиндр, 323 – пятый цилиндр, 324 – третий цилиндр, 325 – шестой цилиндр, 331 – второй цилиндр и 332 – четвертый цилиндр)
343	Неисправен бортовой компьютер

этому не стоит удивляться, что у «американца» запорот двигатель или рассыпалось сцепление.

В начале статьи мы упомянули о том, что часто американские грузовики приходили и продолжают приходить в Россию убитыми. Но положение меняется в лучшую сторону. Увеличивается количество дилеров, продающих американскую технику, увеличивается число сервисных станций и улучшается ситуация с запасными частями на американские машины. Большой плюс американской тех-

ники в ее простоте. Не стоит сбрасывать со счетов, что для эксплуатации в горных областях и на плохих заснеженных трассах наиболее приспособлены именно трехосные тягачи. Нашим машинам не хватает мощности и надежности. Поэтому нечего удивляться, что продажи американских грузовиков в России растут, несмотря на таможенные барьеры.

Редакция журнала благодарит компании «Гудвил Холдинг» и Solex Auto в подготовке этого материала.

Продажа запчастей для американских грузовиков

Тел.: (095) 722-2271

Диагностика кодов двигателя Detroit Diesel

Световой код Описание в системе DD

11	Низкое напряжение входного сигнала датчика изменения скорости
12	Высокое напряжение входного сигнала датчика изменения
13	Низкое напряжение входного сигнала датчика уровня ОЖ
14	Высокое напряжение входного сигнала датчика температуры масла или ОЖ
15	Низкое напряжение входного сигнала датчика температуры масла или ОЖ
16	Высокое напряжение входного сигнала датчика уровня ОЖ
17	Высокое напряжение входного сигнала датчика положения дроссельной заслонки
18	Низкое напряжение входного сигнала датчика положения дроссельной заслонки
21	Высокое напряжение входного сигнала датчика положения дроссельной заслонки
23	Высокое напряжение входного сигнала датчика температуры топлива
24	Низкое напряжение входного сигнала датчика температуры топлива
25	Активные коды отсутствуют
26	Активный входной сигнал вспомогательной отсечки двигателя №1 или №2
27	Высокое напряжение входного сигнала датчика температуры воздуха на впуске
28	Низкое напряжение входного сигнала датчика температуры воздуха на впуске
31	Обрыв или замыкание на землю в цепи выходного сигнала моторного тормоза
32	Замыкание на «+» АКБ или обрыв в цепи контрольной лампы CEL или SEL
33	Высокое напряжение входного сигнала датчика турбонаддува
34	Низкое напряжение входного сигнала датчика турбонаддува
35	Высокое напряжение входного датчика давления масла
36	Низкое напряжение входного сигнала датчика давления масла
37	Высокое напряжение входного сигнала датчика давления топлива
38	Низкое напряжение входного сигнала датчика давления топлива
39	Нет выходного сигнала клапана рециркуляции отработавших газов
39	Нет выходного сигнала крыльчатки вентилятора
41	Превышение импульсов на датчике синхронизации (пропуск импульсов датчика положения коленвала)
42	Пропуск импульсов датчика синхронизации (превышение импульсов датчика положения коленвала)
43	Низкий уровень ОЖ
44	Высокая температура масла или ОЖ или воздуха на впуске
45	Низкое давление масла
46	Низкое напряжение питания ECM от АКБ
46	Низкое напряжение батареи аварийного питания часов реального времени (RTC)
47	Высокое давление топлива, воздуха на впуске или турбонаддува
48	Низкое давление топлива или воздуха на впуске
48	Низкая температура рециркуляции отработавших газов
48	Низкое Др рециркуляции отработавших газов
52	Отказ АЦП ECM
53	Отказ энергонезависимой памяти ECM

Для считывания кодов: использовать устройство считывания диагностических кодов или нажать и удерживать кнопку запроса диагностики при включенном зажигании, при двигателе, работающем на холостых оборотах или остановленном. Нажать и удерживать кнопку. Активные коды определяют по миганию лампы «Stop Engine» (SEL, остановить двигатель), а затем неактивные коды — по миганию лампы «Stop Engine» (SEL, проверить двигатель). Этот цикл повторяется, пока не отпущена кнопка запроса диагностики.





ЗИЛ-131 – ВЕЗДЕХОД СЕМИЛЕТКИ

А. Новиков

27 января 1959 года начал свою работу XXI внеочередной съезд КПСС. Рабочие, колхозники, инженеры, техники, общественные и государственные деятели, представители науки и 72 коммунистических и рабочих партий мира заполнили Кремлевский дворец. Среди них был и делегат от Автомобильного завода имени Лихачева – его директор А.Г. Крылов. Съезд принял 7-летний план развития народного хозяйства, открывший новую страницу в отечественном автомобилестроении. Задачи, поставленные XXI съездом, стали предметом обсуждения коллективом автозаводцев, а главным вопросом, который предстояло решить коллективу ЗИЛа, – это безостановочно перейти на производство более совершенного грузового автомобиля «ЗИЛ-130» и его внедорожной модификации «ЗИЛ-131».

Все попытки модернизировать «ЗИС-151» – опытные автомобили «ЗИС-128», «ЗИС-151 Г», серийные модели «ЗИЛ-157», «157 К», «157 В» и «157 КВ» – по существу, являлись все тем же полностью устаревшим к началу 60-х американским «интернэйшнлом». Поэтому в 1956

году на Автомобильном заводе им. Лихачева был создан опытный образец нового автомобиля-вездехода «ЗИЛ-165», который использовал двигатель и другие компоненты дорожного грузового автомобиля «ЗИЛ-130», однако ходовая часть была разработана заново. Поскольку главным заказчиком новых вездеходов должно было стать Министерство обороны и машины предназначались для эксплуатации в трудных военных условиях, кабина и «оперение» «ЗИЛ-165» стали более аскетичными.

Последующие образцы автомобиля повышенной проходимости, которые в 1959 году продемонстрировали на ВСХВ, получили индекс «ЗИЛ-131» и кабину с «оперением» от гражданского «ЗИЛ-130». Однако военных не устроили сложные гнутые передние крылья и витиеватая облицовка радиатора, ведь возвращение им первоначальной формы в полевых условиях потребовало бы значительных затрат времени, поэтому автомобиль «ЗИЛ-131», пущенный в серийное производство, получил простые гнутые передние крылья и такую же бесхитростную облицовку радиатора.

8-цилиндровый, V-образный двигатель был заимствован от того же «ЗИЛ-130», однако он получил предпусковой подогреватель жидкостного типа, включенный в систему охлаждения. Однодисковое сухое сцепление, 5-ступенчатая коробка передач с синхронизаторами на всех передачах и 2-ступенчатая раздаточная коробка – трансмиссия вездехода «ЗИЛ-131». В переднем ведущем мосту использовались шариковые шарниры равных угловых скоростей с делительными канавками. Включался мост автоматически электропневматическим приводом. Но в случае необходимости допускалось и принудительное включение. Подвеска переднего моста выполнялась на продольных полуэллиптических рессорах, работающих совместно с гидравлическими телескопическими амортизаторами двухстороннего действия. Подвеска среднего и заднего мостов балансирующая, также на продольных полуэллиптических рессорах. «ЗИЛ-131» оборудовался централизованной системой регулирования внутреннего давления в шинах от 0,5 до 3,5 кгс/см². Рулевое управление оборудовалось гидроусилителем, рабочие барабанные тормоза имели пневматический привод, ручной тормоз действовал на трансмиссию.

И хотя «ЗИЛ-131» был оригинальной конструкцией, общность технических решений роднила его с другими автомобилями повышенной проходимости, выпускавшимися параллельно, – «ЗИЛ-157 К» и «Урал-375». У всех трех машин капотная компоновка, установленная отдельно от силового агрегата 2-ступенчатая раздаточная коробка, зависимая рессорная подвеска тележки задних колес на двух продольных рессорах и шести реактивных штангах, односкатная ошиповка и система централизованного изменения давления воздуха в шинах. Такая общность была продиктована стратегией проектирования советских автомобилей повышенной проходимости, а разница между ними определялась тактикой в решении конкретных технических задач и инженерных методах повышения проходимости. У «ЗИЛ-157» и «ЗИЛ-131» – отключаемый передний мост, «Урал-375» – машина более тяжелая, поэтому во избежание «паразитных» нагрузок в трансмиссии ей необходим межосевой дифференциал, а передача крутящего момента к передне-



Экспериментальный автомобиль повышенной проходимости ЗИЛ-165, ставший прототипом ЗИЛ-131, был построен в 1956 году. Фото из архива А.С. Исаева



Первый опытный образец ЗИЛ-131 на ходовых испытаниях осенью 1958 года. Фото из архива А.С. Исаева



Маслозаправщик «МА-4А» на шасси ЗИЛ-131 строился Реутовским заводом «Стройоборудование» с 1969 по 1978 год. Фото автора





Седелный автопоезд для транспортировки буровых стволов, состоящий из тягача ЗИЛ-131 В и полуприцепа с установленным на нем гидравлическим краном 4030. 1970 год. Фото автора

му мосту выполнена постоянная. «ЗИЛ-157» и «ЗИЛ-131» имеют шариковые шарниры равных угловых скоростей, «Урал-375» оборудован шарнирами типа «Тракта». Раздаточная коробка «ЗИЛ-157» имела три выхода к трем ведущим мостам, а у «ЗИЛ-131» и «Урал-375» – два, потому что они оснащены более современной конструкцией переходных ведущих мостов.

Компромиссы между усложнением и упрощением рабо-

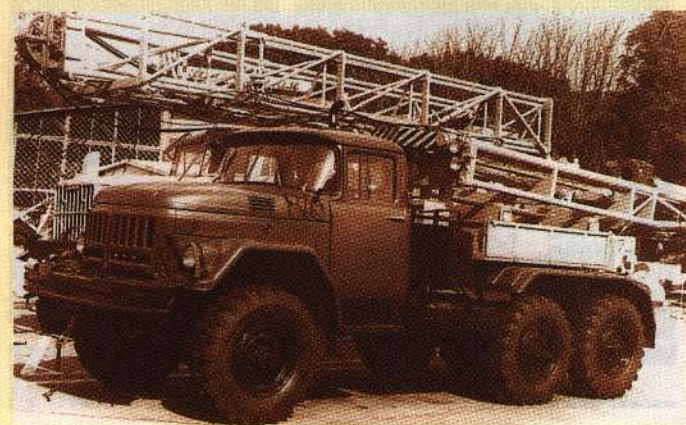
чей схемы, удешевлением узлов и некоторой потерей эксплуатационных качеств, выигрыш определенных показателей за счет ухудшения других привели на трех сходных между собой автомобилях повышенной проходимости к совершенно различным результатам. По совокупности эксплуатационных качеств новый «ЗИЛ-131» оказался лучшим, и это должно было стать решающим фактором для прекращения выпуска «ЗИЛ-157». Однако они продолжали совместное существование на конвейере около двух десятилетий, что стало редчайшим явлением в советском автомобилестроении.

Вездеход «ЗИЛ-131» был выпущен в серийное производство позже «ЗИЛ-130», в 1967 году. Его стали выпускать сразу в трех модификациях: грузовой автомобиль с решетчатой платформой, имеющий откидные скамейки и оборудованный тентом (такие машины широко использовались в Советской Армии для транспортировки личного состава), седельный тягач «ЗИЛ-131 В» для буксировки полуприцепов и «ЗИЛ-131 Х» – грузовой автомобиль для жаркой пустынной местности. Постепенно на основе этих трех базовых автомобилей появилось огромное количество модификаций, главной из которых стал автопоезд повышенной проходимости «ЗИЛ-137-167 В», состоящий из седельного тягача «ЗИЛ-167» (модификация «ЗИЛ-131 В») и активного полуприцепа «ЗИЛ-137» с гидроприводом. На тягаче был установлен гидронасос, привод которого осуществлялся специальным карданным валом от специальной коробки отбора мощности, установленной на раздаточной коробке. На полуприцепе был смонтирован гидромотор, который через понижающий редуктор и карданные валы приводил в действие аналогичные тягачу ведущие мосты полуприцепа. Гидронасос и гидромотор связаны между собой гибким шлангом высокого давления, один из которых нагнетающий, другой – отсасывающий, по ним циркулирует масло. Так как изначально «ЗИЛ-131» предназначался для создания автомобильной основы Вооруженных Сил, на его шасси разрабатывались и другие специальные машины, транспортно-заряжающие машины, транспортировщики минных тралов, тягачи для специальных автомобильных прицепов.

Помимо транспортных функций шасси «131»-го стали великолепным базисом для размещения различных видов вооружений. Зенитно-реактивные комплексы «Волхов» средней дальности и С-125 малой дальности получили транспортно-заряжаю-



В 1974 году на ВДНХ демонстрировалась автоцистерна для транспортировки цемента модели 9975 на шасси ЗИЛ-131 Красногорского завода цементного машиностроения, однако их серийное производство так и не было налажено. Фото автора



Буровая установка «УРБ-22» на шасси ЗИЛ-131 для бурения неглубоких скважин выпускалась Нальчикским механическим заводом с 1973 по 1984 год. Фото автора

щие машины, установленные на шасси «ЗИЛ-131». Даже знаменитый реактивный миномет ВМ-13 («Катюша»), первоначально устанавливавшийся на шасси «ЗИС-6», перекочевал на «ЗИЛ-131». Полюбили «ЗИЛ-131» и авиаторы, постепенно они стали самыми распространенными машинами в авиационных частях. Огромное разнообразие специальной автомобильной техники для обслуживания самолетов и вертолетов не позволяет в небольшой статье перечислить их все, поэтому отметим только несколько из них: аэродромный передвижной агрегат «АПА-50М», для проверки обеспечения питанием бортовых систем самолетов, универсальная установка «8ГУ-50/210-131» для электростартерного запуска авиадвигателей, моторный подогреватель «УМЛ-330-131» для подогрева авиационных двигателей горячим воздухом. Но, несомненно, самыми распространенными спецмашинами военного назначения стали «ЗИЛ-131» с кузовами-фургонами, имеющими деревометаллическую герметичную конструкцию и предназначенными для передвижных штабов, специальной аппаратуры и оборудования. Самым распространенным кузовом-фургоном стал «КМ-131», используемый также для размещения станков и инструментов, в передвижных мастерских и станциях технического обслуживания. Многие такие машины оборудовались съемным краном-укосиной, позволявшим демонтировать для ремонта такие тяжелые агрегаты, как двигатель или задний мост.

Нельзя обойти вниманием и машины, предназначенные для очистки от снега взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и обычных шоссейных магистралей. Главный среди них – снегоочиститель «ДС-210», выпускавшийся северодвинским заводом «Севгормаш».

К следующей категории специальных транспортных средств на шасси «ЗИЛ-131», которые могли использоваться как военными, так и гражданскими службами, следует отнести топливозаправщик «АТЗ-3,4-131» с цистерной емкостью 3400 л и более произвольные топливозаправщики «АТЗ-4-131», «АТЗ-4,3-131», «АТЗ-4,4-131». А для нужд гражданских потребителей Благовещенским арматурным заводом была создана автоцистерна «АЦ-160-131» для перевозки нефтепродуктов упрощенной конструкции. Также на шасси «ЗИЛ-131» выпускалась целая гамма пожарных автомобилей-цистерн, в том числе аэродромные пожарные автомобили «АЦ-40-131».

Несколько слов об автомобилях-самосвалах на базе «ЗИЛ-131». Сразу после постройки первой промышленной партии «ЗИЛ-131» на Московском автозаводе изготовили два сельскохозяйственных самосвала с предварительным подъемом платформы «ЗИЛ-131 С». Их отогнали на Ленинские горы и сделали несколько фотографий на фоне МГУ, которые обошли страницы всей тогдашней советской автомобильной периодики. Затем один из них поставили на ВСХВ, а другой передали подшефному совхозу. Серийное же производство автосамосвалов «ЗИЛ-131 С» налажено не было, лишь несколько специально построенных самосвалов эксплуатировались транспортным цехом ЗИЛа на строительстве заводских жилых домов. В начале 90-х годов Уральский моторный завод разработал самосвал «ЗИЛ-131 Н», но отсутствие реальных заказов на эту машину похоронило проект.



Электромеханизированный автопоезд-лесовоз «2ТМ» становится одним из основных перевозчиков древесины в 1974 – 1980 годах. Такие автопоезда изготавливались Тавдинским механическим заводом. Фото автора



Автомастерские «Т-142 Б» комплектовались прицепом-цистерной для перевозки ГСМ. Они оказались незаменимы для ремонта и обслуживания тракторов и автомобилей в полевых условиях. Фото автора



Телескопические вышки «ВТ-23» на шасси ЗИЛ-131А широко использовались при ремонте городских электросетей. Фото автора





Передвижная радиостанция, размещенная в кузове-фургоне «ЗИЛ-131», во время военных учений. Фото автора

Пожарный автомобиль-цистерна «АЦ-40 (131)» модели 137 Торжонского завода противопожарного оборудования предназначался для тушения огня водой или воздушно-механической пеной. Фото автора



После развала Советского Союза и Варшавского пакта отпала необходимость в производстве полноприводных армейских вездеходов «ЗИЛ-131» и тысячи машин остались на отгрузочной площадке завода, а еще многие тысячи списывались из Советской Армии и армий стран народной демократии. Эти машины совершенно не подходили для гражданских автоперевозчиков, поэтому с шасси снимали военные кузова с откидными скамейками, превращая их в специализированные машины: из военных кузовов-фургонов конверсировали вахтовки, множество монтажных коленчатых подъемников было установлено на шасси «ЗИЛ-131». Монтажная машина «МШТЗ-2 АМ», способная поднимать людей и грузы на высоту до 18 метров, монтировалась на «131»-м и раньше, как и телескопические подъемники, а вот автогидроподъемники «ПГА-325» стали новинкой.

Во все времена производства «ЗИЛ-131» на его шасси монтировались бурильно-крановые машины, самая распространенная из них – «ВКМ-313» алапаевского завода «Строймаш» – оказалась незаменимой при монтаже ЛЭП и телефонно-телеграфных коммуникаций.

В 90-х годах производство «ЗИЛ-131» было полностью передано на Уральский автомобильный завод, собиравший их до самого момента банкротства, а разваливающийся московский ЗИЛ постепенно налаживал выпуск новых вездеходов «ЗИЛ-433420» и полноприводных «бычков».

«ЗИЛ-131» пользовался успехом не только на отечественном рынке – многие из этих машин шли на экспорт. В 80-е любая фотография, сделанная на улице где-нибудь в Иране, Ираке, Сирии или на Кубе, обязательно показывала советский военный грузовик «ЗИЛ-131», а во многих африканских странах успешно эксплуатировались пожарные автотасосы и механические лестницы на этом же шасси. «ЗИЛ-131» покупали Финляндия, Польша, ГДР, Венгрия, Румыния. Сегодня доля этих машин среди тяжелых грузовиков-вездеходов в отечественном автопарке намного превосходит новый «ЗИЛ-433420».

	ЗИЛ-165	ЗИЛ-131	ЗИЛ-131 А
Годы выпуска	1956	1967 – 1985	1967 – 1980
Число мест в кабине/в кузове	3/15	3/18	3/18
Грузоподъемность, кг:			
по шоссе/по грунтовым дорогам	3000/2500	3500/3000	3500/3000
Двигатель			
Тип	карбюраторный, 4-тактный, V-образный		
Число цилиндров	8	8	8
Рабочий объем, см ³	6000	6000	6000
Степень сжатия	6,0	7,1	7,1
Мощность, л.с. при об/мин	148/3000	150/3200	150/3200
Число передач: в КПП/ в раздатке	5/2	5/2	5/2
Колесная база, мм	2900	3350	3350
Колея колес, мм: передних/задних	1600/1600	1820/1820	1820/1820
Снаряженная масса, кг	5940	6135	6800
Максимальная скорость, км/ч	70	85	85
Контрольный расход топлива, л/100 км	40	35	35
Количество построенных машин	4	-	-

ГОТОВИМСЯ К ЗИМЕ

Практически все, кто эксплуатирует дизельную технику, сталкиваются с проблемой обеспечения бесперебойного питания двигателя топливом. Трудности начинаются с понижением температуры окружающего воздуха, которое приводит к ухудшению пусковых качеств автомобильных двигателей. Это происходит в основном по двум причинам:

- ухудшения рабочего процесса (в частности, смесеобразования);
- увеличения вязкости топлива и моторного масла (хотя современные моторные масла отвечают самым высоким вязкостно-температурным характеристикам и практически не затрудняют пуск холодного двигателя даже при температуре минус 20...25° С).

Что же поможет обеспечить уверенный пуск дизельного двигателя и его бесперебойную эксплуатацию в зимний период? Оптимальным решением этой задачи будет использование автоматической системы подогрева топлива, применяемой на легковом и грузовом автотранспорте, которая включает в себя:

- предпусковой подогреватель фильтра тонкой очистки топлива;

- универсальный проточный подогреватель;
- обогреваемые топливозаборники (обеспечивающие забор топлива в зоне нагрева).

Предпусковой подогреватель фильтра очистки топлива представляет собой бандаж-термошубу, перекрывающую большую часть поверхности фильтра. Такая конструкция позволяет обогреть большую часть боковой поверхности фильтра и одновременно защитить его от охлаждения встречными потоками холодного воздуха при движении. Управление подогревателем осуществляется из салона и может быть ручным либо полуавтоматическим. Время подогрева зависит от размера фильтра и температуры окружающей среды. В среднем оно составляет 3 – 6 минут.

Проточные подогреватели выпускаются с ручным либо полностью автоматическим управлением и обеспечивают подогрев протекающего через него топлива непосредственно после запуска и при дальнейшей эксплуатации.

Обогреваемые топливозаборники используются для обеспечения пуска двигателя, их устанавливают в топливный бак грузовых автомобилей вместо штатных топливозаборников. Подогрев топлива осуществляется как с помощью электроэнергии, так и за счет теплообмена с горячим тосолом, циркулирующим в кожухе топливозаборника. Время нагрева электроподогревателем фильтрующей сетки топливозаборника до достижения температуры плавления парафинов – не более 5 минут.

Таким образом, чтобы обеспечить работу двигателя на всех режимах, целесообразно устанавливать всю систему подогрева топлива, а не ее отдельные элементы.

К сожалению, в настоящее время на российском рынке только несколько организаций готовы предложить потребителям весь комплекс устройств предпускового подогрева и отдельного подогрева топливных систем, обеспечивающих нормальную работу дизельных двигателей при эксплуатации в условиях отрицательных температур.

Приближаются холода, и владельцу автомобиля с дизельным двигателем следовало бы заранее подготовить свою машину к зимнему сезону.



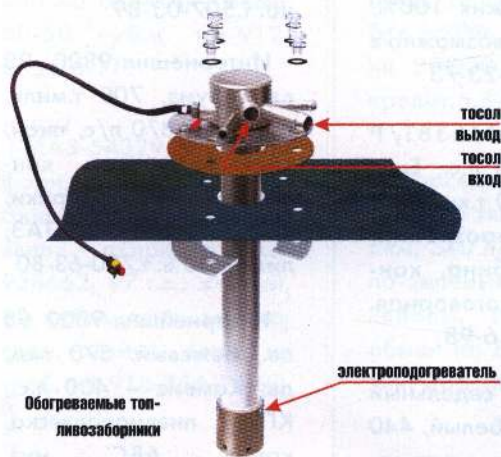
Предпусковой бандажный подогреватель



Проточный подогреватель



Проточный подогреватель



Обогреваемые топливозаборники

ТОСОЛ
ВЫХОД
ТОСОЛ
ВХОД

электроподогреватель

**ПОДОГРЕВАТЕЛИ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА
для АВТОМОБИЛЕЙ ЛЮБЫХ МАРОК**
www.ilinka.ru т/ф: (095) 113-4344, 317-5518

"Готовь сани летом"
ОБОГРЕВАЕМЫЙ ТОПЛИВОЗАБОРНИК
ПРОТОЧНЫЕ ПОДОГРЕВАТЕЛИ
ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА
ПРЕДПУСКОВЫЕ
БАНДАЖНЫЕ
ПОДОГРЕВАТЕЛИ
+3°С -40°С



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

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

Вольво-F12 автопоезд, 90 г.в., желт. комб., 870 т.км + п/прицеп МТМ, оси BPV, пневмо, 95 г., ворота, V-82 куб.м, хор. раб. сост. т.8-916-305-08-00

Вольво-F12 84 г.в., оранжев., 470 т.км, кап.ремонт 98 г., третья ось подъемн., в хор. сост., п/п Фриоф 91 г.в., пневмо, тент, ворота, 33 е.п., 84 куб.м, 17.500\$. Торг. т.8-916-629-76-78

Вольво-610 99 г.в., зеленый, 700 т.км, б/п по России, дизель 12 л (475 л.с.), КПП-13, задняя пневмоподв., двойн. зад. оси, спальн. места, холник, алум.диски. 40.000\$. т.724-88-55

Вольво-FH12 380 95 г.в., красный, евро II, 650 т.км, высок. каб., отопитель, блокир. парашют, 4x2, хор.рез. + п/п реф. Шмитц 96 г.в., 33 палет, ABS, пневмо, б/п по РФ. т.504-15-54

ДАФ-95.360, 90 г.в., одиночка + прицеп трехосный, 96 куб.м, тент, 2 спальника, пневмо, автономка, центр.смазка, круиз.контроль, можно раздельно, сост. очень хорошее, за сцепку 14 тыс. у.е. Тел. (095) 746-99-24, Олег

МАН-12170 88 г.в., синий, 800 т.км, дизель, грузовой бортовой, г/п 5 т, хор. сост. т.8-910-748-91-05

ДАФ-1236 (Пегазо), 90 г.в., белый, 700 т.км, рессоры, автономка + п/пр.-рефр. мод. НТРЗ 64 куб.м, три оси, воздух, красный, 89 г.в., 15.000\$. т.130-02-01

ДАФ-2100 86 г.в., 480 т.км, желтый, 220 л.с., TD, тент, V-60 куб.м, г/п 10 т, пневмо, автономка, спальник, 2 бака по 350 л, Мишлен, отл.сост. 7.500\$. т.(08131)5-34-15 в Вязьме

ДАФ-95 94 г.в., 360 л.с., оранжевый, 710 т.км, 4x2, спейс-каб., автон., 2 спал., центр.смаз., блок-ка, парашют, эл.пак., 1 мес. из Герм., 100% там. 17.500 евро, торг. т.558-61-56

ЗИЛ-433110 голубой, бортовой, дл. борта 4.5 м, карбюраторный, 97 г.в., отл. сост., 55 т.км, 5000 у.е. Обмен или бартер. т.502-79-79 с 9.00 до 17.30 (будни)

Ивеко-120 E15, грузовик-рефрижератор, 94 г.в., белый, установка Кариер, 435 т.км, б/п по РФ, таможня 100%, 16.500 евро, возможно в кредит. т.313-23-73

Ивеко-MP44E38T/P EuroTech, 380 л.с., Euro 2, 99 г.в., 320 т.км, желтый, КПП-евротроник, спальная кабина, кондиц., цена договорная. т.8-903-140-16-98

Вольво-F12 седельный тягач, 89 г.в., белый, 440 т.км, Вебасто, пневмо, 10 тыс. \$. т.507-03-89

Ивеко-ЕвроКарго-120E23 97 г.в., 40 т.км, красно-белый, фургон алюмин., 6.6x2.4x2.5, ABS, эл. пакет, спойлер, хол./печь, 2 сп. места, автономка, пневмо, 37.000\$. Торг. т.104-54-31

Ивеко-Евростар 440E, 42 Евро-2, 90 куб.м, 420 л.с., 95 г.в., синий, 700 т.км, пневмо, п/прицеп синий 95 г.в., пневмо, новая рез., 100% там., цена договорная. т.8-903-107-16-68

Ивеко-Евростар-LD440E38T/P, седельный тягач, 4x2, 98 г.в., желтый, 520 т.км, ЦЗ, пневмосиденья с подогревом, б/п по России, таможня 100%, 24.500 евро. т.772-60-78

КамАЗ-452802 июль 2003 г.в., оранжевый, шасси 53229, самосвал на 3 стороны, 15 тонн, 19 тыс.км, автономка, на гарантии, идеальное сост., 24.000\$, срочно. т.8-916-186-79-55

Ивеко-Магирус 88 г.в., седельный тягач, синий, 500 т.км, Вебасто, 100% таможня, 6.000\$. Срочно. т.507-03-89

Интернешнл-9800 98 г.в., круиз, 700 т.миль, бежевый, 370 л/с, тягач, пневмоподвеска, кондиц., только из Америки, возм. обмен на ВАЗ, ГАЗ, лизинг 30%. т.790-63-80

Интернейшнл-9800 98 г.в., бежевый, 570 т.км, дв. Камеиз - 400 л.с., КПП-9, пневмоподвеска, круиз, ABS, муз. 22.500\$, торг. т.8-916-685-43-61

КрАЗ-250, 91 г.в., мет. фургон 40 куб.м., задний мост Супер МАЗ, два спальн. места, высокая кабина, 2 бака по 300 л, ящики для инструмента, цкна 5900 у.е., торг. Тел. 8-903-127-60-75

Интернешнл 86 г.в., 3-осный, рессоры, желтый, 500 т.км, хор. сост., 6.200\$ + полуприцеп-термос (алюминиевый), 100 куб.м, 2-осный, хор. сост., нов. резина, 8.900\$. т.8-916-695-85-53

Киа-Трейд 2000 г.в., грузовик бортовой, белый, г/п 2.5 т, дизель 3.6 л, МКПП-5, 45 т.км без РФ, кондиц., борт 4.5x2.1 м, эл.пакет, есть запчасти, 13.500\$. т.723-40-36

МАН 85 г.в., 360 л.с., синий, 930 т.км, автономка, хорошее состояние, тент, объем 40 куб.м, срочно, дешево. т.(08434)7-17-54

МАЗ-54323 серый, 94 г.в., ЯМЗ-238Д, КПП – КамАЗ 15 + п/прицеп рефриж. Gray Adams, 92 г.в., ТК, SB-I, SAF, 32 палета, 25.000\$ или обмен на одиночку рефр. 40-50 куб.м. т.8-912-863-76-17

МАЗ-54329 97 г.в., сафари, 130 т.км, люкс кабина, тахограф, выхлоп вверх + п/прицеп МАЗ-938662, 97 г.в., желтый, 82 куб.м, тент, ворота, свеж. резина, влож. не треб. т.8-916-756-16-90

International, седельный тягач, 92 г. в., магнитофон, кондиционер, ABS, блокировка мостов, + полуприцеп 94 куб.м., рефрижератор «Утилити», 35 европалет. Тел. 8-8612-70-27-93, 8-902-438-42-82, Евгений.



МАН-14192 90 г.в., г/п 7 т, 23 куб., борта на 3 стороны, рация, телефон, пневмо, без РФ, 13 тыс.\$ Торг. т.8-916-530-05-57 Александр

МАН-14.192 93 г.в., дизель, 200 л/с, г/п 7.5 т, гидролифт, будка 5.5 м, 22 куб.м, дневная кабина, 280 т.км, синий, только из Германии. 13.500\$. т.505-50-30

МВ-1735, 93 г.в., пробег 655 тыс.км, новая резина, ABS, КПП-полуавтомат, вебасто, 2 сп., спойлеры по кругу, хорошее сост., + п/п KRONE, 92 г.в., тент, 82 куб.м., ворота, 32 европалета, все пневмо, хорошее сост., новая резина, 24900 у.е. Тел. (095) 523-25-39, 8-902-166-0800

Мерседес-1317 95 г.в., белый, грузовик-рефрижератор, установка Карриер, пневмо, 327 т.км б/п по РФ, 100% таможня, 20.000 евро, возм. в кредит. т.313-32-54

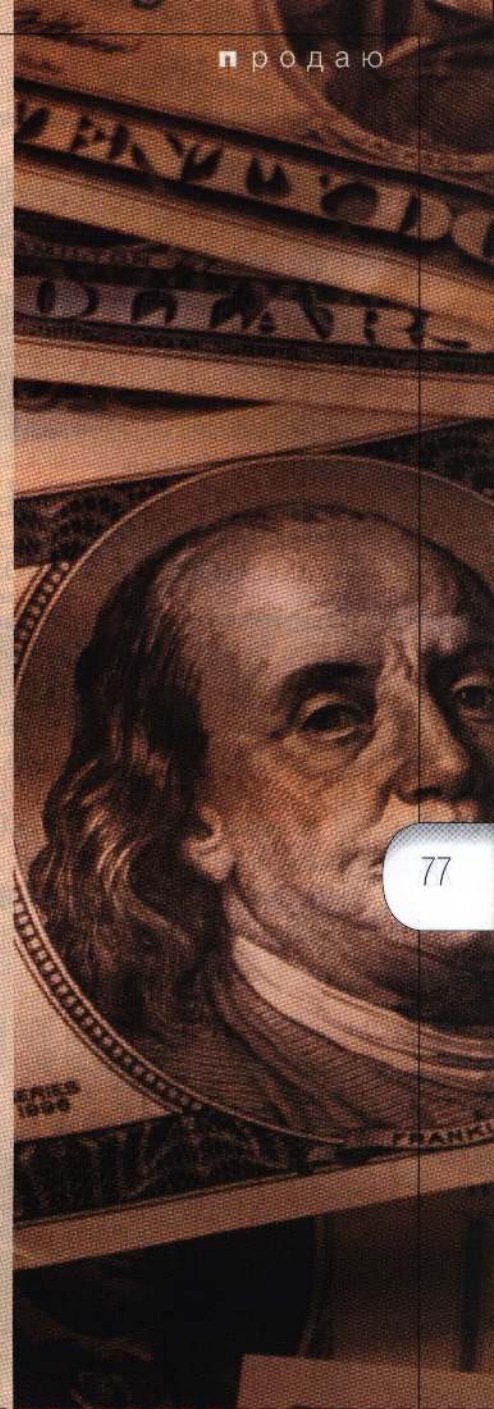
Мерседес-1934 седельный тягач, 4x2, 790 т.км, 340 л/с, 95 г.в., бело-зеленый, только из Европы, сост. нового, обмен на ВАЗ, ГАЗ, лизинг 30%. т.790-63-80

Мерседес-1935 седельн. тягач, 89 г.в., 1.100.000 км, вишня, КПП ZF-16, ремонт двиг. 01.2002 г., новые: топл. аппаратура, Вебасто, рез., 11.500\$, торг. Срочно. т.8-916-155-93-80

Мерседес-Вито 112CDI 99 г.в., 124 л.с., дизель, грузовой цельнометалл. фургон, белый, 120 т.км, кондиц., ц/з, SRS, ARB, EDC, из Германии, б/п по РФ, 11.800 евро. т.8-927-274-18-14

CHALLENGER RC50, трейлер для перевозки тяжеловесной техники до 500 т. Новый, из Америки. Цена 38999 у.е., CIF порт, срочно, консультации. Николай. Тел. (095) 782-3007

МАН-14272 95 г.в., г/п 8 т, желтый, грузовой лифт, 400 т.км, только из Германии, 13.800 евро. т.8-927-275-70-38



объявление

БЛАНК

АВТОТРАК

Blank area for text input, consisting of several horizontal lines.

Для ответа телефон или иной способ связи





Грузовая техника из Европы

тягачи и полуприцепы

со стоянки в Санкт-Петербурге в наличии и под заказ

Тел.: (812) 955-9375, 973-6205

АВТОБУСЫ

MERCEDES – NEOPLAN – MAN – SETRA

IKARUS – KAROSA – HYUNDAI

Новые и б/у без пробега в РФ.

АВТОЗАПЧАСТИ

IKARUS – КрАЗ – МАЗ – TATRA

Mercedes-Benz – MAN

Оптовая продажа со склада в Москве.

ЗАО «ПЕГАС» - авторизованный дилер немецкой компании "KOLBENSCHMIDT", официальный дилер ХК "АВТОКрАЗ" в РФ
www.pegasus.ru (095) 245-95-29, 245-95-47

установка

ремонт

сервис

Тахографы • отопители • фильтры • подогрев
 гарантия, качество, выезд на предприятие

MANNESMAN
 WEBASTO
 KIENZLE
 EBERSPACHER

035
 KIENZLE мет

Реутов, ул. Транспортная, д. 11
 Тел./ факс: (095) 528-4240, 768-1841, 768-9896

МОТОРНОЕ МАСЛО

wellrun®

ДАЖЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВЫ ОЖИДАЕТЕ

WELLRUN TURBO LD Минеральное моторное масло высшего качества класса S.H.P.D. (Super High Performance Diesel) с увеличенным интервалом замены для высокофорсированных и обычных дизельных двигателей грузовых автомобилей, работающих в самых тяжелых условиях эксплуатации, как на магистральных, так и городских перевозках

- API CG-4/SJ
- ACEA E3
- MACK EO-L
- MAN 3275
- Mercedes Benz 228.3
- MTU type 2
- Volvo VDS 2

Качество
 продукции
wellrun®
 Застраховано
РОСНО



Представительство в России:
 офис в Москве:
 (095) 234 3942,
 (095) 564 8636;
 офис в С-Петербурге:
 (812) 388 0286
www.wellrun.ru

Различная продажа в Москве:
 РИП ВЭИ МКАД 23км и 31км 399 3435
 Компания Г.О.К. МКАД 47км 037 9610
 ПБСЮЛ Калянда Ленинградское ш. 196 571 3068
 П-Релли Симферопольское ш. 14км от МКАД 996 7500
 Груз Авто-Столица Ленинградское ш. 227стр.2 504 1329
Исключительная продажа в С-Петербурге:
 ТРАК-СТОП Московское ш., 13д (812) 320 9650
Исключительная продажа в Ленинграде:
 Казань (8432) 808 809 ул. Мухомидь-арова д. 31
 Нижний Новгород (8312) 789 020 «Литрак» Поселок Лесная Поляна
 Краснодар (8612) 243 535 Ростовское Шоссе д.241
 Уфа (3472) 796 864 Трасса Самара-Челябинск Дема-2
 Астрахань (8512) 399 288 Соликамская д.33
 (8512) 370 005 3-я Зеленгинская д.56

ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

Ф.И.О. подписчика

Название организации

Адрес доставки: индекс область

город улица

дом корпус квартира

Контактный телефон Факс

E-mail

Прошу оформить подписку на следующие номера:

№1, 2003 №2, 2003 №3, 2003 №4, 2003 №5, 2003 №6, 2003 №7, 2003 №8, 2003

В количестве экземпляров каждого номера.

ООО Журнал «АВТОТРАК» <small>получатель платежа</small>		
Расчетный счет 40702810940440105980 Среднерусский банк Сбербанка РФ, Химкинское ОСБ №7825, г. Москва <small>наименование банка</small>		
корреспондентский счет № 30101810900000000323 БИК 044552323		
Идентификационный № 7732117377 <small>Фамилия, и.о., адрес плательщика</small>		
Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с № ___ по № ___ в кол-ве ___ экз.		
Кассир	Плательщик	
ООО Журнал «АВТОТРАК» <small>получатель платежа</small>		
Расчетный счет 40702810940440105980 Среднерусский банк Сбербанка РФ, Химкинское ОСБ №7825, г. Москва <small>наименование банка</small>		
корреспондентский счет № 30101810900000000323 БИК 044552323		
Идентификационный № 7732117377 <small>Фамилия, и.о., адрес плательщика</small>		
Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с № ___ по № ___ в кол-ве ___ экз.		
Квитанция Кассир	Плательщик	

Вы можете подписаться на любое количество номеров.

Цена одного номера – 50 руб. 00 коп.

Для частных лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо:

- заполнить учетную карточку подписчика
- заполнить по образцу платежное поручение и оплатить его в сбербанке;
- отправить учетную карточку и копию платежного поручения по факсу (095) 572-8254 или по почте по адресу: 119633 Москва, а/я 117.

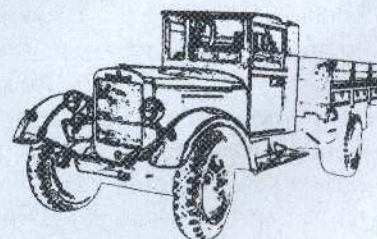
Для юридических лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо:

заполнить учетную карточку и отправить ее по факсу (095) 572-8254 или по почте: 119633 Москва, а/я 117.

Журнал «Автотрак». В течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты.

Журнал

АВТОТРАК





Едет новый русский по столице на шестисотом «мерседесе».

И вдруг в него врзается «Волга». А в «Волге» простенький такой мужик в кепке.

НР: Ну ты, мужик, попал! И на «Волгу» свою попал. И на кепку свою попал. Ты хоть кто такой?

М: Я мэр Лужков...

НР: И на Лужки свои ты попал.



Она:

– Доктор, поцелуйте меня!

Доктор:

– Я не могу. У нас, докторов, существует своя медицинская этика, которая не позволяет целовать пациентов. А вообще-то, мне и трахать вас не следовало.



В магазине игрушек покупательница интересуется куклами Барби для дочурки.

Продавец:

– Это Барби в бассейне – \$18.99. Это Барби в колледже – \$18.99. А это – разведенная Барби – \$199.99.

– А это что за Барби такая?!

– Ну в комплект «Разведенная Барби» входит домик Кена, машина Кена и вертолет Кена.



– Скажите, что заставляет вас напиваться каждый день?

– Ничего не заставляет, я доброволец.



Никакой оргазм не может сравниться с тем чувством, которое испытывает бухгалтер, когда у него сошелся годовой баланс предприятия.



Стоит милиционер, мимо проезжает «Фольксваген-Гольф». Вдруг милиционер резко машет водителю жезлом, оглушительно свистит и выхватывает пистолет. Водитель сразу по тормозам, чуть не вылетает через лобовое стекло, выходит весь бледный, на ватных ногах:

– Что такое?

– Да ничего (задумчиво глядя на машину). Я вот хочу тоже «гольф» купить, да чего-то говорят, у него тормоза слабые.



Маугли и Каа сидят под пальмой.

Каа только что поел и наслаждается ситуацией, а Маугли к нему пристает с дурацкими вопросами:

– Каа, а видишь, вон на высокой пальме банан?

– Ну вижу...

– А Багира сможет его достать?

– Нет, Маугли, не сможет.

– А Балю сможет его достать?

– Нет, Маугли, не сможет.

– А ты, Каа, сможешь его достать?

– Нет, Маугли, не смогу.

– А я смогу его достать?

– Ты, Маугли, кого хочешь достанешь... даже эти бананы.



– Как участвует Украина в НАТО?

– Как яйца в половом акте: участвуют, но не входят.



Набережночелнинский завод выпустил новый грузовик «Кама-сутра», который воплотил в себе последние достижения конструкторской мысли. Эксплуатация новой модели предусматривает различные позиции: «водитель под грузовиком», «водитель сзади», «водитель в коленно-локтевой позиции под капотом», а также заправку как обычным способом, так и путем «отсоса через рот».



Сборочно-разборочный цех «АМО – ЗИЛ» сдает помещение в аренду под сборы и разборки.



Мужик на лодочной станции с повязкой на рукаве кричит в мегафон:

– Лодка под номером 99, немедленно вернитесь к при-

чалу! Лодка под номером 99, немедленно вернитесь к причалу!

Лодка не реагирует.

Подходит начальник станции:

– Ты что, не знаешь, что у нас есть всего 70 лодок?

Долгая пауза... Мужик в мегафон (понижив голос):

– Лодка «66», у вас какие-то проблемы?..



– Папа, а на каких растениях пиво растет?

– Пиво не растет, сынок, его добывают.



– Что такое женский рай?

– Это голубое море, желтый пляж и черные парни.

– А что такое женский ад?

– Это желтое море, черный пляж и голубые парни!



Ночью гаишник остановил горбатый «Запорожец», глянул, а там 17 пьяных в дрова мужиков.

Тот настолько обалдел, что и штрафовать не стал. Только, говорит, чтоб завтра в том же составе ко мне трезвыми явились.

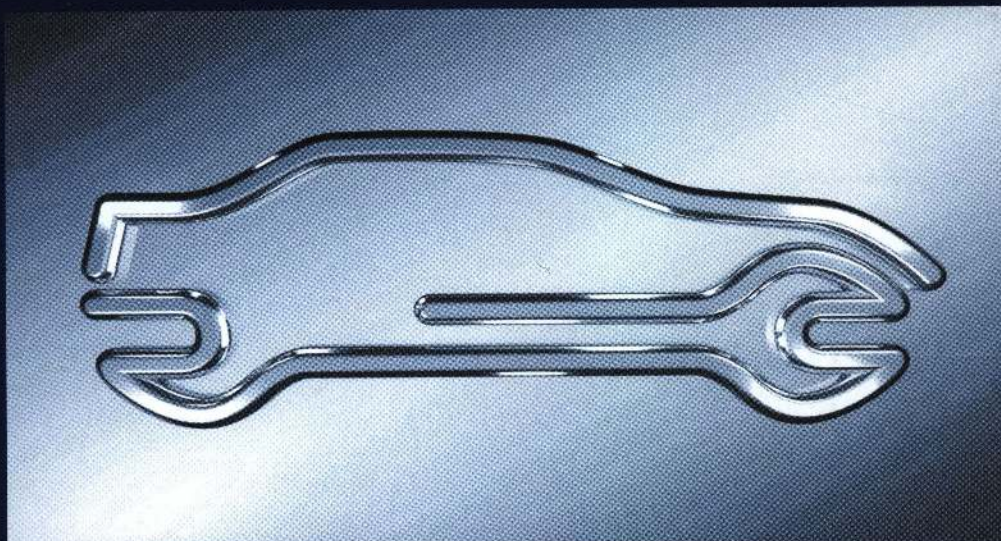
Наутро начинают утрамбовываться в машину, 16 влезли, а 17-й, хоть убей, никак. Водитель и спрашивает:

– Слушай, а может быть, тебя с нами не было?

Семнадцатый (возмущенно):

– Здравствуй! А кто ж вам вчера на баяне играл?

авто+
автомеханика
санкт-петербург



29 октября - 2 ноября 2003
Выставочный комплекс "Ленэкспо"



Россия, 199106, Санкт-Петербург, Большой пр. В.О., 103
Телефон: (812) 321 2721 Факс: (812) 321 2719
E-mail: aam@mail.lenexpo.ru
<http://www.lenexpo.ru>

Информационная поддержка

Зарулем



Грузовые перевозки
Тел.: 136-5379
796-8384

