

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№2 2004

AUTOTRUCK



**Сколько
стоит
VOLVO**

**Прицепная
техника
России**

**СКАНДИНАВСКИЕ
СМОТРИНЫ**

* награжден Ассоциацией журналистов, специализирующихся на коммерческих автомобилях (ACE), Амстердам, 16 октября 2003 г.



Actros

Грузовик года

Truck of the Year 2004

► Госпожа Европа склонилась в почтительном реверансе... Уважаемое жюри из 18-ти самых искушенных профессиональных журналистов единогласно присвоило тягачу Actros титул Truck of the Year 2004.

► Мы с гордостью чувствуем нашего победителя в этом престижном конкурсе коммерческих автомобилей!

► С радостью приветствуем всех счастливых обладателей и водителей новых тягачей Actros (а их уже продано более 25000), которые первыми оценили их чемпионские качества.

► После такого всеобщего признания, абсолютно естественно, что наш Actros немного покраснел. Вы тоже так думаете?



Mercedes-Benz

ЗАО "ДаймлерКрайслер Автомобили РУС": 127051, Москва, 1-й Колобовский переулок, 23.

Тел. (095) 745-2621/22/24, факс (095) 745-2642.

commercial.vehicles@daimlerchrysler.ru

www.mercedes-benz.ru

Реклама – двигатель прогресса

Современный мир развивается очень стремительно и динамично. Современные люди думают, живут и работают, стараясь не отставать от прогресса. Мы создаем мир для себя и при этом создаем в себе новых людей, способных жить и развиваться в современном мире.

Поэтому я не очень удивился рекламе, демонстрирующей способности «Форд Фокус» доехать из Москвы в Санкт-Петербург так, что прекрасная мадам на пассажирском месте даже не почувствовала, как ее коварный спутник вместо того, чтобы отвезти то ли любовницу, то ли жену, то ли незнакомку на вокзал, погнал в Питер на машине. Правда, надо учесть, что мадам была после «качалки» и, наверное, очень устала, поэтому так долго и сладко спала, что проснулась только в городе на Неве. Пряма таки новая версия «Иронии судьбы». Хорошо, что водитель попался порядочный – мог бы и в лес завезти. Была ли это реклама тренажерных залов, после которых так сладко спится, или дорожников, строящих такие ровные дороги, я не знаю. Воспринял я ее как призыв покупать «Фокусы», что с успехом и сделал этой зимой. Но так как сомнения относительно правильного толкования этой рекламы остались и чтобы не мучаться, я решил на себе проверить, а что собственно рекламировали. Поэтому в марте месяце решил проехать на «Фокусе» из Москвы в Питер и обратно. Качаться перед поездкой я не стал, так как действительно после физических нагрузок тянет в сон, а девушку у фитнес-центра искать не решился: не в рекламе – неправильно поймут. Просто сел в машину и поехал в ночь. Так как последний раз по трассе Е-105 я ездил в конце лета и дорога тогда была более или менее приличная, то за шесть часов рассчитывал доехать.

Проехав Тверь, понял, что этим планам не суждено сбыться. Но надежда все-таки теплилась – ведь она умирает последней. Так я и надеялся до самой Ленинградской области. Увы! Такой плохой и отвратительной дороги я

не помню. Четыреста километров дорожного полотна, как после ковровых бомбардировок. Сразу вспомнилась поездка весной два года назад на тестируемом «Мерседесе-Вито», где на 404 км, попав в яму, мы «кубили» переднюю стойку и два колеса. Поэтому хоть и ехал не очень быстро, но каждый раз со страхом за машину воспринимал очередное попадание колес в яму. За 9 часов доковылял до Санкт-Петербурга.

Сколько можно говорить, что хорошие дороги являются одним из главных факторов экономического развития государства. Сколько можно показывать на Европу и Америку и напоминать, что даже в самые тяжелые и кризисные годы они не останавливали строительство магистралей. Сколько можно твердить, что такая отвратительная дорога между двумя столицами является позором для государства. Но наши правители с довольной физиономией, хваля сами себя за экономические успехи, заявляют о небывалых золотовалютных запасах страны. При этом всем ясно, что на страну эти деньги не работают и при очередном кризисе будут разворованы в считанные дни. Ну выделите вы хоть 10% этих запасов на строительство дорог. Неужели стране так и не видать мало-мальски нормальных дорог?

Зато с гаишниками полный порядок. Если на более-менее нормальном участке дороги стоит знак «40 км/ч», то будь уверен, что здесь же и служитель закона в кустах. Эти план по сбору денег на свое тяжелое бытие перевыполняют на 500%. Такую бы производительность при строительстве дорог. Увы, дороги и дураки в классическом толковании останутся в России навечно. Как бы это печально ни было.

И только по возвращении в Москву я понял смысл рекламы с «Фокусом», теткой и Питером. Летайте, граждане, из Москвы в Питер и обратно самолетом, как наши правители, которые никогда не ездят по таким дорогам на машинах. Вот только, как грузы возить?





В номере

2/2004:

2

**ПОДПИСКА
ЧЕРЕЗ
РОСПЕЧАТЬ**
Роспечать
Индекс **81170**

Реклама – двигатель прогресса

Новости

Новое – хорошо забытое старое

Новости

Обзор рынка прицепной техники России

Скандинавские смотрины

Грузовики в Аравийской пустыне

Весенние «американцы»

Умный «Интер»

Лошадка, патрульных везущая воз...

Новости

Приключения итальянца в России

Расценки на лобовые стекла грузовиков

Цены на отечественные грузовые автомобили

Сколько стоит Volvo

Новые двигатели MAN

Эксплуатационные неисправности двигателя
и их возможные причины

100 лет фирме Büssing

Вторая жизнь солдата

Грузинские бурбухайки

Объявления

Анекдоты

1	от редакции
4	новости
6	закон и человек
10	новости
12	рынок
22	новинка
32	экзотика
38	новинки
44	военное дело
46	экзотика
54	новости
60	встречи на дорогах
62	рынок запчастей
64	рынок
66	рынок
70	техника
72	делимся опытом
78	архив
84	гости из прошлого
92	архив
100	продаю
104	юмор

АВТОТРАК

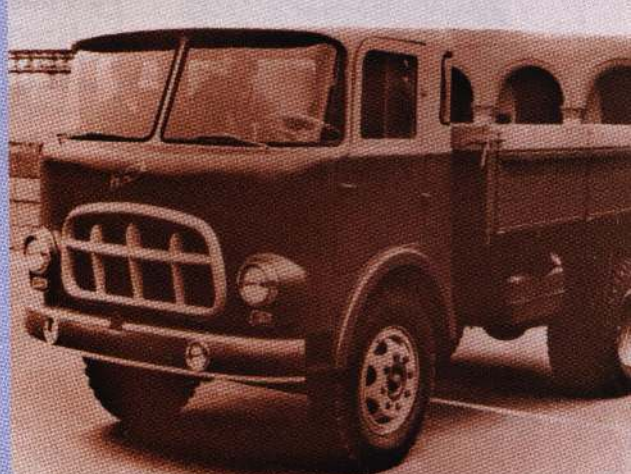


Главный редактор: Дмитрий Жигульский
Коммерческий директор: Феликс Бекерман
Обозреватели: Александр Евдокимов
Александр Новиков
Сергей Кухарский
Корреспонденты: Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов
Дизайнер: Анна Гвириц
Распространение: Рустам Салимжанов
Реклама: Лариса Золотова
Эмилия Великанова
Адрес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

www.autotruck-press.ru

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

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





■ В Москве грузовики перестанут дурно пахнуть

Довести до экологических норм Евросоюза вредные выбросы от столичного автотранспорта намерены московские власти. Как сообщили в Комплексе городского хозяйства, Комитетом транспорта и связи совместно с НИИ двигателей, НАМИ, МГТУ им. Баумана завершены работы по созданию опытных образцов автомобилей «Бычок» с двигателями, работающими на диметилевоом эфире.

По словам специалистов Комитета, в отработавших газах от ДМЭ полностью отсутствует сажа. Они содержат в 3-4 раза меньше оксидов азота – самых опасных для здоровья человека загрязнителей воздуха. Кроме того, новые «Бычки» совершенно не «копят». Это, кстати, даже удивило мэра Юрия Лужкова, который на презентации экологически чистого грузовичка заметил, что машина не пахнет бензином.

Уже проведены опытные испытания 6 мини-грузовиков. Для экспериментальной «обкатки» они отправлены на ГУП «Мосавтохолод». В этом году здесь появится еще 150 экологически безвредных «Бычков», которые будут развозить по городу замороженные продукты питания. Первое время грузовики станут заправлять при помощи передвижной автозаправочной станции, которая разместится на территории «Мосавтохолода».

В перспективе, когда автотранспорта, едущего на диметилевоом эфире, в городе станет намного больше, появятся и специальные АЗС. Кстати, опять же в этом году Комитет транспорта и связи планирует провести эксперимент по применению экологического топлива для автобусов и «больших» грузовиков. Сейчас уровень выбросов от этих видов автотранспорта едва дотягивает до нормативов Евро-2, хотя в самой Европе критическим «пороговым» уровнем является Евро-3.

■ Грузоперевозчики боятся белорусской таможни

В 2003 г. увеличился отток грузов с международного транспортного коридора, проходящего через границу России с Белоруссией. За минувший год по этому коридору прошло автомобилей примерно на 10 тыс. меньше, чем в 2002 г. Об этом заявил бывший министр транспорта России Сергей Франк на заседании в Минске координационной комиссии по формированию и функционированию транспортной системы Союзного государства.

Это связано, считает бывший министр, прежде всего с действиями белорусской стороны, в частности таможни. «Сложившаяся ситуация, – заявил Франк, – заслуживает серьезного реагирования». «В идеале этот международный транспортный коридор должен быть самым привлекательным для России, Белоруссии и других участников международной торговли и перевозок», – подчеркнул Франк.

■ Минобороны предпочел КамАЗы «Уралам»

Министерство обороны России до конца 2004 г. намерено приобрести около 300 полноприводных четырехосных грузовиков КамАЗ-«Мустанг». Все автомобили будут поставлены в варианте КамАЗ-6350, предусматривающем колесную формулу 8x8.

Ранее Минобороны уже получило 3 комплекта автомобилей серии «Мустанг». Комплект автомобилей включает в себя двухосный КамАЗ-4350, трехосный КамАЗ-5350 и четырехосный КамАЗ-6350. В 2003 г. ОАО «КамАЗ» изготовило по заказу Министерства обороны РФ первую опытно-промышленную партию автомобилей «Мустанг». Особым спросом у военных отмечен четырехосный КамАЗ-6350.

Ранее Министерство обороны России планировало приобрести автомобили производства ОАО АЗ «Урал». Однако, по словам представителей Минобороны РФ, продукция ОАО АЗ «Урал» отличается более высокой ценой, низким качеством узлов и агрегатов (включая поршневую группу, пневмопривод сцепления, течь масла и др.), низкими тягово-динамическими параметрами и сложностью проведения ремонтных работ.

В настоящее время модельная серия «Мустанг» насчитывает три модификации – двухосный КамАЗ-4350, трехосный КамАЗ-5350 и четырехосный КамАЗ-6350. В 2004 г. российскими предприятиями был приобретен 41 автомобиль КамАЗ-«Мустанг». Кроме того, по заказу ФСБ РФ было изготовлено два образца этого грузовика двойного применения в бортовом исполнении с дополнительной и специальной комплектацией.



НОВОСТИ

■ ГАЗ поставит в Панаму партию «Газелей» и «Соболей»

Горьковский автозавод в 2004 г. поставит в Панаму опытную партию «ГАЗелей» и «Соболей». Данная партия будет поставлена для проведения эксплуатационных испытаний. По итогам испытаний будут осуществлены поставки автомобилей для реализации в Панаме. Кроме того, ОАО «ГАЗ» рассмотрит возможность организации в Панаме сборочного производства. ОАО «ГАЗ» в феврале 2004 г. увеличило объем производства на 22,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и произвело 18 тыс. 84 автомобиля и машинокомплекта. Автомобилей собрано 16 тыс. 527 единиц, в том числе 5 тыс. 563 легковых и 10 тыс. 964 грузовых (из них 2 тыс. 8 микроавтобусов). Рост производства автомобилей марки «ГАЗ» по сравнению с февралем 2003 г. составил 16,6%, легковых автомобилей собрано больше на 39,1%. Сборочный автозавод «ГАЗ» поставил 950 машинокомплектов, что на 76,6% превышает аналогичный показатель 2003 г. Запасных частей произведено на сумму 175 млн. 931 тыс. руб. (рост 42,1%).



■ Таможенные пошлины на новые иностранные грузовики должны составлять не менее 22%

Генеральный директор СП ЗАО «МАЗ-МАН» Александр Картынник направил письмо Премьер-министру Беларуси Сергею Сидорскому.

Директор совместного предприятия обращает внимание руководителя правительства на необходимость установления таможенных пошлин на новые иностранные грузовые автомобили, ввозимые на территорию Беларуси, на уровне не менее 22%. В настоящее время для седельных тягачей в Беларуси действует ставка таможенной пошлины 5%. Таможенная пошлина именно в размере 22% с 1 мая 2004 года будет взиматься на продукцию отечественных заводов при ее ввозе в страны Евросоюза. Новые члены Европейского союза (страны Восточной Европы и Прибалтики) всегда были странами потенциального экспорта для МАЗа и МАЗ-МАНа. Теперь эти рынки сужаются. Исходя из принципа взаимности, логично принять такие же решения и в Беларуси.

Кроме этого, Александр Картынник в комментарии корреспонденту АДС отметил, что иностранный партнер СП ЗАО «МАЗ-МАН» – концерн «МАН Нуцфарцойге АГ» считает, что развитие производства в конкретной стране приобретает смысл, если ее рынок огражден таможенной пошлиной не менее 20%. Без этого инвестировать в промышленное производство на территории страны рискованно.

■ КамАЗ намерен в 2005 г. начать серийное производство малого автобуса

ОАО «КамАЗ» намерен составить конкуренцию Павловскому автозаводу: в этом году будет разработан, а в 2005 г. начнется серийное производство малого автобуса на 24-28 пассажиров. Об этом сообщил генеральный директор компании Сергей Когогин. Мощность первой очереди производства составит 3 тыс. автобусов в год, в дальнейшем будет производиться до 5 тыс. Годовая же потребность российского рынка в этих автобусах составляет 16 тыс. единиц, как отметил С. Когогин. Шасси для автобуса будет производиться непосредственно на КамАЗе, а кузов – на НефАЗе (дочернее предприятие Камского автозавода). В конце 2004 г. предполагается создать прототип машины. Для реализации проекта компания намерена использовать собственные средства. НефАЗ в 2003 г. произвел более 600 автобусов на камазовских шасси. Освоены пять моделей – городской, пригородный, междугородный, в северном исполнении и класса «турист».

■ Новый самосвал МЗКТ

В марте этого года Минский завод колесных тягачей выпустил новый самосвал МЗКТ-6527 с колесной формулой 8x8. Грузоподъемность этой машины составляет 27 тонн, полная масса – 46 т. Двигатель – дизельный ЯМЗ-7511 мощностью 400 л.с. смонтирован с коробкой МЗКТ-65151 (двух передом вперед, одна назад). Объем кузова – 14 м³. Шины с регулируемым давлением воздуха 16.00R20. Максимальная скорость достигает 75 км/час. Нельзя сказать, что МЗКТ не делал самосвалов с колесной формулой 8x8. В конце 80-х выпускался МЗКТ-7516 на шасси МАЗ-543, а позже была модель МЗКТ-75165 с мазовской кабиной. Но эти самосвалы не пользовались достаточным успехом из-за превышения дорожного габарита, ширина которых составляла 3070 мм. И вот новый 6527 более мощный, более компактный (длина – 9500 мм против 10 020 мм у предшественника) и, самое главное, ширина его 2500 мм! Минчане надеются, что новый самосвал МЗКТ-6527 будет пользоваться хорошим спросом у строителей, которым приходится возить грузы вне дорог, и у тех, кому это трудно делать из-за рельефов местности.



НОВОСТИ



НОВОЕ – ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ



6

В России много хороших и правильных законов. На основании правильных законов издаются правильные приказы. К примеру, одним из мудрых приказов я считаю приказ МВД Российской Федерации № 329 от 01 июня 1998 года «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России».

Читаешь приказ, и за душу берет. Все правильно. Положение на дорогах названо бардаком. Так жить нельзя. Руководство ПРИКАЗЫВАЕТ сотрудникам ГАИ повернуться к нам – водителям передом, а к лесу задом.

С момента издания приказа прошло пять с половиной лет. Воспринятый водителями «на ура», приказ основательно забылся. Как реформировалась деятельность Госавтоинспекции МВД России? Каким местом смотрит водителям в глаза доблестный рядовой сотрудник ГИБДД? Каковы его основные цели и задачи? С какого места тухнет рыба? Как дальше жить?

Давайте разберемся по порядку. По-прежнему считаю приказ № 329 песней. Из песни слов не выкинешь, поэтому буду цитировать приказ дословно, выделяя строки приказа жирным шрифтом. ИТАК:

Абзац 3 приказа гласит: «**Деятельность сотрудников дорожно-патруль-**

ной службы Госавтоинспекции МВД России не нацелена на обеспечение бесперебойного и безопасного процесса дорожного движения, оказание помощи его участникам. Не налажено должного взаимодействия с общественными объединениями».

С полной личной ответственностью за каждое написанное здесь слово ЗАЯВЛЯЮ:

Основная цель практически любого сотрудника дорожно-патрульной службы – добывание дополнительного денежного довольствия к скромному государственному «пособию». Некогда им обеспечивать и помогать, им вымогать надо. Проще всего вымогать деньги у водителей грузовиков. Поставил посередине дороги фуру и «прессуй» водителя «по полной программе». Глядишь, к концу смены «сыт, пьян, и нос в табачке». На любом въезде в любой город, на каждом стационарном посту – вереницы грузовых машин. Что ищут в них «гаишники»? Ответ правильный. Они все ищут ДЕНЬГИ. Дал денег и вези хоть «ядреную» бомбу, хоть аммонит по документам на сахар.

О должном взаимодействии с общественными объединениями умолчу вообще. Нет никакого взаимодействия. За шесть лет существования профсоюза

ни одного предложения о взаимодействии. Любая инициатива профсоюза, направленная на установление этого взаимодействия, в любом кабинете хранилась моментально. Любая жалоба профсоюза на неправомерные действия сотрудников ГИБДД встречалась в штыки.

Абзац 7 приказа гласит: «**В целях устранения имеющихся недостатков в деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения, повышения ее эффективности приказываю:**

1. Считать главной задачей Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации на текущий период и ближайшую перспективу защиту законных прав и интересов участников дорожного движения».

Оказывается, главная их задача – защита законных прав и интересов участников дорожного движения. Во как! А я, глупый, и не догадывался об этом.

17 марта этого года в час ночи в Клину произошло разбойное нападение на члена профсоюза. Водитель чудом вырвался из рук бандитов и на разбитом «Вольво» добрался до Давыдовского поста ГИБДД. А господа бандиты его уже на посту поджидают. Главный бандит при сотрудниках ГИБДД обещал водителю взорвать его «Вольво» гранатой. Наверное, в целях защиты законных прав и интересов водителя «Вольво» сотрудники ГИБДД спустя 4 часа доставили его в милицию, а бандитов отпустили, фамилий не спросив. 18 марта я с заявлением о преступных действиях сотрудников Давыдовского поста больше двух часов пытался попасть на прием к руководству Управления ГИБДД Московской области. Не получилось. Наверное, у руко-



водства поважнее дела были. Пришлось заявление сдать в канцелярию. Обещали, что через месяц ответят. Во как!

«2. Установить, что основанием для остановки транспортных средств сотрудниками милиции являются:

– нарушение правил дорожного движения водителями или пассажирами...»

С этим все понятно. Нарушил – отвечай.

«...Наличие данных, свидетельствующих о причастности водителя, пассажиров к совершению дорожно-транспортного происшествия, административного правонарушения, преступления...»

Тут бабушка надвое сказала. Был бы человек, а статья найдется. Можно любого водителя остановить под вымышленным предлогом, и останавливают.

«...Нахождение транспортного средства в розыске, а также наличие данных об использовании транспортного средства в противоправных целях...»

На бумаге все правильно. В жизни сначала останавливают, потом по базе пробьют, потом денег попросят, не дашь – могут и на наручники посадить. Потом, правда, отпустят, даже не извинившись. (Читай ст. «Сказ про то, как Паша игрушки возил», журнал «АВТОТРАК» № 4 за 2003 год).

«...Необходимость опроса водителя или пассажиров об обстоятельствах совершения дорожно-транспортного происшествия, административного право-

нарушения, преступления, очевидцами которого они являются...»

На этом основании любого остановить могут. Не кривя душой, могу сказать, что на моей памяти не было такого, чтобы кто-то из «гаишники» искал на дороге свидетелей.

«...Выполнение решений уполномоченных на то государственных органов или должностных лиц об ограничении или запрещении движения...»

Тут «гаишники» в первых рядах. Не успеет еще по весне солнышко пригреть – «распутица» начинается. Везде, где надо и не надо, знаков повнавтыкают. Деньги из карманов водителей полноводными реками текут. (Читай ст. «Казанское хамство», журнал «АВТОТРАК» № 3 за 2003 год.) Солнышко скроется, другие знаки найдутся. Лет пять тому назад писал я запрос в ГАИ по знаку 3.13 «Ограничение высоты», который висел в Москве под железнодорожным мостом Каланчевской ветки, со стороны Ленинградского вокзала. Мне ответили, что знак повесили в связи с ремонтом проезда. Висит до сих пор. Сколько таких «кормушек» по России – черт со счету сбился.

«...Необходимость привлечения водителя или транспортного средства для оказания помощи другим участникам дорожного движения или сотрудникам милиции...»

Никто из водителей не против помочь, в том числе и сотрудникам милиции.

«...Проверка документов на право пользования и управления транспортными средствами, а также документов на транспортное средство и перевозимый груз – только на стационарных постах дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России, контрольных постах милиции и контрольно-пропускных пунктах...»

Что интересно делают сотрудники ГИБДД и просто люди в милицейской форме в темных проездах, у оптовых баз, на бесчисленных перекрестках и просто на дороге? Останавливают и требуют документы для проверки. Как правило, это происходит в темное время суток, на абсолютно безлюдных участках. Начинается с проверки документов, а заканчивается откровенным вымогательством. Если позвонить по «телефону доверия», можно нарваться на крупные неприятности. В лучшем случае отпустят, но могут и глаза в водительском удостоверении выколоть. (Читай ст. «Кочевники», газета «МК Мобиль» № 07 (093) за 24 февраля 2004 года.)

«Остановку транспортных средств в иных случаях расценивать как нарушение служебной дисциплины...»

«Ах, страшно, ах, жуть!». Все рядовые «гаишники» перепугались. Наказывать их кто за эти «невинные шалости» должен? Правильно, свой брат – начальник. Цитируя слова В.С. Высоцкого: «Он был мне больше, чем родня, он ел с ладони у меня». Как же начальник кор-



мильца накажет? Невозможно это, да и не по понятиям.

«3. При обращении к участнику дорожного движения сотрудник милиции должен представиться, приложив руку к головному убору, назвать свою должность, специальное звание и фамилию, сообщить о причине остановки транспортного средства. В случае обращения гражданина сотрудник, выполнив те же требования, обязан принять меры по оказанию непосредственной помощи, а в необходимых случаях разъяснить, куда следует обратиться для разрешения поставленного вопроса».

Красиво! Просто песня! Не ездил я на «шестисотых», не могу сказать, как с водителями этой категории общаются. Наш брат – водитель грузовика не из «графьев», с ним можно не церемониться. Махнул «гаишники» жезлом, редко кто из водил из кабинки в грязь и слякоть, под дождь и снег не выпрыгивает. На полусогнутых к «начальнику» с кипой бумаг – чего изволите? Документы в соответствии с требованиями п. 2.1.1 ПДД – пожалуйста. Путевой лист, лицензионную карточку, документы на перевозимый груз – нате. «Тьфу» – плеватьница. Все есть – дай справку о размере обуви любимой тещи. Нет – штрафная стоянка. Если есть – пошли высоту мерить. На Ростовском «золотом мосту» требовали гаишники с проезжающих водителей по 3000 рублей за «перегруз». Те не дали и угодили на всю ночь на штрафную стоянку. (Читай ст. «Ворон ворону глаз не выклюет», журнал «АВТОТРАК» № 5 за 2003 год.) Профсоюз с жалобами на неправомерные действия этих «гаишники» до Генеральной прокуратуры дошел. Ждем ответа.

«4. При привлечении к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения сотрудник милиции обязан разъяснить нарушителю права, предусмотренные законодательством: ознакомиться с материалами дела, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства; при рассмотрении дела пользоваться юридической помощью адвоката; выступать на родном языке и пользоваться услугами переводчика, если не владеет языком, на кото-

ром ведется производство; обжаловать постановление по делу».

Каждый из вас хоть раз попадал в «группу разбора». Впечатления незабываемые. В очереди настоялся. В кабинет попал. Штраф выписали, и слава Богу! Бегом в Сбербанк. Не до ознакомления с делом, не до защиты своих прав. На адвоката ни денег, ни времени нет, да и не веришь ты в торжество справедливости. Обматерил в душе всех и вся, права в кармане – значит жить можно. За работу, товарищи!

Кто допустил такое?

Посмотри на себя в зеркало, дорогой читатель. Что видишь? Правильно! Вот он, который в зеркале, довел страну до беспредела. Он платит взятки «гаишники» и унижается. Он, который в зеркале, наступил тебе на горло и давит, не дает свободно вздохнуть. До коих пор унижаться будем? Где наша водительская принципиальность, солидарность и сплоченность? Когда наступит предел нашему наплеватьскому к себе отношению и долготерпению?

Абсолютно уверен – этот предел уже наступил. Так жить нельзя!

ТЕПЕРЬ О ГЛАВНОМ. Что делать?

Пути два. Первый путь – плыть по течению и «не рыпаться». Второй путь – объединяться.

Что мешает нам объединиться? Что мешает, объединившись, выставить нам свои требования? Во всех цивилизованных странах самые мощные, самые действенные, самые активные, самые уважаемые общественные объединения – профсоюзы водителей. Именно профсоюзы водителей цивилизованных стран при поддержке и содействии СМИ навели на своих дорогах порядок, победили коррупцию, установили и регулируют «человеческие» условия труда и «правильные» расценки за работу. Все различие между нами и нами в том, что мы только хотим, а они делают. Попробуй без ключа отвернуть гайку. Для каждой гайки нужен свой ключ. Нужен набор ключей, набор отверток, молоток и кувалда. Без инструмента ты не отправишься в дорогу. Профсоюз – это «инструмент»

для решения твоих жизненно важных задач. Возьми в свои руки этот «инструмент» и с его помощью отверни те ржавые гайки, которые мешают тебе жить. СООБЩАЙ В ПРОФСОЮЗ И «АВТОТРАК» О КАЖДОМ НАРУШЕНИИ ТВОИХ ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ. ТРЕБУЙ от профсоюза подачи жалоб на каждый «косой нарез» «гаишники», транспортных инспекторов, весовщиков. Так и только так мы заставим чиновников жить по закону и их же приказам, наведем порядок на наших дорогах и в нашей стране.

**ДРУГОГО ПУТИ НЕТ!
ОБЪЕДИНЯЙСЯ! ВСТУПАЙ
В ПРОФСОЮЗ ВОДИТЕЛЕЙ!**

**С уважением ко всем
свободным водителям!**

**УСПЕХОВ НАМ ВСЕМ!
НАШЕ ДЕЛО ПРАВОЕ –
МЫ ПОБЕДИМ!**

Председатель ЦС
Профсоюза
водителей

Александр КОТОВ

Телефон: (095) 746-05-11. Для писем:
105318, Москва, Измайловское шоссе,
дом 15, кв. 19.

E-mail: profsouz@mail.ru

ОХРАНА



автобаз, складов, территорий
Кинологи с собаками
(кавказы, среднеазиаты)
Корма, консультации, организации
питомников
Питомник «Русская традиция»
тел.: (095) 518 5874

VOLVO

МОЩЬ РАЗУМА!

Сердце Volvo FH16 — новый специально разработанный двигатель D16C. Это 16,1-литровый рядный шестицилиндровый дизельный двигатель с турбонаддувом и интеркулером, изготавливаемый в двух версиях: 610 и 550 л. с. Максимальный крутящий момент — 2800 или 2500 Н·м — двигатель развивает в интервале от 950 до 1500 об/мин. Момент высок даже на оборотах холостого хода, что обеспечивает автомобилю непревзойденные ходовые качества.

На FH16 используется ряд систем безопасности, которые делают этот грузовик одним из самых безопасных из имеющихся в продаже в настоящее время. Система «Адаптивный круиз-контроль» (ACC) при помощи радара автоматически поддерживает безопасное расстояние до движущегося впереди автомобиля. На тягачах с колесной формулой 6x4 и 6x2 теперь может быть также установлена система курсовой устойчивости ESP, которая предотвращает занос и пробуксовывание автомобиля в аварийных ситуациях. На грузовиках с тормозами с электронным управлением от компании Volvo (EBS) также возможна установка системы Hill Start Aid (система помощи при начале движения на подъеме), которая, как следует из названия, облегчает трогание с места на подъеме.

В диапазоне максимального крутящего момента при нажатии на педаль акселератора двигатель в течение двух секунд развивает мощность, составляющую 90% от максимальной.

Volvo FH16 может быть укомплектован любой из 14-ступенчатых механических коробок передач. Широкий диапазон тщательно подобранных и близко расположенных передаточных отношений обеспечивает чрезвычайную силу тяги в момент трогания с места и, в то же время, немалый запас мощности для поддержания высокой средней скорости движения.



Возможна установка трех вариантов кабины: спальная кабина, кабина Globetrotter и вариант Globetrotter XL (на фото), наиболее просторная из всех.

Решетка радиатора, корпуса зеркала заднего вида и аэродинамические deflectory отделаны хромом. Во внешнем облике машины много деталей, подчеркивающих, что перед Вами действительно самый мощный из когда-либо выпускавшихся грузовиков Volvo.

Двигатель D16C имеет совершенно новую конструкцию: верхнее расположение распредвалов, четыре клапана на цилиндр, насос-форсунки и блок шестерен в задней части двигателя. Такая компоновка позволяет уменьшить массу, уровень шума и расход топлива. Дополняет список достоинств двигателя его соответствие нормам Евро 3.

Сиденье можно заказать в трех различных вариантах оснащения.

Двигатель D16C может быть оборудован запатентованным моторным тормозом Volvo (Volvo Engine Brake, VEB), который позволяет использовать для торможения ведущих колес автомобиля компрессию двигателя. На двигателе D16C моторный тормоз развивает мощность до 380 кВт.

Коробка отбора мощности D16C размещена в задней части двигателя. Такая компоновка дает возможность передавать на дополнительное оборудование высокий крутящий момент. К тому же, такая конструкция делает двигатель чрезвычайно компактным.

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvorussia.ru

ГРУЗОВЫЕ
АВТОМОБИЛИ

ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ

ФИНАНСИРОВАНИЕ

ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТОМ

IVECO MOTORS

TECHNOLOGICAL
EXCELLENCE

НОВОСТИ

■ Новый бренд для двигателей IVECO

Компания IVECO – один из крупнейших мировых производителей грузовых автомобилей, автобусов и транспортных средств специального назначения. Кроме того, IVECO – один из ведущих производителей дизельных двигателей. Начиная с 2004 года вся деятельность компании, связанная с двигателестроением, будет вестись под новой фирменной маркой. Чтобы повысить эффективность работы с внешними заказчиками и выступать самостоятельным игроком на рынке дизельных двигателей, компания создала бренд IVECO MOTORS. Такой шаг стал необходим в связи с тем, что примерно 60% производимых IVECO двигателей предназначено для продажи другим компаниям. «Решение компании создать новый бренд IVECO MOTORS, который появился в январе, связано также с полным обновлением всей гаммы выпускаемых двигателей, от легких SOFIM HPI и двигателей средней мощности NEF и TECTOR до наиболее мощных моделей CURSOR и V-образных двигателей для спецтехники VECTOR. Цель непростого процесса обновления, опирающегося на огромный опыт и знания специалистов компании IVECO – разработка двигателей самого разного назначения: для грузовиков и автобусов, сельскохозяйственной техники, подвижного состава железных дорог, для производства электроэнергии и работы в составе промышленных установок», – говорит вице-президент IVECO Powertrain Риккардо Тарди. Одним из главных структурных изменений, связанных с объявленной реорганизацией, станет объединение бренда IVECO AIFO под брендом IVECO MOTORS. Таким образом, речь идет о радикальных изменениях, в основу которых легли управленческие, стратегические и коммерческие соображения. Один из многих примеров – всемирная сеть IVECO MOTORS. Она работает в 79 странах, в нее входят 282 дилера и более 1200 станций технического обслуживания. Еще один важный момент – состоявшееся недавно открытие в Кэрл-Стрим, неподалеку от Чикаго, офиса североамериканского филиала IVECO MOTORS, деятельность которого распространяется на всю территорию Соединенных Штатов и Канады. Кроме того, IVECO MOTORS разворачивает широкомасштабную среднесрочную программу развития специализированной сети сбыта и технического обслуживания. Ее реализация позволит предоставлять высококачественное обслуживание всем потребителям, где бы они ни находились.

■ Запущена в производство новая подвеска от BPW

Компания BPW начала серийный выпуск новой подвески AirlightDirect. Новинка расширила гамму известной подвески Airlight II, которая используется на полуприцепах. Ее главной особенностью является перенос пневмоподушки непосредственно на ось. Таким образом, все воздействия от неровностей дороги воспринимаются только подушкой, тогда как в обычной подвеске доля нагрузок на подушку составляет около 60%. AirlightDirect на 28 кг легче предшествующей модели, что положительно сказывается на плавности хода и сроке службы осей. Тормозной цилиндр «переместился» за осевую балку, которая препятствует его загрязнению. Но здесь имеются негативные факторы, главный из которых – меньший объем пневмоподушки. Из-за этого эксплуатация прицепной техники с такой подвеской на плохих дорогах практически невозможна. Поэтому самыми оптимальными условиями работы для AirlightDirect будут интермодальные перевозки в странах Западной Европы. И несмотря на то, что допустимая нагрузка на ось здесь составляет 9 т, в странах СНГ новинка сможет возить разве что легкие объемные грузы.



■ Volvo Trucks применит SCR-технологии для соответствия Euro-5

Для достижения экологических норм Euro-5 концерн Volvo Trucks будет использовать технологию SCR (Selective Catalytic Reduction). Принцип действия – впрыск в нейтрализатор реагента на основе аммиака. Работой системы управляет компьютер, который с помощью специальных датчиков отслеживает токсичность выхлопных газов, их температуру, обороты двигателя и условия движения автомобиля (нагрузки, уклоны дороги и т.д.). От этого зависит количество реагента, который подается в нейтрализатор. В результате оксиды азота распадаются и на выходе получается свободный азот и вода. Кроме этого будет использоваться система рециркуляции отработанных газов. Она служит для уменьшения содержания вредных соединений серы в выхлопных газах. И, наконец, сажевый фильтр будет задерживать твердые частички. Такой путь достижения норм Euro-5 избрали многие производители, что в результате уменьшит принципиальные отличия в работе автомобилей. Реагент можно будет заправлять в отдельный бак на обычных заправках в количестве 1 л реагента на 10 л топлива. Уже сейчас ведется подготовка АЗС к установке дополнительных колонок.



Семинар для перевозчиков на МАЗе

27 февраля этого года на Минском автозаводе состоялся очередной семинар, посвященный обновлению подвижного состава отечественного производства организациями, занимающимися международными автомобильными перевозками. Все начало меняться примерно год назад, когда Совет Министров РБ принял постановление 406, которым установил ставки ввозимых таможенных пошлин на грузовики, автобусы и прицепы старше трех лет в размере 50% от контрактной стоимости, но не менее 3 евро с 1 см³ объема двигателя.

Это, конечно, повергло в шок немцев, итальянцев и разномастных шведов, которые вольготно чувствовали себя на белорусском рынке в течение предыдущих 6 лет, а отечественные производители грузовых автомобилей только подсчитывали упущенную выгоду от льгот для импортеров. Ведь начиная с 1997 года европейские изготовители грузовиков имели возможность ввоза своих машин без уплаты таможенных пошлин, НДС и налога на регистрацию транспортных средств при оформлении их в лизинг или безвозмездную аренду. Как следствие транспортникам становилось экономически выгоднее покупать импортные тягачи. Таким образом, за время действия режима временного ввоза перевозчиками Белоруссии было закуплено порядка 6000 иностранных грузовиков, которые в основном эксплуатировались в международных перевозках.

По данным Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП), в этом секторе трудятся около 12 000 грузовых автопоездов. Из них 22% – Mercedes Benz, 13% – IVECO, 12% – VOLVO, 10 MAN, 9% – SCANIA, 5% – RENAULT, 5% – DAF и 23% – МАЗ и 1% – КамАЗ.

Что же поменялось за год действия новых правительственных постановлений?

СП «МАЗ-МАН» удвоило объем ежегодного выпуска, достигнув нормального уровня рентабельности впервые за пять лет своего существования. Минский автозавод произвел на 20% больше обычного тягачей с моторами Евро-2 и Евро-3. Высокие темпы производства обеих предприятий сохранились и в первом квартале текущего года. Подобная динамика, конечно, радует руководителей, но они отчетливо представляют себе задачи, которые необходимо решать в ближайшей перспективе. Как сообщил генеральный директор СП «МАЗ-МАН» Александр Картынный, его фирма планирует построить и ввести в эксплуатацию сервисный центр для автомобилей МАЗ-МАН в Минске в этом году.

Кроме того, планируется решить вопрос обслуживания и ремонта грузовиков совместного предприятия на станциях сервиса концерна MAN, которых в Европе более 1000. Руководство МАЗа подтвердило свою бескомпромиссную позицию в отношении недостатков и недоработок в выпускаемых автомобилях. Все замечания, собранные в процессе эксплуатации, анализируются, и оперативно вносятся изменения в производимые модели. К сожалению, все еще остаются проблемы с комплектующими белорусских производителей, в основном по электрике и пневматике, часть дефектов связана с нарушением технологии сборки. Было заявлено, что автозаводцы сейчас активно модернизируют свое производство. В частности, около года назад был достроен цех по производству прицепов и полуприцепов и приобретено новейшее технологическое оборудование для него. Теперь прицепная техника МАЗ будет изготавливаться с покрытием двухкомпонентными красками, что обеспечит ей защиту от коррозии и долгий срок службы, а применение импортных комплектующих в этих изделиях позволит им полностью соответствовать лучшим мировым образцам. Изменения также коснулись рамы автомобилей, недавно принятое решение о переходе на технологию холодной клепки приведет к увеличению сроков эксплуатации и повышению надежности машин.

На семинаре говорилось о постепенном начале производства грузовиков МАЗ шестого поколения (МАЗ-6430), для которых были разработаны ряд новых узлов: передняя ось, задний мост и др. Эти автомобили будут оснащаться двигателями, соответствующими нормам Евро-3. О перспективных моделях говорилось, что планируется изготовить седельный тягач на базе среднетоннажного грузовика МАЗ-4370. По сбыту подвижного состава МАЗа в текущем году сообщил директор по маркетингу и сбыту ПО «БелавтоМАЗ» В.П. Клесов. По его данным, из всех автозаводов на территории СНГ наиболее ритмично развиваются только МАЗ и КамАЗ. Козырной картой Минского автозавода являются седельные тягачи. Их выпуск составляет 65% от всей выпускаемой продукции. С каждым месяцем увеличивается число заказов на автомобили с двигателями, соответствующими экологическим нормам Евро-3. В настоящее время технику МАЗ покупают не только страны СНГ и Прибалтики, а также Афганистан, Болгария, Венгрия, Сирия и другие государства. По итогам работы за январь – февраль Минский автомобильный завод выпустил 2981 шт., что 114,7% по отношению к аналогичному периоду прошлого года (2600 шт.). В сегменте автобусов рост составил 171,9% – 110 шт. (2004 г.) против 64 шт. (2003 г.). ПО «БелавтоМАЗ» планирует серьезные программы в развитии сервисных центров автотехники МАЗ в Беларуси и в странах СНГ и дальнего зарубежья. Существенную помощь в обновлении подвижного состава отечественными транспортными средствами окажет лизинговая программа компании ЗАО «МАЗКОНТРАКТЛИЗИНГ», которая объявила о лизинге для белорусских международных перевозчиков под 9,5% годовых.



НОВОСТИ



Гавриил Прокофьев

12

Обзор рынка

прицепной техники России

Часть 1: Тентовые прицепы и полуприцепы

На сегодняшний день в России представлена широчайшая гамма этого вида техники как отечественных производителей, предназначенная в основном для перевозок внутри страны, так и зарубежных производителей, используемых как на внутренних, так и на международных перевозках.

Из отечественных предприятий наиболее широко представлена продукция следующих заводов: ОАО «Автоприцеп-КамАЗ», ОАО «Нефтекамский автомобильный завод» (НефАЗ), ОАО «Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов», ОАО «Красно-

ярский завод прицепной техники», совместного российско-немецкого предприятия «Sommer-Новтрак», белорусского МАЗа и некоторых других. Из зарубежных фирм наиболее полно представлена продукция таких марок, как Schmitz, Kogel, Krone и Narco, как среди новых, так и среди подержанных.

Начнем обзор с отечественных заводов. Продукцию всех этих заводов, как уже говорилось выше, объединяет то, что практически все выпускаемые ими модели предназначены для эксплуатации внутри страны, а следовательно основные потребители продукции – перевозчики, работающие на просторах нашей не-

объятной родины. Их требования просты: максимальная надежность, ремонтпригодность и грузоподъемность при минимальной цене, – поэтому распространенные на европейских полуприцепах три оси на пневматической подвеске с односкатной ошиновкой и низкопрофильной резиной, дисковые тормоза, алюминиевые борта, всевозможные дополнительные ящики, телескопические стойки тентового каркаса и т.д. здесь практически не встретить – дорого. Зато двухосная тележка на мощной рессорной подвеске, двухскатная ошиновка, барабанные тормоза и высокопрофильная резина встречаются повсеместно. Хотя в



последнее время в гамме каждого из заводов появились трехосные модели, сделанные по европейскому стандарту.

Первый завод в нашем обзоре – это ОАО «Автоприцеп-КамАЗ» из города Ставрополя. Он является одним из крупнейших и старейших производителей прицепной техники в СССР, еще в 1971 году Государственной комиссией была принята первая очередь завода на выпуск 25 000 единиц продукции в год. С распадом СССР объем выпуска продукции резко сократился, так, по данным «АСМ-холдинг», за период с января по декабрь 2003 года было выпущено 3298 единиц продукции, из них 2263 прицепа и 1035 полуприцепов. На сегодняшний день завод предлагает несколько моделей прицепов: трехосный (СЗАП-8305) грузоподъемностью 13,5 тонн и двухосный грузоподъемностью 10,5 тонн (СЗАП-8537). Из дополнительного оборудования на них может быть установлено: задние двери вместо борта, цельнометаллический фургон, дополнительный топливный бак, устройство для перевозки контейнеров, антиблокировочная система. Отпускная цена с завода модели 8305 в базовой комплектации – 223 900 рублей, а модели 8537 – 183 500 рублей. Из полуприцепов завод предлагает несколько двухосных моделей с двухскатной ошиновкой грузоподъемностью от 14 до 29 тонн (модели СЗАП-9340, СЗАП-9327 и его модификации – 93271 и 93271А). Основные модели тягачей для работы с ними – КамАЗ-5410 и МАЗ-5432. В стандартную комплектацию моделей семейства 9327

входит топливный бак на 400 литров, ящик для инструментов и два запасных колеса. Отпускные цены с завода на модель 9340 составляют 224 200, а на модель 9327 – 260 500 рублей. Кроме того, в гамме завода есть трехосный тентовый полуприцеп на пневматической подвеске модели СЗАП-9328 длиной 13,6 метров, с односкатной ошиновкой, грузоподъемностью 26 тонн и внутренним объемом 86 м³. Он в базовой комплектации оборудован задними дверями и боковой противоположной защитой. Основным тягачом для него является МАЗ семейства 6422.

Следующий завод в нашем обзоре – ОАО «Нефтекамский автомобильный завод». Выпускаемая им продукция в основ-

ном предназначена для работы с тягачами Камского автозавода. Завод выпускает тентовые и самосвальные полуприцепы, а также цистерны. Всего, по данным «АСМ-Холдинга», за период с января по ноябрь прошлого года заводом было выпущено 2884 единицы продукции. Из полуприцепов для магистральных перевозок завод предлагает модель НефАЗ-9334-04 на двухосной тележке грузоподъемностью 18,3 тонны для работы в сцепке с КамАЗ-54115 и трехосную модель с односкатной ошиновкой НефАЗ-93341 для работы в сцепке с КамАЗ-5460. Заводская цена модели 9334-04 составляет 296 700 рублей, а модели 93341 – 456 400 рублей.

Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов является старейшим производителем прицепной техники в стране – он был основан в далеком и далеко не спокойном для нашей страны 1941 году. Основная продукция завода – специализированная прицепная техника, такая, как прицепы-тяжеловозы, прицепы для перевозки труб, сортиментовозы, а также полуприцепы для магистральных перевозок. Кстати, в производственной гамме завода есть уникальный прицеп-сверхтяжеловоз, способный перевозить груз массой до 300 (!) тонн. Для магистральных перевозок заводом предлагается несколько моделей вплоть до Jumbo-трейлеров, разработанных для эксплуатации с различными



тягачами от КамАЗа до Volvo. По данным «АСМ-холдинга», за период с января по ноябрь 2003 года всего заводом было выпущено 634 единицы продукции.

Красноярский завод прицепной техники, или, как он еще называется, «Сибтрал» создан на базе Красноярского завода прицепной техники, основанного в 1970 году в городе Сосновоборск Красноярского края. Завод выпускает широкую гамму как прицепов, так и полуприцепов, предназначенных в основном для работы в сцепке с отечественными тягачами. Всего, по данным «АСМ-Холдинга», за прошлый год в период с января по ноябрь завод выпустил 90 единиц продукции. Из двухосных прицепов завод предлагает модели 89944/89941, отличающиеся грузоподъемностью: у первой модели она составляет 10 тонн, а у второй 8.4 тонны. Основные тягачи для работы с ними – КамАЗ-53212, 53215. Также завод предлагает трехосную модель 89947 грузоподъемностью 14 тонн, объемом 68 м³, предназначенную для перевозки объемных легковесных грузов и работе в сцепке с тягачом МАЗ-53362. Из тентовых полуприцепов предприятие производит несколько двухосных моделей для работы с тягачами КамАЗ-54212 и 54215, отличающиеся грузоподъемностью: 20,5 тонн (модель 9385) и 20,2 тонны (модель 938503).

Белорусский МАЗ помимо производства самих тягачей занимается выпуском прицепной техники к ним и выпускает очень широкую гамму продукции – прицепы, полуприцепы (тентовые, рефрижераторные, контейнеровозы, самосваль-

ные, прицепы для перевозки строительной техники). По данным «АСМ-холдинга», за прошлый год заводом всего выпущено 995 единиц техники.

Все модели завода соответствуют требованиям TIR для перевозки грузов в системе транзитных перевозок МДП. Основными моделями прицепов, представленными на российском рынке, являются: двухосный МАЗ-83781 с двухскатной ошиновкой, грузоподъемностью 14,35 тонн и внутренним объемом 43,5 м³, кроме того, есть модель 87012 с двумя осями и односкатной ошиновкой, грузоподъемностью 11,3 тонн, с внутренним объемом 39 м³. Заводская цена модели 83781 составляет 280 604 рубля.

Из трехосных тентовых прицепов представлена модель МАЗ-8701 с внутренним объемом 49,4 м³, грузоподъемностью 18 тонн. Самой распространенной моделью полуприцепа завода, несомненно, является двухосная модель 93886 грузоподъемностью 27,5 тонн, с внутренним объемом 68 м³. В базовой комплектации она оснащена топливным баком на 200 литров с системой автономной подкачки. Цена базовой модели составляет 360 490 рублей. Также завод производит одноосную модель 93802 грузоподъемностью 14 тонн и объемом 55 м³ и трехосный трейлер европейского стандарта модели 9758 с внутренним объемом 82 м³ на пневматической подвеске. Цена такого – трейлера 580 340 рублей.

Обзор зарубежных производителей прицепной техники начнем с немецких компаний. Они представлены в России сразу четырьмя марками: Sommer,

Schmitz, Kogel и Krone. Продукция всех этих компаний предназначена в основном для работы с тягачами большой европейской семерки – это голландский DAF, итальянская IVECO, немецкие MAN и MERCEDES-BENZ, французская RENAULT и шведские VOLVO, SCANIA. Начнем с компании Sommer, точнее с ее российского отделения Sommer-Новтрак. Оно было создано в 1993 году на базе АТП № 6 в Великом Новгороде и предлагает большое количество моделей для международных перевозок грузов европейского качества, но по ценам ниже, чем остальные европейские производители. Это обусловлено наличием дешевой рабочей силы и использованием комплектующих российского производства – таких, как металл для рам, алюминий для бортов и другой фурнитуры, пластиковых крыльев. Остальные же комплектующие используются только от лучших европейских производителей: оси на пневматической подвеске от SAF и BPW, тормозные системы от Wabco, шины от Continental и Fulda, тягово-сцепные устройства от Jost и т.д.

Тормоза могут быть как барабанными, так и дисковыми, в последнее время используются в основном дисковые, так как магистральные тягачи европейских производителей, поставляются в Россию оснащенные именно ими. А если же кто-то и смущает российская сборка, то мне хотелось бы на это заметить, что по результатам недавней проверки качества руководством компании продукция завода в Великом Новгороде была признана лучшей среди всех остальных заводов Sommer, расположенных в Германии,



Противозаносными и противоопрокидывающими системами комплектуются не только тягачи но и полуприцепы



Шторные прицепы не получили «добро» российских таможенников

Франции и Польше. Кстати, использование комплектующих от вышеназванных фирм характерно для большинства производителей прицепной техники. За период с января по ноябрь 2003 г., по данным «АСМ-холдинга», предприятие произвело 224 единицы продукции.

Производственную гамму завода открывает трехосный тентовый полуприцеп модели SP240 грузоподъемностью 25 тонн и объемом 93,2 м³. Также есть его вариант SP240M, где последняя буква – «М» в аббревиатуре расшифровывается как «Мега», т.е. полуприцеп с внутренним объемом 100 м³. Это обеспечивается использованием шин меньшего размера по сравнению с базовой моделью и высотой седла 970 мм у тягача против 1050 мм. Но расплатой за это является низкий дорожный просвет, что на наших дорогах чревато проблемами. Для тех перевозчиков, кто хотел бы использовать тягач со стандартной высотой седла (около 1100 мм) в сцепке с полуприцепом объемом 100 м³, предлагается модель SP240T PR, или так называемый Jumbo-трейлер. Его особенность в ломанной в районе сцепного устройства раме. Из опций на эти модели можно поставить двухстворчатые двери вместо заднего борта, устройство для подъема

передней оси, крепления для контейнеров, второе запасное колесо, топливный бак на 500 литров.

Одна из последних новинок компании для международных перевозок – полуприцеп шторного типа – модель Curtainsider. Кстати, в Европе используются полуприцепы только такого типа, так как их преимуществом является простота разгрузки-загрузки – нужно лишь просто сдвинуть боковину вперед или назад. У нас же шторники в первоначальном своем виде не соответствуют требованиям Государственного таможенного комитета. Поэтому те перевозчики, кто эксплуатирует подержанные полуприцепы такого типа, на международных перевозках вынуждены либо наглухо приклеивать верхнюю часть боковин к крыше, либо оставлять боковины сдвигающимися, но пропускать через их верхнюю или нижнюю часть таможенный трос (как раз так и поступил Sommer). Возможно, через несколько лет полуприцепы именно такого типа станут наиболее распространенными и у нас.

Особенностью всех тентовых полуприцепов от Sommer является запатентованный фирмой способ крепления груза SALS. Для этого используется специальный профиль по краям рамы, куда

по всей длине могут быть вставлены скобы с отверстиями для крепежных ремней. Также российским отделением компании разработаны два варианта автопоезда: объемом 120 м³ (трехосный грузовик + двухосный прицеп) для европейских перевозок и объемом 150 м³ (трехосный грузовик + четырехосный прицеп) для перевозок на Скандинавию. Однако надо знать, что при эксплуатации автопоезда объемом 150 м³ на наших дорогах необходимо иметь специальное разрешение для перевозки негабаритного груза (что удорожает стоимость перевозки), а на кабине тягача должен быть включен проблесковый маячок оранжевого цвета. Причем выгода от эксплуатации автопоездов такого типа как для перевозчиков, так и для их клиентов налицо – если средняя цена перевозки бытовой техники по маршруту Хельсинки (Финляндия) – Москва в стандартном трехосном полуприцепе составляет 1300 долларов США, то перевозка груза в автопоезде объемом 150 м³ уже составляет не менее 3700 долларов. Недаром и отечественные производители прицепной техники обратили внимание на автопоезда такого типа: об одной из новинок на шасси Scania Griffin мы рассказывали в про-



Оси BPW одни из самых распространенных на прицепной технике



шлом номера нашего журнала (см. Автотрак № 1/2004).

Полуприцепы фирмы Schmitz являются наиболее известными среди российских транспортников. Их первая партия была поставлена московскому отделению «Совтрансавто», еще в семидесятых годах прошлого столетия. С 2000 года фирма открыла представительства в Москве и Санкт-Петербурге. Для международных перевозок компания предлагает полуприцеп модели SPR 24/L-13.62 с внутренним объемом 92 м³ и нагрузкой на каждую ось 9 тонн.

С 2001 года вместо традиционной для полуприцепов данного типа сварной конструкции рамы был предложен вариант «болт-заклепка». Преимущество данного типа конструкции в том, что в отличие от сварной рамы, где швы со временем теряют свою прочность и требуют ремонта с использованием сварочного оборудования, соединение «болт-заклепка» позволяет произвести ремонт без сварочного оборудования, что в конечном счете экономит деньги эксплуатационника. Кроме того, специально для российских заказчиков был разработан «пакет для плохих дорог», включающий в себя следующие позиции: усиленная рама с дополнительными поперечинами, увеличенный диаметр пневмобаллонов на стальном основании, крепление боковой противоподкатной защиты в трех точках, более жесткие алюминиевые борта и стальные угловые стойки вместо алюминиевых. Рама полуприцепов проходит оцинковку горячим способом, что позволяет дать на нее гарантию 10 лет от сквозной коррозии. Заводская стоимость такого полуприцепа равна 24 000 евро. Из дополнительного оборудования предлагается

сдвижная крыша, закрытый ящик для палетов перед осями, подъемная первая ось, вместо заднего борта можно установить ворота.

Также, помимо полуприцепов, завод предлагает тентовые кузова и прицепы для «паровозов». Их выпускает литовский филиал завода, расположенный в городе Паневежис. Раньше он носил название Auviga и занимался выпуском передвижных магазинчиков на колесах (типа отечественных «Тонаров») и рефрижераторных кузовов на шасси полуприцепов МАЗ. Но с распадом СССР и получением Литвы статуса независимого государства завод потерял самый большой рынок сбыта своей продукции – Россию, и объемы выпуска начали неуклонно снижаться.

Так продолжалось до 1999 года, пока завод был полностью не выкуплен компанией Schmitz. В цехах было смонтировано необходимое оборудование, персонал прошел обучение в Германии, и завод начал выпускать продукцию под торговой маркой Schmitz. Специализация завода – выпуск сэндвич-панелей для изотермических и рефрижераторных кузовов, изготовление самих кузовов различного типа для монтажа на автомобильные шасси (от городских фургончиков до магистральных тягачей) и прицепов. Для магистральных перевозок предлагается двухосный тентовый прицеп с центрально расположенными осями и тентовый кузов для монтажа на автомобильное шасси общим объемом 120 м³. Заводская цена такого автопоезда (кузов + прицеп) – 40 000 евро. Все-

го в Россию за прошлый год, по данным московского представительства, было поставлено 500 единиц новой техники.

Основной конкурент Schmitz на российском рынке – компания Kogel. За прошлый год, по данным московского представителя, компании в Россию было поставлено 201 единица новой техники. Компания предлагает схожую с Schmitz гамму полуприцепов, прицепов и кузовов. Также как и конкурент, компания поставляет трейлера для российских заказчиков на усиленной подвеске. Заводская цена полуприцепа самой ходовой модели SN 24P90/1110 внутренним объемом 92 м³ в базовой комплектации составляет от 24 000 евро. Гарантия от сквозной коррозии рамы 6 лет. Кроме того, компания предлагает вариант автопоезда с внутренним объемом 118 м³ (кузов внутренним объемом 56,4 м³ – заводская цена 12 000 евро и двухосный прицеп с внутренним объемом 61,2 м³ – заводская цена 24 000 евро). Для тех, кто работает на скандинавском направлении предлагается так называемый вариант «скандинавской сцепки», когда к стандартной комбинации тягач + полуприцеп дополнительно прицепляется двухосный прицеп длиной 7,82 метра (вместо стандартных 8,15 метра) и внутренним объемом 58,7 м³. Общий объем всего автопоезда возрастает до 150 м³. Такие автопоезда иногда можно встретить на российских дорогах.

Четвертый производитель из Германии – компания Krone, являющаяся одним из лидеров как на родном для себя немецком рынке, так и на большинстве других рынков, внимание на нашу страну обратил совсем недавно – московское представительство было открыто в 2002 году и теперь пытается наверстать упущенное. Результаты по сравнению с конкурентами пока довольно скромные – за прошлый год, по данным московского представительства, в Россию было поставлено 15 единиц новой техники. Основной моделью, предлагаемой на российском рынке, является трехосный тентовый полуприцеп семейства Profi Liner. Причем предлагается несколько его модификаций: полуприцеп для перевозки бумаги, стальных рулонов, ящиков, различных подвижных грузов, то есть каждая транспортная ком-

пания может подобрать для себя наиболее оптимальный вариант.

По своим техническим характеристикам и по цене он близок к своим основным конкурентам. Но от остальных его отличает способ крепления груза. Schmitz и Kogel используют крепежные приспособления, расположенные на полу, и при погрузке возможна ситуация, когда груз их перекроет, что вызывает дополнительные неудобства. Krone разработал свою оригинальную систему Multiblock, чем-то похожую на систему SALS от Sommer: тут также используется профиль со множеством отверстий, но если у Sommer туда вставляются скобы, то у Krone поперечные планки с множеством крепежных отверстий, что позволяет зафиксировать в полуприцепе груз любой длины. Гарантия рамы от сквозной коррозии – 10 лет. Также предлагается тентовый кузов и прицеп с центральнорасположенными осями для автопоезда с внутренним объемом 120 м³.

Финская фирма Narco, основанная еще в 1959 году, присутствует на российском рынке с начала 90-х годов. Изначально созданные для эксплуатации в скандинавских странах, где климатические условия весьма близки к нашим, эти полуприцепы показали себя как надежные транспортные средства, приспособленные для эксплуатации в России. Фирма предлагает ту же гамму полуприцепов и прицепов, что и немецкие производители. Но помимо них в производственной программе есть ряд интересных моделей для тех, кто работает на скандинавском направлении.

Во-первых, это подкатная тележка Dolly для стандартного европейского полуприцепа. Она оснащена сцепным устройством, аналогичным тому, что установлено на седельных тягачах. За него цепляется полуприцеп, а спереди у тележки имеется дышло, которым она прицепляется к трехосному грузовику. И в результате получается автопоезд объемом около 150 м³: трехосный грузовик с объемом кузова 57 м³ в сцепке с пятиосным прицепом с объемом кузова 92 м³ и поворотным передним дышлом. Также компания предлагает четырехосный прицеп длиной 12,3 метра и с тем же внутренним объемом 92 м³. Завод-

ская цена такого прицепа – 41 000 евро. Всего, поданным московского представительства Narco, за прошлый год в Россию было поставлено 100 единиц техники.

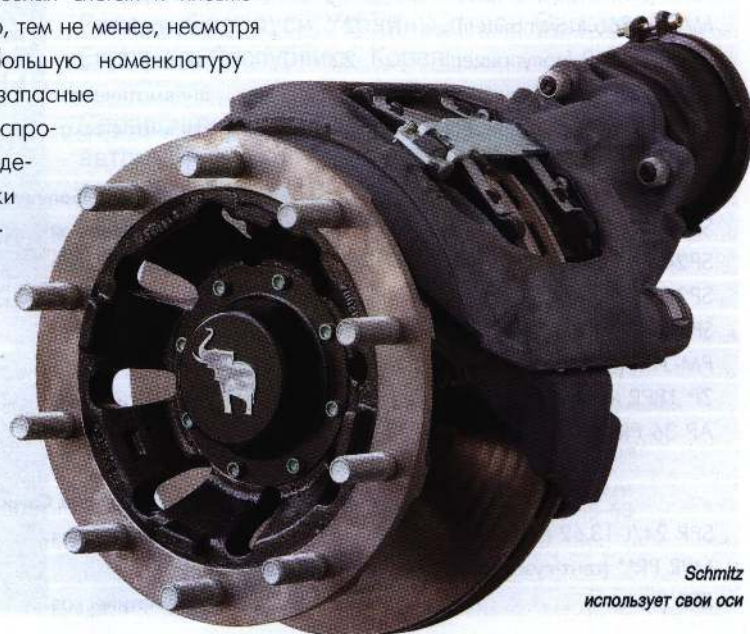
Что касается рынка подержанных полуприцепов, то здесь выбор гораздо шире и можно встретить продукцию практически любого европейского производителя – от английского Gray and Adams и французского Trailor до финских Jyki и шведского Briab. Но и здесь есть свои лидеры: помимо вышеназванных Schmitz, Kogel и Krone, очень часто в продаже можно встретить полуприцепы таких марок, как бельгийский Van-Hool, французские Trailor и Fruehauf, австрийский Schwarzmuller и некоторых других.

Полуприцепы Van-Hool, Trailor и Fruehauf в свое время поставлялись в нашу страну в довольно большом количестве – их покупали целыми партиями различные отделения «Совтрансавто» и «Союзвнештранс», но с середины девяностых годов ставка была сделана на немецких производителей прицепной техники (Schmitz, Kogel), и целевые закупки прекратились. Теперь они представлены только на рынке «сэконд-хэнда». По конструкции и по основным техническим характеристикам они близки к продукции от немецких производителей, но есть и некоторые отличия. Так, помимо двух упомянутых производителей осей – SAF и BPW, очень часто встречаются оси таких марок, как ROR (современное название Meritor), Trailor, Fruehauf и реже Kaessbohrer, то же можно сказать и о производителях тормозных систем и пневмооборудования. Но, тем не менее, несмотря на достаточно большую номенклатуру производителей, запасные части к самым распространенным моделям практически всегда есть в на-

личии, причем как оригинальные, так и от сторонних производителей, по крайней мере у продавцов Москвы и Санкт-Петербурга. Средняя цена нормо-часа в московских мастерских, специализирующихся на ремонте прицепной техники зарубежного производства, лежит в пределах 35-40 евро.

Помимо стандартных вариантов с откидывающимися бортами, довольно много предложений по шторникам – при перевозках внутри страны у таможенников претензий к ним не возникает. Разброс цен также довольно широкий, но в целом все зависит от года выпуска и, конечно, от производителя (здесь в наибольшем почете немцы – Schmitz, Krone и Kogel). Больше всего в продаже полуприцепов, выпущенных в 1994-1996 годах. Средние цены на подержанные полуприцепы различных производителей в зависимости от года выпуска представлены в таблице № 2. Все цены указаны в долларах США за растаможенные модели, предлагаемые со стоянок в России.

В заключение обзора можно сказать о том, что недостатка в предложениях нет. Перевозчикам предлагается широчайший выбор прицепов и полуприцепов различного объема, грузоподъемности, с различным дополнительным оборудованием, новые и подержанные, со стоянок в России и на заказ, с различными схемами финансирования. Главное, чтобы у перевозчиков нашлись средства.



Schmitz
использует свои оси



Таблица №1

Основные технические характеристики и цена заводов-изготовителей на новые тентовые кузова, прицепы и полуприцепы

Производитель/ модель	Количество осей	Тип подвески	Снаряженная масса, кг	Грузоподъемность, кг	Внутренний объем, м ³	Заводская цена
ОАО «Автоприцеп-КАМАЗ»:						
СЗАП-8305 (прицеп)	3	рессорная	5000	13 000	47.5	223 900 руб.
СЗАП-8357 (прицеп)	2	рессорная	3820	10 500	35.6	183 500 руб.
СЗАП-9340 (полуприцеп)	2	рессорная	5100	14 000	53.9	224 200 руб.
СЗАП-9327 (полуприцеп)	2	рессорная	6000	21 000	73.6	260 500 руб.
СЗАП-93271 (полуприцеп)	2	рессорная	6000	25 000	73.6	266 900 руб.
СЗАП-93271А (полуприцеп)	2	рессорная	6000	29 000	73.6	281 500 руб.
СЗАП-93272 (полуприцеп)	2	рессорная	7000	20 000	84	276 200 руб.
СЗАП-9328 (прицеп)	3	пневматическая	8000	26 000	86	504 100 руб.
ОАО «Нефтекамский автомобильный завод»						
НефАЗ-9334-04 (полуприцеп)	2	рессорная	7500	18 300	н.д.	296 700 руб.
НефАЗ-93341 (полуприцеп)	3	рессорная	9400	23 600	н.д.	456 400 руб.
ОАО «Уралавтоприцеп»						
ЧЗАМП 9906.500000.046 (п-пр.)	3	рессорная	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
ЧЗАМП 9906.500000.051 (п-пр.)	3	рессорная	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
ОАО «Красноярский завод прицепной техники»						
СИБТРАЛ-89944 (прицеп)	2	рессорная	4000	10 000	41	н.д.
СИБТРАЛ-89941 (прицеп)	2	рессорная	3100	8400	41	н.д.
СИБТРАЛ-89947 (прицеп)	3	рессорная	6000	14 000	60	н.д.
СИБТРАЛ-9385 (полуприцеп)	2	рессорная	5800	20 000	45.8	н.д.
СИБТРАЛ-938503 (полуприцеп)	2	рессорная	6800	20 500	63.9	н.д.
РУП «МАЗ»						
МАЗ-83781 (прицеп)	2	рессорная	5650	14 350	43.5	280 604 руб.
МАЗ-8701 (прицеп)	3	пневматическая	6000	18 000	49.4	н.д.
МАЗ-87011 (прицеп)	2	пневматическая	5600	11 300	39	н.д.
МАЗ-93802 (полуприцеп)	1	рессорная	5000	14 000	55	н.д.
МАЗ-93866 (полуприцеп)	2	рессорная	7500	27 500	68	349 988 руб.
МАЗ-938662 (полуприцеп)	2	рессорная	8200	22 800	80	360 490 руб.
МАЗ-9758 (полуприцеп)	3	пневматическая	8500	26 000	82	580 324 руб.
МАЗ-975830 (полуприцеп)	3	пневматическая	7500	27 000	87	н.д.
ЗАО «Sommer-Новтрак»						
SP240 (полуприцеп)	3	пневматическая	7200	25 000	93.2*	н.д.
SP240M (полуприцеп-Mega)	3	пневматическая	7680	27 320	100	н.д.
SP240T PR (полупр.-Jumbo)	3	пневматическая	7480	31 520	100.8	н.д.
SP24-100-CU-2.0 (п-пр.-шторник)	3	пневматическая	6800	32 200	92	н.д.
PM-J-PR (тент-кузов)	—	—	—	15 000	54.6	н.д.
ZP 18PR (прицеп)	2	пневматическая	4500	13 500	58	н.д.
AP 36 PR (прицеп)	4	пневматическая	н.д.	24 000	97	н.д.
Schmitz Cargobull AG						
SPR 24/L-13.62 (прицеп)	3	пневматическая	6300	27 000	92	от 24 000 €
MPR PR** (тент-кузов)	—	—	н.д.	15 000	54	от 40 000 €
ZPR (прицеп)	2	пневматическая	н.д.	18 000	61	(за весь автопоезд)

18

Kogel Fahrzeugwerke AG

SN 24P90/1110 (п-пр.)	3	пневматическая	6150	27 000	92	от 24 000 €
VN 78(19) (кузов)	–	–	1780	15 000	56.4	от 12 000 €
YN 18P(20) (прицеп)	2	пневматическая	4600	18 000	61.2	от 24 000 €

Bernard Krone GmbH

Profi Liner (полуприцеп)	3	пневматическая	н.д.	27 000	92	от 24 000 €
--------------------------	---	----------------	------	--------	----	-------------

Таблица № 2

Средние цены в долларах США на самые популярные марки подержанных тентовых полуприцепов в зависимости от года выпуска со стоянки в России

Производитель/ год выпуска	Briab	Fruehauf	Kogel	Krone	Narko	Schmitz	Trailor
1994	8300	15 000	10 000	11 000	10 400	12 000	13 000
1995	10 000	15 800	10 500	11 600	12 000	13 500	15 000
1996	н.д.	н.д.	14 000	15 200	н.д.	16 000	15 500
1997	н.д.	н.д.	18 000	19 000	н.д.	19 500	15 800
1998	н.д.	н.д.	18 600	19 300	н.д.	20 000	16 000
1999	н.д.	н.д.	19 500	19 800	н.д.	22 000	н.д.
2000	н.д.	н.д.	20 000	н.д.	н.д.	21 000	н.д.
2001	н.д.	н.д.	23 000	н.д.	н.д.	26 000	н.д.
2002	н.д.	н.д.	25 000	н.д.	н.д.	27 000	н.д.

СПРАВОЧНИК

Современные грузовые автотранспортные средства

Бортовые автомобили
тягачи
прицепы
полуприцепы



2-е издание

АГЕНТСТВО ДОРИНФОРМСЕРВИС



Во втором издании справочника "Современные грузовые автотранспортные средства", приводятся основные параметры более чем 750 единиц грузовых автомобилей и прицепного состава ведущих производителей: России, Белоруси, Украины, стран Западной Европы и Республики Корея.

Справочник предназначен для специалистов автомобильного транспорта, перевозчиков, экспедиторов.

Формат 70 x 100 1/16 (165 x 235 мм).
Объем книги 576 стр.

Адрес: 127030, г. Москва, ул. Новослободская
д. 14/19 стр. 4 (м. Менделеевская)
http://www.dorinform.ru E-mail: dis@aha.ru
Тел./факс: (095) 787-62-69; 787-62-56; 973-58-63



RKS Nutzfahrzeuge

Официальный представитель «Rolf» в России

ROLFO

Car Transport Division



Продажа автовозов Rolf

Тел.: (095) 991-76-97, факс: (095) 991-32-06 e-mail: RKS_MOS@hotmail.com

ИНПРАС - М

технический центр

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



143000

Московская обл.,

Одинцово, ул. Транспортная, д. 2 МНЗ

Тел.: (095) 789-3240, 789-3241, 765-0488

E-mail: inpras_m@mail.ru

ЗАПЧАСТИ



Глобал Трак Сервис

Ремонт
прицепной техники
24 часа, без выходных

РЕМОНТ И ЗАПЧАСТИ для:

- Прицепов и полуприцепов
- Осевых агрегатов BPW, SAF, ROR
- Тягово-сцепных устройств JOST, ROCKINGER, GF+, V.ORLANDY
- Автовозов LOHR

- Шиномонтаж и балансировка колес
- Мойка автопоездов до 25 м

Москва, Зеленоград, 3-й Западный пр-д
Тел.: (095) 535-7546, 727-4220, 535-1686
www.gt-service.ru

ООО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

http://www.tonar.info, www.tonar.net, e-mail: trade@tonar.net



НАДЕЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ для ВАШЕГО БИЗНЕСА

Мы производим, вы выбираете



Трехосный полуприцеп "ТОНАР-9746" изотерма, рефрижератор, тушевоз



Грузовой полуприцеп "ТОНАР-97461С"

Сдвижной тент боков и верха (шторник)
Оцинкованные борта и детали.
Тентованные полуприцепы объемом до 107 м3.

Полуприцеп - самосвал "ТОНАР-9523"

Полуприцеп-самосвал с пневмоподвеской (опция - подъемная передняя ось)

СЕРТИФИЦИРОВАНО

ВЫПОЛНЯЕМ РЕМОНТ ПОЛУПРИЦЕПОВ, ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ КУЗОВОВ ИЗ "СЭНДВИЧ" - ПАНЕЛЕЙ ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Московская область, Орехово-Зуевский р-н, 83 км шоссе Москва - Нижний Новгород, МЗ "ТОНАР", тел./факс: (0964) 16-32-51, 16-32-49, 16-32-55, 16-32-06, http://www.tonar.info, www.tonar.net, e-mail: trade@tonar.net

Ремонт

«Бычков» и «ГАЗелей»

т.: (095) 437-0144

Эвакуация легковых автомобилей

т.: (095) 437-0911

Буксировка грузовиков

т.: (095) 437-0533

ул. Озерная, 42

РЕССОРЫ И ПОЛУРЕССОРЫ

автозапчасти для грузовиков,
MB, MAN, VOLVO, DAF, IVECO,
SCANIA, прицепов
и полуприцепов,
осей ROR, SAF, BPW.



Горьковское шоссе, д. 1, (100 м от МКАД)

Тел./факс: (095) 730-2668, Тел.: (095) 725-0012, 517-4147

e-mail: chudakov@mtu-net.ru



ИЗГОТОВЛЕНИЕ И РЕМОНТ тентов, каркасов, ворот

- Увеличение и уменьшение объема кузова
- Работа по сцепке тягача, полуприцепа и прицепа в автопоезд L=24 м
- Ремонт прицепной техники: ходовой, тормозной системы, электрооборудования, АБС
- Сварочные работы

Изготовление и продажа подкатных тележек



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

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»

Предприятие производит пластмассовые детали



внешней облицовки
 автомобилей
Volvo,
Scania
 и других

Телефон
 в Санкт-Петербурге:
 (812) 924-8695

24 ЧАСА



СЕРВИС

Холодильное оборудование и кондиционеры для транспорта

продажа

гарантия

сервис



TRANSICOLD

Представительство "ЮТИО"
 127287, Москва,
 Петровско-Разумовский пр-д,
 19/1, 5 эт

Тел. : (095) 755-8388

Факс : (095) 755-8387

www.carrier-transicold-europe.com

технический центр «МАСТЕР»

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

Ростовская обл.,
 г. Яссы,
 ул. Золотая, 7/1
 (проезд «Фан-М»)

Тел.: (8632) 47-0869
 Тел./факс:
 (86350) 5-0169

«ПАРАДИГМА XXI век»

ТЕНТЫ

Люберцы, 3 км от МКАД
 Тел. (095) 504-8863
 Тел./факс: (095) 554-3358
 Моб.: 9-918-822-0528

перделка под TIR, установка ворот, бортов

ремонт любой сложности, автопокрывала, реклама на ПВХ

Гарантия качества

КАРКАСЫ

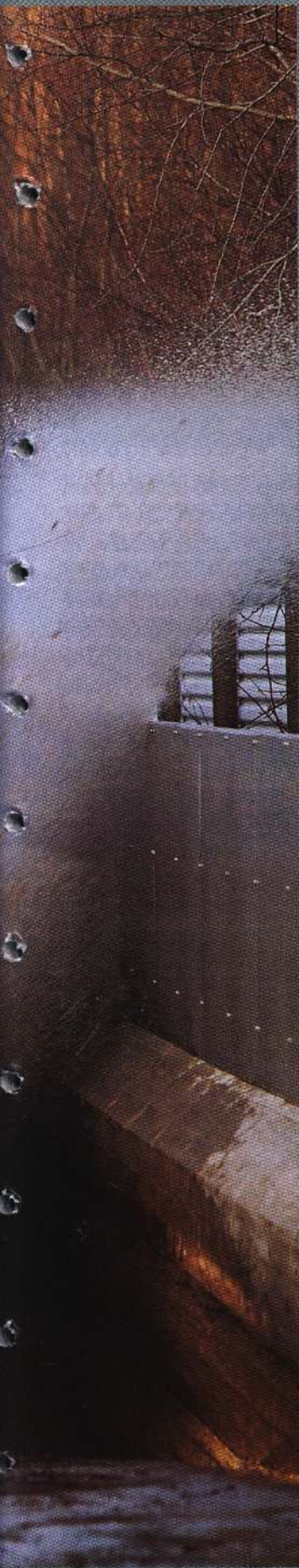


Дмитрий Жигульский

22



SCANIA на Авские СМОТРИНЫ



Кто пустил слух о том, что Scania покажет в апреле новый грузовик с полупакотной компоновкой кабины, я не знаю. Но коллеги-журналисты с умным выражением лица обсуждали именно эту версию. Правда, я никак не мог понять, почему некоторые производители грузовых автомобилей увеличение длины кабины на 5 см преподносят как большую победу, а тут сразу лишних 60 см. Может, страны Евросоюза изменили законодательство в сторону увеличения длины автопоезда? Нет, все осталось по-старому. Если новая полупакотная Scania рассчитана только на некоторые национальные рынки с увеличенной длиной автопоездов, то зачем такая шумиха? Все оказалось проще. Еще за 5 дней до личного знакомства с машиной о грузовике можно было узнать на официальном сайте компании. Поэтому неожиданностей по приезду в Стокгольм не было. Знакомьтесь – новая Scania R-серии.

Кабина

Я бы назвал ее не новой, а обновленной, модернизированной. Самое большое изменение – в интерьере кабины. Но начнем мы все-таки с экстерьера. Понятно, что на вкус и цвет товарищей нет, но дизайн «Скамейки» мне нравится больше, чем кабины других европейских производителей – не спутаешь производителя всего модельного ряда всех серий: агрессивность и яркая индивидуальность экстерьера, бросающая внешность. В обновленной кабине дизайнеры еще больше акцентировали внимание на агрессивных линиях. Теперь грузовик похож на мифическое живое существо, несущееся по дороге с широко раздутыми «ноздрями»-дефлекторами. Индивидуальность подчеркивает и измененная декоративная облицовка радиатора, выкрашенная в иной, чем кабина, цвет.

На обновленной R-серии угловые панели кабины теперь не открываются индивидуально, а откидываются вверх вместе с облицовкой радиатора. Нижняя треть облицовки откидывается вниз, превращаясь в ступеньку для протирки ветрового стекла, а основная облицовка поднимается вверх для доступа к заливным горловинам и масляному щупу.

Инструментальные наружные ящики остались прежними, а хотелось бы проем иметь больше. Сами кабины со спальными местами будут выпускаться в трех версиях: нормальная (normal), высокий потолок (high-roof) и топоя (topline). Уровень пола кабины у всех одинаков, и по четырем ступенькам водитель попадает внутрь.

Внутри кабина подверглась серьезным изменениям. Водителя сразу встречают новые кресла с огромным числом регулировок, и если кто-то скажет, что не смог удобно устроиться за «баранкой», то это означает только одно – у человека слишком большие проблемы с анатомией, а такие не то что на машинах не ездят, но и долго не живут. Отъездив на девяти машинах, везде в течение минуты быстро и удобно подстраивал кресла под себя.

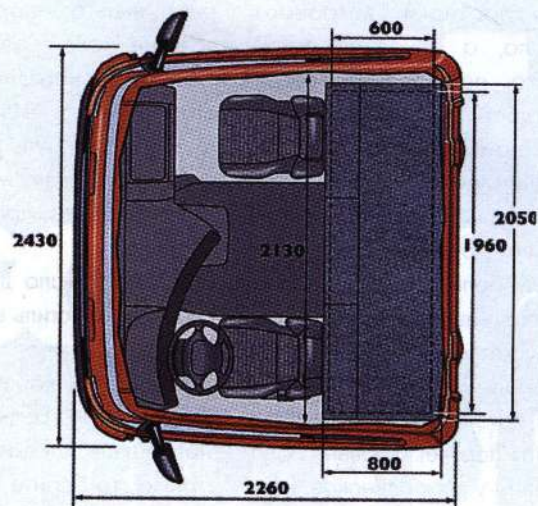
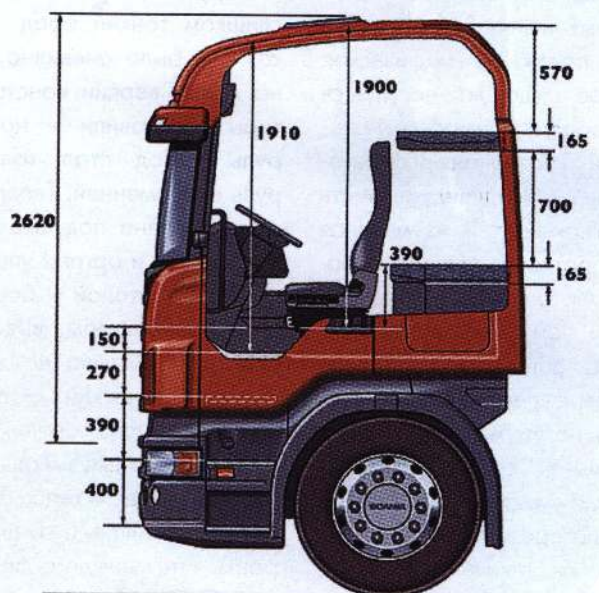
Я уже писал, катаясь на предыдущих версиях Scania, что руль надо менять – слишком тонкий обод. Так как это было очевидно, то на новой версии конструкторы установили и новый руль. Обод стал толще, руль современной. Теперь в нем встроена подушка безопасности и органы управления магнитолой и бортовым компьютером, выводящим информацию на жидкокристаллический дисплей на приборной панели. Но под мои немзыкальные пальцы обод можно было сделать и толще, а саму баранку чуть меньшего диаметра. Про информативность руля ничего плохого сказать не могу – все в меру. Правда, и катались мы на полигоне без выбоин в асфальте. Сам руль регулируется по высоте и наклону бесступенчато, при помощи воздуха.

Торпедо стало другим, но скандинавский стиль выдержан. Теперь можно заказать длинную или короткую версию торпедо. Если вам нужны лишние отсеки для «помойки», то берите «длинный» вариант. Но главное назначение этой версии – уста-





Варианты кабин: normal, high-roof, topline



Размеры кабины high-roof

новка жидкокристаллического монитора Interactor 600. С помощью его машина превращается в мини-офис на колесах: на него можно вывести диагностику узлов машины, карту всей Европы, связаться с офисом и оптимизировать загрузку и маршрут движения, можно подключить PC-совместимый компьютер, можно слушать CD и смотреть DVD или использовать просто как телевизор. Правда, и стоит этот монитор под 7000 евро.

На новой панели клавиши управления расположены удобно – все под рукой и не надо тянуться к ним, как на грузовиках со старой версией. А вот приборная панель несколько своеобразна. Если большинство производителей грузовиков расположили жидкокристаллический дисплей прямо перед глазами по центру приборной доски, то «сканиевцы» сдвинули его вправо и сделали небольшим, а по центру расположили аналоговый круглый спидометр, слева от него разместили тахометр. Этакое нестандартное ассиметричное решение приборной

панели – на скорость не влияет и не мешает читать приборы. Но не стандартно. Не знаю, насколько приживется эта схема, но мне хотелось бы видеть дисплей чуть больше. Хотя, возможно, это только привычка работы на грузовиках других производителей.

Пол кабины неровный – по центру расположен небольшой уступок. Мне кажется, что это оптимальное решение: не слишком высоко забираться в кабину, как с ровным полом, рабочая зона отделена от других зон, а на удобство перемещения почти не влияет. А если встать на уступок, то места над головой вполне хватает водителю среднего роста, чтобы не пригибаться. Правда, в самой низкой версии кабины придется пригнуться – высота от пола до потолка 1690 мм.

Что касается спальных мест. Нижняя полка осталась на своем месте, за спинками сидений, а вот верхнюю убрали с фирменного места над торпедо и перенесли на стандартное – на заднюю стену кабины, над нижней полкой. Большое разнообразие и продуманное расположение вещевых ящиков вместят гардероб не одного человека.

Opticruise

В одном из наших номеров мы уже рассказывали о системе автоматического переключения передач Opticruise, применяемой на грузовиках Scania. Главное отличие этой системы от аналогичных других производителей в том, что Scania сохранила педаль сцепления, которую необхо-



Новое кресло водителя с удобными регулировками



димо задействовать при трогании и при полной остановке машины. Здесь есть свои преимущества и недостатки. Минус в том, что педаль задействовать все-таки необходимо. Плюс – бывают моменты, когда движение автопоезда вперед или назад надо начинать ювелирно и осторожно, особенно, если сцепка на изломе и на неровной поверхности. Вот тогда игра педалью сцепления позволяет точно и не насилуя трансмиссию грузовика передвигать автопоезд. Полный автомат не позволяет это делать осторожно.

Если на предыдущих моделях грузовиков рычаг переключения режимов ра-

боты Opticruise располагался справа от сидения водителя, то в новых машинах функцию переключения режимов возложили на правый подрулевой переключатель. Вращая «барашек» на его оси, можно задать один из трех режимов переключения: ручной, автоматический или «в гору». Толкая пальцами этот рычаг вниз или вверх перпендикулярно плоскости руля, мы переключаем скорости. Причем делать это можно и в автоматическом режиме, что очень удобно, когда в какой-то момент не устраивает работа автомата и нужно кратковременно вмешаться. После

принудительного включения передачи через 5-10 секунд автомат вновь берет управление КПП на себя. Третий режим работы переключения передач – это при движении в гору, когда двигатель «садится», или при необходимости более быстрого старта и ускорения. В таком режиме автомат переключает скорости при обороте двигателя примерно 2000 об/мин, в то время как в стандартном режиме работы – при 1500 об/мин. В первом случае об экономии топлива говорить не приходится.

Передвигая подрулевой переключатель параллельно плоскости руля, мы за-



Короткая приборная панель



Длинная приборная панель





За жидкокристаллическим дисплеем приемник CD и DVD дисков

26

действуем разные режимы работы гидравлического ретардера.

Откровенно говоря, Opticruise, алгоритм работы и эргономика управления этой системой мне понравились: просто, понятно и прогнозируемо. Жаль, что в нашей стране Opticruise пока не прижилась.

Что касается ручного переключения передач, то оно мне понравилось не очень. Так как из-за почти ровного пола рычаг стал более длинным, а механика переключения не изменилась, то выросли ходы рычага. Привод переключения следовало бы изменить в сторону облегчения работы «кочергой». Тем более, что некоторые производители это уже сделали.

Двигатель

Шведы предлагают довольно широкую гамму двигателей для своих грузовиков. Но, похоже, что ставка сделана на 12-литровый рядный двигатель мощностью 420 л.с. Евро-4 с системой рециркуляции выхлопных газов (EGR) и турбокомпаундом для достижения этих экологических норм. Все-таки решились на массовое применение турбокомпаунда. Напомню, что система рециркуляции выхлопных газов применяется на двигателях для уменьшения содержания окислов азота в выхлопе автомобиля. А турбокомпаунд позволяет передавать часть энергии выхлопных газов через турбину и гидромфуту на ко-

ленвал двигателя. Насколько я понимаю, основной вклад в достижение стандартов Евро-4 вносит система рециркуляции выхлопных газов. Тогда почему в линейке двигателей есть варианты Евро-3 без EGR и турбокомпаунда, просто без EGR, но с турбокомпаундом, но нет ни одного двигателя Евро-4 только с EGR без турбокомпаунда. Получается, что с EGR, но без турбокомпаунда не смогли достичь Евро-4. Или что-то шведы не договаривают?

Если раньше в линейке двигателей Scania были два технически разные двигателя, но практически повторяющие мощность друг друга, то теперь шведы развили мощность этих двигателей.

Характеристики двигателей SCANIA

Двигатель	DC1108340 Евро-3	DC1109380 Евро-3	DC1214420 Евро-3
Объем, л	10,6	10,6	11,7
Цилиндры	6 в ряд	6 в ряд	6 в ряд
Клапана на цилиндр	4	4	4
Диаметр и ход поршня, мм	127x140	127x140	127x154
Степень сжатия	18:1	18:1	18:1
Мощность, л.с. при об/мин	340/1900	380/1900	420/1900
Максимальный крутящий момент, Н/м при об/мин	1600/1100-1300	1800/1100-1300	2100/1050-1300
Моторный тормоз, кВт при об/мин	218/2300	218/2300	229/23



На правый подрулевой переключатель вынесены функции режимов работы Opticruise и Retarder



Мощность дефорсированной 16-литровой V-образной «восьмерки» подняли на 20 л.с., и теперь она составляет 500 л.с. При этом самая мощная рядная 12-литровая «шестерка» с турбокомпаундом осталась на уровне 470 л.с. Максимальная мощность форсированного V-образного двигателя как и прежде – 580 л.с. Конструкторы посчитали, что этой мощности достаточно для выполнения современных транспортных задач и требований рынка, и не стали больше форсировать двигатель, чтобы догнать и перегнать своих конкурентов.

Во время коротких тестовых заездов, а откатать я успел девять разных машин, мне хотелось понять комфортное и тяговое различие

грузовиков с разными двигателями. И вот что оказалось. 40-тонный автопоезд с двигателем мощностью 380 л.с. лучше комплектовать Opticruise: по современным меркам этой мощности уже не достаточно, а автоматическая система переключения передач позволяет более плавно и мягко, не дергая трансмиссию, переключать скорости, чем ручное управление. Если сравнить этот двигатель с более мощными собратьями, то он более вибронегружен и субъективно более шумный при максимальной полной массе автопоезда и максимальных нагрузках. Восьмипроцентный 300-метровый подъем 40-тонный автопоезд преодолевает на 4-й передаче и на скорости 40 км/ч.

Что касается двигателей 420 л.с., то изучая записи, сделанные на полигоне, пришел к выводу, что этот двигатель мне понравился больше всех. Цитирую запись: «Двигатель тянет без проблем, мало отличается от 470 л.с., но работает чуть мягче». Мне кажется, что турбокомпаунд на двигателе 470 л.с. добавляет в его работу жесткости. Но это уже мое субъективное мнение. Жаль, что производители не предоставили для теста автопоезд с двигателем 420 л.с. и турбокомпаундом, тогда более объективно можно было бы сравнить его влияние на шум и вибронегруженность мотора при одинаковой мощности. Шведы обещают массовое производство

DC1211420

Евро-4
Турбокомпаунд, EGR

11,7
6 в ряд
4
127x154
17:1
420/1900

2100/1100-1350
229/2300

DC1206470

Евро-3
Турбокомпаунд

11,7
6 в ряд
4
127x154
18:1
420/1900

2200/1050-1350
229/2300

DC1604500

Евро-3

15,6
V8
4
127x154
18:1
500/1900

2400/1100-1300
304/2400

DC1604580

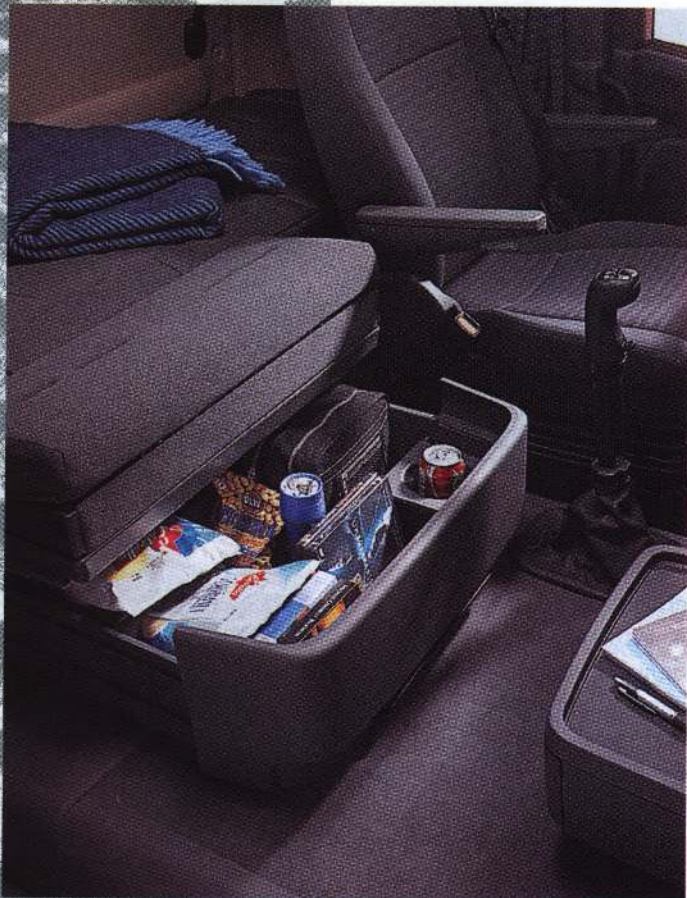
Евро-3

15,6
V8
4
127x154
18:1
580/1900

2700/1100-1300
304/2400

www.scania.ru





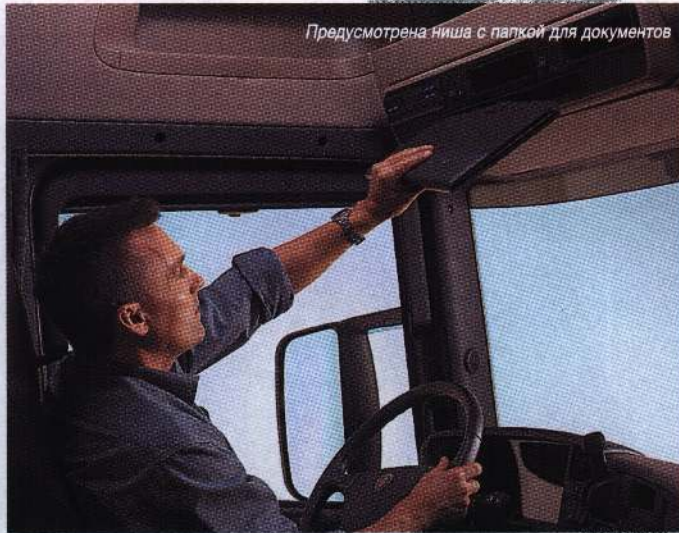
двигателя 420 л.с. с турбокомпаундом и системой рециркуляции выхлопных газов EGR, соответствующего нормам Евро-4 к сентябрю этого года.

Двигатель мощностью 470 л.с. вытягивает 40-тонный автопоезд на 8-процентную горку на 5-й передаче при скорости 60 км/ч и оборотах двигателя 1000 об/мин, что говорит о широком диапазоне максимального крутящего момента. Этот же автопоезд мягко и без рывков трогается с места на 8-процентной горе – трансмиссия подобрана вполне грамотно.

Грузовики с двигателями 500 и 580 л.с. я катал только в составе 60-тонных 25-метровых сцепок, меньшую массу для таких двигателей и не имело смысла трогать. Сразу чувствуется

особый характер V-образных двигателей: чуть более шумные, чуть более «суетливые». Особенно это касается форсированного двигателя мощностью 580 л.с. Вот одна из записей о таком двигателе: «Прет как танк, двигатель шумоват, но терпимо. Дури хватает на все». На обоих двигателях трогался с места на 60-тонном автопоезде в 8-процентную горку. До этого без проблем проделывал то же самое на грузовиках с двигателями 420, 470 и 500 л.с. А вот автопоезд с 580 л.с. преподнес сюрприз. С первого раза я заглох. Что такое? Со второй попытки уже трогаясь, но как-то не уверенно – тяги не хватает. Откатав эту сцепку, начинаю разбираться. Оказывается, если до этого грузовики имели





Предусмотрена ниша с полкой для документов

передаточное число главной пары 3,27 или 3,08, то на тягач мощностью 580 л.с. поставили мост с главной парой 2,92. Для прямой трассы это хорошо, а вот в такую горку трогаться надо уметь: использовать «ручник», чтобы не «скрутить» кардан на 60-тонном автопоезде.

Тормоза

Тормозная система тоже претерпела изменения. Новый энергосберегающий воздушный компрессор, давление в тормозной системе увеличено на 1 атмосферу по сравнению с предыдущими машинами, электронная система управления

основными и вспомогательными тормозными системами, само собой – дисковые тормоза на всех колесах с системами ABS и АПС. На машинах с системой переключения передач Opticruise и ретардой есть функция Downhill («вниз с холма»), которая позволяет на длинных спусках оптимально использовать тормозные возможности двигателя, трансмиссии, вспомогательных и основных тормозных систем. На затяжном спуске, не желая двигаться больше определенной скорости и чтобы не давить постоянно на педаль тормоза, просто на скорости, которая тебе ка-



Угловые обтекатели кабины теперь поднимаются вместе с решеткой радиатора

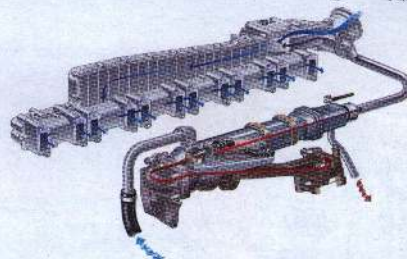


Схема системы рециркуляции выхлопных газов двигателя Scania



V-образный 16-литровый 8-цилиндровый двигатель



Рядный 12-литровый шестицилиндровый двигатель мощностью 420 л.с. с турбокомпаундом и системой рециркуляции выхлопных газов





Покрышки размером 385/R22.5 на переднем мосту уже никого не удивляют

жется оптимальной в данных условиях, нажимаешь на кнопку на подрулевом переключателе, и грузовик,

какую бы массу он не имел, начинает двигаться под уклон с одинаковой скоростью. При этом элек-



троника сама активирует те или иные тормозные механизмы для обеспечения заданной скорости без участия человека. Проверено – вполне удобно.

Если сравнивать старую четвертую серию и обновленную машину одной и той же комплектации, то новый грузовик легче на 270 кг. Во-первых, толщина лонжеронов рамы уменьшена на 1 мм – до 7 мм, что дало экономию в весе 90 кг на тягаче колесной формулой 4x2. Во-вторых, Scania решила перейти на 4-баллонную, вместо традиционной двухбаллонной, подвеску ведущего заднего моста. Это позволило сэкономить 40 кг. В-третьих, новое седельное устройство полегчало на 85 кг. Плюс ко всему выше сказанному применение новых материалов в производстве кабины, модернизированные гидроусилитель руля и воздушная система грузовика внесли свой вклад в облегчение машины.

Подытоживая весенний вояж в Швецию, скажу следующее. Модернизация пошла на пользу грузовику: машина стала комфортней, удобней. Двигатели есть из чего выбирать. Имидж грузовика Scania на российском рынке один из лучших. А для перевозчика главное, чтобы машина была надежной, экономичной, удобной и не очень дорогой. Российское представительство шведского производителя обещает, что цены на новую машину будут выше всего на 5-8%, чем на старую версию в той же комплектации. В мае ждем официальной презентации новой Scania в России.



SCANIA



Scania GRIFFIN

– ЭТО СИЛА

– ЭТО СКОРОСТЬ

– ЭТО ВЫНОСЛИВОСТЬ

Более подробную информацию спрашивайте в офисе «Скания Лизинг» и в центрах продаж дилеров SCANIA Россия.

Сегодня при наличии 6 500 Евро Вы сможете стать обладателем нового грузового автомобиля **SCANIA Griffin!**

СКАНИЯ ЛИЗИНГ
Москва
(095) 956-5765

ВОЛГАСКАН
Н.Новгород
(8312) 31-7340

НОРДТРАКСКИМ
Москва
(095) 473-0000

ДОНСКАН
Ростов-на-Дону
(8632) 96-7582

СКАН-ЮГО-ВОСТОК
М.О., Люберцы
(095) 559-8154

КУБАНЬСКАН
Краснодар
(86162) 5-2796

СКАНИЯ СЕРВИС
М.О., Голицыно
(095) 787-5000

УРАЛСКАН
Екатеринбург
(3432) 79-3150

ПЕТРОСКАН
Санкт-Петербург
(812) 326-1568

БАЙРС-СКАН
Омск
(3812) 32-2222

СКАНТРАК
Ярославль
(0852) 32-0740

СИБИРСКАН
Новосибирск
(3832) 496-280

ТАТСКАН
Казань
(8432) 12-0016

АРКАНН
Хабаровск
(4212) 30-1058

6 500 Евро – это сумма аванса на покупку в лизинг седельного тягача SCANIA P114GA4x2NA 330, при этом

1 952 Евро – ежемесячный лизинговый платеж,

65 000 Евро – цена седельного тягача SCANIA Griffin P114GA4x2NA 330.

Мы предлагаем Вам несколько вариантов лизинговых условий, из которых Вы сами сможете выбрать самый подходящий для Вас вариант!

Сумма аванса может быть от 6 500 до 13 000 Евро, ежемесячный лизинговый платеж – от 1 952 Евро до 1 728 Евро соответственно.

Грузовики в Аравийской пустыне

Владимир Чехута
Фото из архива автора



Британский дедушка SCAMMELL Contractor еще в хорошей форме, судя по загрузке. Газокомпрессорная станция массой 120 тонн

32



ТИТАН Z 72-600 Н 6х6 немецкого производства с полуприцепом Goldhofer ST 40-120/40 на трассе между Оманом и Эмиратами



Седельный тягач ТИТАН Z 72-600 Н 6х6

Начну с того, что известный киноклассик как-то изрек: «Восток – дело тонкое». Местные жители – арабы не любят, когда их фотографируют, а снимать объекты, которые принадлежат государству, вообще запрещено. Так что поснимать грузовики, принадлежащие правительству, оказалось невозможным. Менед-

Когда-то основными транспортными средствами в коммерческих перевозках по Аравийской пустыне были одnogорбые и двугорбые «корабли» небольшой грузоподъемности. Но после появления там геологов-разведчиков в эти края потянулись караваны «железных монстров», груженых всем необходимым для добычи «черного золота». Вот об этих тяжеловозах и непростом труде местных шоферов попробую рассказать.

жеры же частных транспортных компаний весьма настораживались, когда их просили об этом одолжении. Им и в голову не могло прийти, что психически нормальные европейцы могут добровольно приехать сюда, чтобы фотографировать грузовые автомобили, которые для местных жителей выглядят также обыденно, как для нас, допустим, Volkswagen Golf. Ну что ж, остается только согласиться с товарищем Суховым. И все же многое интересное снять удалось, хотя иногда это было рискованно.

Поскольку железных дорог в Аравии почти нет, основную транспортную нагрузку выполняют грузовые автомобили. На магистралях между городами можно встретить много тягачей с различными полуприцепами и другие большегрузы, которые не вызовут особых эмоций. Технику и необычные загрузки, которые выглядят более впечатляюще, реально увидеть в районах нефтедобычи. Эти автомобили перевозят все необходимое оборудование: резервуары, генераторы, запасные части, насосы-качалки, трубы, жилые блок-модули и все остальное, что необходимо нефтяникам для работы и отдыха.

Среди грузовых машин нефтяников преобладают два вида.

Первый – балластные тягачи с различными многоосными прицепами, на которых транспортируют тяжелые и сверхтяжелые грузы. Второй – грузовые шасси с палубой (универсальной платформой) и мощной лебедкой, некоторые модификации которых обладают тяговым усилием до 30 т. Такая конструкция автомобиля позволяет ему «затягивать» грузы на палубу машины, при этом кран не требуется. Интересно, что в палубах на уровне задних мостов спрятано седельное устройство. При необходимости оно легко устанавливается, и грузовое шасси превращается в седельный тягач, способный перевозить тяжелые полуприцепы.

Основные магистрали между городами выполнены с твердым покрытием и находятся в хорошем состоянии. В районах, где добывают нефть, дорог вообще нет и автомобили вынуждены перемещаться там по мягким пескам. Строить дороги в этих местах смысла нет, так как пока там есть нефть, там будет лагерь нефтяников, но рано или поздно эту территорию придется покинуть в поисках новых месторождений. Обычно это происходит один раз в пять лет. В Кувейте, Омане и странах северной Африки нефтяные озера находятся под ка-



Американский OSHKOSH J-2085 палубного исполнения снят в Абу-Даби при перевозке погрузчика



Германский FAUN HZ 40 при транспортировке резервуара массой 40 тонн



Итальянская ASTRA 6x6





Kenworth 953 «палубный» с мобильной бурильной установкой



Бельгийский MOL F 7066 в Абу-Даби



NICOLAS балластный тягач французского производства

менистыми ландшафтами и двигаться тут можно только на полноприводных автомобилях.

Теперь о человеческом факторе. Шоферы тяжеловозов в пустыне – это обычные люди разных национальностей. В Саудовской Аравии они, как правило, подданные королевства. Похожая ситуация в Алжире, там за рулем много местных. В Омане и Объединенных Арабских Эмиратах, где среди работающих много приезжих, преобладают водители из Пакистана, Индии, Нигерии и других стран. Работать им всем приходится в тех теплых краях, сами понимаете, в жару. Грузовики немолодого возраста в подавляющей массе никакими современными штучками типа кондиционеров не обладают, и работать в них можно только при открытых окнах. Но с наступлением теплого времени суток, когда температура в тени достигает 45–50° С, в кабине никакой «последний герой» не выдержит. Тут наступает самое время остановиться и переждать в тени трейлера или в ресторане, если он оказался по пути. Ожидание длится несколько часов, и когда жара спадает, движение продолжается. Объяснять ситуацию с современными грузовиками смысла нет, так как там почти во всех машинах установлены кондиционеры, и водителям нет нужды пережидать жару в кабаке. Машине же в таких климатических условиях помогает увеличенный в размерах радиатор, а то и два, как на Kenworth 953. Скорости, с которыми передвигаются большегрузы, небольшие, и моторам такая эксплуатация непереносима.

Если проанализировать поездки, то ситуация выглядит примерно так. В большинстве стран Аравии водители по ночам не работают, хотя в это время прохладно. Дело в том, что расстояние доставки груза не превышает 50 км, если маршрут из базы нефтяников до города, и около 200 км при междугородних рейсах.

Несколько слов о рынке грузовиков в этом регионе. Машины редких марок, конечно, там есть, но долго не эксплуатируются. Причиной тому служат слишком дорогие запчасти и трудности с их доставкой. Из-за этого небольшая поломка автомобиля может обернуться для него длительным простоем, а закончится на стоянке сбора металлолома. Памятуя об этом, такие американские фирмы, как Kenworth или Oshkosh, поставляя новые тяжеловозы, стараются комплектовать их такими же двигателями, коробками и осями, которые применялись и тридцать лет назад. Годами используемые одинаковые узлы, развитая дилерская сеть и множество складов запчастей сделали марку

Kenworth доминирующей на полуострове. Практически у каждого тамошнего перевозчика есть эти американские грузовики, и среди них можно встретить крепких «стариков», которых изготовили в 60-е или 70-е годы прошлого века.

По статистике, крупные транспортные компании эксплуатируют новые автомобили примерно десять лет. После этого они продаются на вторичном рынке маленьким фирмам или частникам. После долгих лет тяжелой эксплуатации эти машины требуют ремонта. Небольшие перевозчики, покупая подержанные грузовики, вынуждены иметь свои собственные ремонтные подразделения. Но это оказывается им выгоднее, чем приобретать новый подвижной состав. Дело в том, что они нанимают много иностранных механиков из Пакистана и Афганистана, которым платят по несколько долларов в день. Вот такая экономная экономика.

Иногда, несколько раз в году, здесь можно стать свидетелем необычного зрелища – перемещения из одного нефтерайона в другой буровых установок, вес которых находится в пределах от 250 до 400 т. Скорость таких супертяжеловозов не превышает 5 км/час. Многие из наблюдающих начинают думать, что тягачи обладают суперсильными моторами. Но в действительности в этих машинах установлены обычные дизельные агрегаты мощностью от 350 до 450 л.с. Вопрос получения необходимого усилия тягача решается правильным выбором коробки передач и осей. Заканчивая описание аравийской экзотики, хочу добавить, что никаких специальных масел или присадок к ним здешние транспортники не применяют.



Голландский TERBERG с бетононасосным агрегатом на стройках ОМАНА



Канадский WESTERN STAR возле лагеря нефтяников в Эмиратах



OSHKOSH J-2065 6x6 тягач с полуприцепом Goldhofer





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

**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

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

www.avia3n.ru

ЗАПЧАСТИ

Для импортных грузовых
автомобилей и автоприцепов
в наличии и на заказ

МКАД 80-й км
авторынок ТЭНЕК
время работы 9.00-19.00
Тел./факс: (095) 484-1643 Тел.: 744-3941, 722-3100
e-mail: fura_mos@hotmail.ru



МКАД 31 км 43 км

Телефоны:
(095) 514-1210
(095) 514-1209
(095) 957-1075
(095) 957-1197
(095) 957-1211

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

доб. 142, 144, 145

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



«ТРАК ШОП»

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК

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

Телефоны: (095) 792-4972

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

Адрес: 75 км Киевского ш., Балабаново

Телефон: (8903) 816-2723

Адрес: Новороссийск, ул. Мира, 2

Телефон: (+7 918) 484-1959

KONI
BUS TRUCK & TRAILER



WEST REIFEN

«ЗАПАДНОЕ КОЛЕСО»



ГРУЗОВЫЕ ЗАПЧАСТИ

от лучших европейских производителей
оптовые и розничные продажи



MAHLE BOSCH SAF WABCO

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

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

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:
399-0257, 399-3435
E-mail: ring_way@hotmail.com



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, 724-3953

E-mail: teknogroup@hotmail.com

ГОК

ГРУППА КОМПАНИЙ «ГОК»



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

Тел.: 502-9675, 937-9610, 435-0527

Факс: 195-4220

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

ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ ЗАПЧАСТИ

GOOD YEAR

KORMORAN FULDA

MICHELIN

Sava

BRIDGESTONE

Firestone

Восстановление грузовых шин



IVECO DAF



Mercedes-Benz



SCANIA

VOLVO

RENAULT



SAF



ЛОРРИ ЛАЙН
УВЕРЕННОСТЬ В НАДЕЖНОСТИ

Тел.: (095) 101-3606
Москва, ул. Рябиновая, д. 26

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ НА СКЛАДЕ

Амортизаторы

KONI
BUS TRUCK & TRAILER



Оригинальные запчасти к осевым агрегатам BPW, SAF, ROR



Оригинальные запчасти VOLVO, SCANIA

Тормозные накладки BERAL



Пневморессоры GOODYEAR, WABCO



Тягово-сцепные устройства JOST, ROCKINGER, +GF+, V.ORLANDY



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

124460, Москва, Зеленоград
3й Западный проезд, д.8, стр.1
Тел./факс: (095) 535-26-26,
727-42-20, 535-16-86, 534-07-51
E-mail: gts@gts-service.ru
www.gt-service.ru



Глобал Трак Сервис

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ

ГРУЗАВТО
GRUZAVTO

WABCO



GOOD YEAR

KNORR-BREMSE

Haldex

ООО "БАЛАВТОТОРГ" - официальный партнер DIESEL TECHNIC в России



DIESEL TECHNIC GERMANY

Грузовые запчасти для автомобилей Шведского производства

SCANIA VOLVO

МКАД 31-й км; Торговый комплекс АВТО-31; Павильон Б-1-8;
Тел.: (095) 799-25-25, 957-12-11 (доб. 133), 957-10-75 (доб. 133)



Александр Евдокимов
Фото фирм-производителей

38

Весенние «американцы»

Весна традиционно обильна на разные автомобильные премьеры. Например, в легковом автомобилестроении все с нетерпением ждут крайне урожайного на новинки мартовского автосалона в Женеве. А вот в американском грузовом автомобилестроении своеобразной «выставочной Меккой» является мартовское Mid-America Trucking Show, проводимое в городе Луисвилл, что в штате Кентукки. Каждый производитель грузовиков старается непременно выкатить на это крупное мероприятие что-то новое. Этот год – не исключение.

Н о начнем мы наш краткий обзор, вопреки алфавитному порядку, с компании International. Во-первых, компания представила совершенно новое семейство грузовиков, а не новые моди-



фикации уже выпускаемых моделей. И, во-вторых, информацию о новых машинах фирма обнародовала еще до начала выставки.

Итак, International заявил о своем намерении отхватить кусок пирога от сектора «легких» среднетоннажных грузовиков для городских и пригородных перевозок. Для экспансии в новый сегмент рынка компания подготовила соответствующее оружие – среднетоннажные бескапотные грузовики серии CF. Пока новорожденный модельный ряд включает в себя две модификации автомобилей: CF 500 полной массой до 7257 кг (4 класс грузовиков по американской классификации) и CF 600 полной массой до 8845 кг (5 класс). На шасси можно установить много кузовов и надстроек, превратив CF в промтоварный или изотермический развозной фургон, эвакуатор, автомобиль техпомощи, легкий строительный или коммунальный грузовичок.

Для нового семейства грузовиков предложен и «с иголочки» новый двигатель собственного производства модели International VT275. Этот 24-клапанный турбодизель V6 объемом 4,5 л развивает мощность 200 л.с. при 3000 об/мин, а его максимальный крутящий момент составляет 594 Нм при 1850 об/мин. На двигателе применена технология впрыска топлива common rail и система рециркуляции выхлопных газов. Также стоит отметить, что впервые американский мотор такого класса оснащается системой twin turbo со сдвоенными турбонагнетателями. Двигатель агрегируется с ба-



«Спецназовец» Freightliner Business Class M2 112V

зовым 5-ступенчатым «автоматом». За доплату будут предлагаться и механические коробки передач, причем по заказу грузовики могут оснащаться валом отбора мощности от трансмиссии для привода различного оборудования.

Сообщается, что производство нового International CF начнется в январе 2005 года. Заказы на грузовики дилеры компании начнут принимать с конца 2004 года.

Freightliner

Компания продолжает расширять свое новое семейство среднетоннажников Business Class M2, появившихся в начале 2002 года («Автотрак» № 1, 2002 и № 3, 2003). Новинка этого года – модель M2 112V для специальных тяжелых исполнений: коммунальный или аварийный грузовик, мусоровоз, бетоносмеситель, снегоочиститель, автоцистерна и т.д. Для привода многочисленного навесного оборудования (насосы, лебедки, шнекороторные снегоочистители и прочее) спереди стандартно установлен вал отбора мощности от двигателя. Передний мост грузовика



может нести нагрузку от 5,4 до 10,4 т, задние мосты держат от 10,4 до 26,2 т. Задняя подвеска может быть как рессорной (TufTrac), так и пневматической (Airliner). На заказ предложены подвески фирмы Hendrickson. Кроме стандартной «дневной» на грузовик предлагается удлиненная кабина Extended Cab и 4-дверная кабина Crew Cab.

Базовым двигателем для Business Class M2 112V является 12,8-литровый 6-цилиндровый турбодизель Mercedes-Benz MBE4000, развивающий мощность 350 л.с. и крутящий момент в 1822 Нм. За доплату предлагаются дизели Caterpillar C11 и C13, автоматические короб-

ки передач Allison и механические КПП фирмы Eaton-Fuller. Производство M2 112V начнется во втором квартале 2004 года.

Есть нововведения и среди тяжелых грузовиков Freightliner. Так, для тягачей Columbia и Century Class S/T теперь будет предлагаться 10-ступенчатая коробка Eaton-Fuller UltraShift с автоматизированным переключением передач. Если хочется покомандовать самому, можно задействовать режим ручного переключения. В трансмиссии также есть включаемый на спусках режим «low», в котором КПП раньше переключается на пониженные передачи, поддерживая высокие обороты двигателя и





Peterbilt-335 Dry Van с алюминиевым фургоном



повышая тем самым эффективность работы моторного тормоза.

Peterbilt

Здесь стоит отметить презентацию обновленных капотных среднетоннажных грузовиков серии 335, которые начнут выпускать с мая этого года и по логике должны будут заменить прежнюю, 330-ю серию. Внешне обновленные машины отличаются передней частью с более современным, выразительным и аэродинамичным дизайном, схожим со «старшей» моделью Peterbilt-387. На 40% по-

вышена эффективность фар головного освещения. Несколько улучшилась обзорность за счет увеличенных боковых окон и измененного расположения боковых зеркал. Некоторые изменения претерпел и салон, в котором, например, применены новые сиденья и рабочее освещение кабины, а в отделке стало больше так любимых американцами хромированных деталей.

Основной профиль применения этих грузовиков – городские и пригородные перевозки, а также развозные операции. На двух-

трехосные шасси полной массой от 11,8 до 26,3 т могут устанавливаться фургоны, цистерны, самосвальные кузова, бетоносмесители и другие типы кузовов надстроек. Предполагается, что грузовики будут оснащаться дизелями Caterpillar C7 и Cummins ISC мощностью от 190 до 315 л.с., заблокированными с механическими или автоматизированными 6, 9, 10, 11-ступенчатыми коробками передач Fuller либо 4, 5 и 6-скоростными «автоматами» Allison.

Sterling

В этом году компания представила новую систему предотвращения пробуксовки колес для многоцелевых среднетоннажных грузовиков Acterra с колесной формулой 4x4, которая призвана повысить проходимость автомобиля. Нововведение должны по достоинству оценить пожарные, нефтяники, строители и коммунальщики, на которых в основном и ориентировано данное исполнение. Система работает так. Когда грузовик едет по скользкой дороге или по тяжелому бездорожью, новая система использует датчики ABS для обнаружения начала пробуксовки колес. И как только одно колесо начинает буксовать, система автоматически блокирует межколесные дифференциалы переднего и/или заднего ведущих мостов.

Western Star

Этот канадо-американский изготовитель престижных и богато оборудованных грузовиков, ориентированных главным образом на водителей-частников, также отметил парой новых исполнений.

Первое из них – облегченный «экономический» вариант тягача 4900SA, предназ-



Sterling Acterra 4x4

наченный для транспортировки объемных легких грузов и региональных перевозок. Грузовик оснащается 435-сильным 12,8-литровым «мерседесовским» турбодизелем MBE4000, который, по заявлению производителя, сегодня является самым легким двигателем в своем классе на американском рынке. На снижение веса грузовика также работают облегченная 10-ступенчатая «механика» Eaton Lightning, алюминиевый радиатор, алюминиевые поперечные лонжероны, рамы и односкатные шины Michelin X-One на ведущих осях. Все это позволяет снизить сухой вес далеко не маленького грузовика до 6930 кг и попутно уменьшить расход топлива. Хороший вариант для тех, у кого на счету каждый килограмм, литр и цент.

Второй новой модификацией фирма Western Star расширяет свое относительно свежее семейство «низкопрофильных» тягачей LowMax. Напомним, что в мае 2002 года был презентован первый такой низкопрофильный тягач, построенный на основе флагмана фирмы – Western Star 4900EX, который относится к классической гамме Heritage с традиционным угловатым дизайном в стиле western и расстоянием от бампера до задней стенки кабины, равным 335 см (132 дюйма). Кабина и «спальник» пониженной высоты, низкопрофильная резина размерностью 275/70 R22.50 и низкая пневмоподвеска позволили снизить габаритную высоту 4900EX LowMax до 264 см. Преимущества такой низкой посадки грузовика не только в том, что он приоб-



Низкопрофильный Western Star 4900FA LowMax

ретает стремительный, заливчатый вид, но и в том, что намного облегчается вход в кабину, повышается устойчивость и управляемость, а за счет меньшей высоты тягача и, как следствие, несколько лучшей аэродинамической обтекаемости, заметно сокращается расход топлива.

Теперь исполнение LowMax предложено и для тягача серии 4900FA в варианте с

расстоянием от бампера до задней стенки кабины равным 3124 мм (123 дюйма). От флагмана 4900EX серия 4900FA, кроме меньшей длины кабины и укороченного на 22,5 см покатога капота (что, однако, не мешает ставить на машину такие большие моторы, как, например, 500-сильный Caterpillar C-15), отличается еще и более современным аэродинамичным дизайном со скругленными

формами кабины и спального отсека. «На понижение» модели 4900FA «играют» 22,5-дюймовые низкопрофильные шины, задняя и передняя пневмоподвески Airliner с уменьшенной высотой, опоры кабины пониженного расположения (позволяют опустить кабину на 30 см по сравнению со стандартным вариантом), «поджатый» поддон картера и другая система выхлопа.



Облегченный Western Star 4900SA Lightweight





АККУМУЛЯТОРЫ для американских

ГРУЗОВИКОВ

Фирма VARTA Automotive GmbH (Германия) является самым крупным поставщиком аккумуляторных батарей западноевропейским производителям грузовых автомобилей. В этом сегменте рынка доля VARTA составляет около 60%. Аккумуляторы VARTA изготовлены специально для современного иностранного грузовика. Все грузовые аккумуляторы, выпускаемые VARTA, являются виброустойчивыми: блок пластин в ячейке приклеен специальным веществом к корпусу аккумулятора. Это позволяет избежать отрыва пластин при сильной тряске и, следовательно, неминуемого выхода аккумулятора из строя.

Современный грузовик имеет на борту множество разнообразных электропотребителей. Это выдвигает особые требования к конструкции современного аккумулятора. Аккумулятор должен выдерживать большое количество циклов заряда-разряда. Длительный срок службы при этих условиях обеспечивается использованием специальных активных масс и сепаратора-конверта.

Аккумуляторы для особо тяжелых условий эксплуатации (так называемые VARTA Super Heavy Duty) имеют сепараторы с высокопористой стеклотканью, которые уменьшают осыпание активной массы.

VARTA предлагает на российском рынке самый широкий ассортимент аккумуляторов для иностранных грузовиков. Из этого ассортимента аккумуляторов VARTA можно подобрать батарею также и для грузовиков американского производства. В частности, на грузовом автомобиле International 980 для замены редко встречающихся на российском рынке штатных американских аккумуляторов можно использовать четыре аккумулятора типов 595018 и 595019. Произведенные на австрийском заводе VARTA батареи обычно применяются для запуска моторов внедорожников. Однако с небольшими изменениями их можно применять и на американских грузовиках.



По вопросам приобретения аккумуляторов
обращаться по телефону:

(095) 722-2271



ДИЗЕЛЬМОТОР

DIESELMOTOR JSC



Продажи оригинальных запасных частей
и расходных материалов

DETROIT DIESEL
со склада в Москве

г. Москва, пр. Вернадского, 29
офис 1506

Тел.: (095) 133-0491,
Факс: (095) 138-2850

E-mail: info@dieselmotor.ru

www.dieselmotor.ru

Ремонт и обслуживание
двигателей

г. Балаково,
Саратовская обл.,
ул. 30 лет Победы, 76
Тел.: (8453) 22-6760



СТО БУЛАТНИКОВО
ДВИГАТЕЛИ CATERPILLAR®



Гарантия,
запасные части,
ремонт,
консультации

БОЛЬШЕГРУЗНЫЕ ТЯГАЧИ ИЗ АМЕРИКИ.

В наличии и на заказ.

Отдел продаж: +7(095) 502-6862

30-й км МКАД, 800 метров в сторону области, пос. Булатниково
Тел.: +7 (095) 549-3754, 746-8782. Факс: +7 (095) 746-5743
bulatnikovo@bk.ru

W/G ГУДВИЛ ХОЛДИНГ
ГРУЗОВИКИ И ПРИЦЕПЫ ИЗ США
ПРОДАЖА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ
Официальный дилер **FREIGHTLINER**



196608, Санкт-Петербург,
г. Пушкин, Первый проезд, д. 4
Тел./факс: (812) 322-65-00 (многоканал.), 470-17-65, 470-41-47
www.truck.ru, e-mail: goodwill@infopro.spb.su

W/G ООО "ГУДВИЛ СЕРВИС НН" W/G

ПРОДАЖА, КРЕДИТ, ПИЗИНГ
ОБСПУЖИВАНИЕ
АМЕРИКАНСКИХ
ТЯГАЧЕЙ И
ПОПУПРИЦЕПОВ



Представитель "ГУДВИЛ ХОЛДИНГ" (г. Санкт-Петербург)
Н. Новгород, Верхне-Волжская наб., д. 19
Тел./факс: (8312) 19-92-81, 77-85-08, 77-85-09
моб. 8-2-310-14-77, e-mail: lena@maksim-s.nnov.ru

ремонт
установка
сервис

тахографы • отопители • KIENZLE 035 мет

SIEMENS VDO WEBASTO KIENZLE EBERSPACHER



г. Балашиха, Шоссе Знтузиастов, владение 1а, Западная промзона
Тел./ факс: (095) 768-1841, 768-9896

Продажа
запчастей
для американских
грузовиков

Тел.: (095) 722-2271



www.autotruckpress.ru





Александр Евдокимов

Восьмого марта этого года, вместо того чтобы, как все прогрессивное человечество, отмечать Международный женский день, американские военные представили на ежегодном конгрессе Общества инженеров автопромышленности (SAE) демонстрационный автомобиль под названием SmarTruck III, что можно перевести как «умный грузовик».

УМНЫЙ «Интер»

Этот автомобиль уже третий по счету вариант развития новой концепции легкого, универсального и «интеллектуального» транспортного средства для армии. Такая машина, оснащенная соответствующим оборудованием, может работать мобильным войсковым командным центром, разведывательно-диверсионным автомобилем, транспортером переднего края и т.д. Пригодится эта машина и для полиции, ФБР, служб охраны

важных государственных лиц, пограничников, и целого ряда других государственных силовых структур.

SmarTruck III построен на платформе среднетоннажного полноприводного грузовика International серии 4200 с 4-дверной кабиной. Силовым агрегатом служит серийный 4,5-литровый турбодизельный V6 серии International VT275. Грузовик оснащен модернизированной регулируемой пневмоподвеской, которая может подниматься или опускаться в пределах

20 см. Способность машины «привстать» увеличивает дорожный просвет, что повышает проходимость, а умение грузовика «присесть» облегчает вход в салон и процесс погрузки/разгрузки. На землю грузовик опирается вседорожными 37-дюмовыми шинами Michelin XZL размерностью 317/R20. Как водится, в колесах предусмотрена защита на случай прокола или прострела: специальные замки на дисках (бедлоки) не дадут покрышке разбортироваться и соскочить, а жесткий

бандаж на ободе позволит продолжать движение даже на полностью сдувшейся шине. Как раз хватит, чтобы выйти из-под обстрела. Хотя новый грузовик, естественно, имеет круговое бронирование по 3-му уровню баллистической защиты (патрон 7,62x51 мм). Предусмотрена и защита днища, выдерживающая взрыв гранаты.

Экипаж аппарата состоит из 4 человек. В салоне предусмотрены автоматическая система пожаротушения, кондиционер и спальное место. Перед водителем установлен монитор системы ночного видения, так что грузовик можно водить хоть в кромешной тьме. Отличная штука, если надо под покровом ночи подобраться к противнику незамеченным. Для ориентации в пространстве и связи с внешним миром есть спутниковая телефония, навигация GPS и выход в Интернет.

«Умный грузовик» может нести на себе множество видов вооружений и оборудования, разделенных на модули. Причем за счет блочной конструкции и унифицированного крепежа один комплекс оснащения легко снимается и заменяется другим. Например, оружейный модуль может состоять из пулемета 50-го калибра с дистанционным управлением. Так что стрелок может вести огонь, не покидая бронированного нутра машины и не опасаясь получить шальную пулю в лоб. При необходимости пулемет быстро демонтируется и на его место ставится компактная ракетная установка. Либо можно установить комплекс по запуску и дистанционному управлению маленькими беспилотными разведсамолетами

Вариант с пулеметом



(они могут нести разное оборудование – от видеокамер до измерителей радиации и анализаторов воздуха), которыми в последнее время так любят играть американские спецслужбы, разыскивая всяких там Садамов с бен Ладенами.

Кроме бронирования предусмотрена и активная защита грузовика. В корме машины под откидными боковыми панелями стоят дымовые шашки и баллоны со слезоточивым газом. Так что, если начнет сильно припекать, экипаж сможет поставить дымовую или «слезовую» завесу и выйти из опасного участка. Кроме этого грузовик может «огрызаться» гранатами и противотанковыми ракетами. Предусмотрена даже система защиты, которая засекает и сбивает на подлете выпущенные по грузовику снаряды и ракеты!

Естественно, для наведения всего этого оружия и наблюдения за обстановкой машине нужны «глаза» и «уши». Роль «глаз» здесь исполняет модуль наблюдения, объединяющий несколько камер кругового обзора. Одна из этих камер оснаще-

на системой ночного видения, тепловым радаром, лазерным дальномером с целеуказателем и может, как перископ на подводной лодке, подниматься выдвигной штангой на высоту 2,4 м над автомобилем. Очень удобно, если автомобиль, например, сидит в засаде в кустах. А «ушами» работает новейшая система акустического обнаружения, которая позволяет «услышать» противника издалека.

...Говорят, что при разработке этого и предшествую-

щих «умных грузовиков» конструкторы использовали идеи, взятые... из фильмов о Джеймсе Бонде! А в некоторых сериях, если помните, автомобили знаменитого шпиона умели не только отстреливаться ракетами или выбрасывать на дорогу масло с гвоздями, но могли плавать под водой и даже становиться невидимыми для глаз. Если так пойдет и дальше, до чего, интересно, американцы додумаются в следующий раз – до грузовика-подлодки или грузовика-невидимки?

Предыдущий прототип SmartTruck II был построен на базе модернизированного пикапа Chevrolet Silverado с колесной формулой 6x6. Аппарат тоже был нацелирован на наблюдение под завязку: управляемые ракеты, системы спутниковой связи и камеры наблюдения, приборы ночного видения, тепловые радары, бортовые анализаторы воздуха и т.д. По слухам, стоимость такой «игрушки» – от 75 до 100 тыс. долларов, причем только за шасси и часть коммуникационного оборудования...





Александр Евдокимов
Фото автора

46 Лошадка, патрульных везущая воз...

Первый раз этот Ford F-350 я случайно встретил на улицах Москвы. Помню, здорово порадовался тогда: настоящий «американец», с 4-дверной кабиной, дизельным мотором, да еще и с двускатными задними шинами – редкий гость на наших дорогах! Но тогда же меня здорово озадачили характерные синие полосы на бортах, номерные знаки и мигалки на крыше машины. Московская милиция пересела с легковушек на пикапы?! Вторая же случайная встреча с этим аппаратом вообще повергла меня в изумление: автомобиль шел по трассе в сцепке с... трейлером для перевозки лошадей. Пикап в качестве седельного тягача! Для России это вообще редкость в квадрате. Но при чем тут милиция? Оказалось, очень даже при чем: грузовичок работает в столичной конной милиции (если точнее, в 4-м оперативном полку ГУВД Москвы) – вывозит лошадей и всадников на патрулирование. Причем пикапов этих в полку целых три штуки! Ясное дело, я не преминул напроситься в гости к стражам порядка.

Те, кто впервые приезжают в Москву, часто удивляются, видя милиционеров верхом на лошадях. Уж больно диковинно это выглядит! Однако ничего нового тут нет: конные патрули действуют в Москве уже не один десяток лет. Сегодня на основной базе полка, где я побывал, служат 80 лошадей. Объекты патрулирования – центр столицы, парки и лесопарковые зоны, Воробьевы горы, Поклонная гора и т.д. И, естественно, без конников не обходится ни одно массовое народное гуляние или



(особенно) крупный футбольный матч. Зимой работы поменьше, но в летнее время выезды на патрулирование идут чуть ли не ежедневно.

Разумеется, для доставки лошадей к местам несения дежурства необходим специальный транспорт, ведь не скакать же патрульным через весь город. Для этой цели в полку служат несколько MAZов, которые таскают сделанные в России трейлера на 9 лошадей. Но в полку отечественной техникой не слишком довольны. Качество и надежность низкие, в городе такая сцепка громоздка и неповоротлива, к тому же российские трейлеры оказались неудобными для лошадей: заходить в них высоко, несовершенна система трапов, кони нередко травмируются... Поэтому, когда появились сред-

ства на расширение автопарка, в полку задумались о закупках более компактных низкопольных трейлеров и соответствующих тягачей к ним. Но после исследования рынка выяснилось, что ничего путного наша промышленность предложить не может. Пришлось обращать взоры на Запад, где индустрия производства подобной спецтехники отлично развита. И в итоге к началу 2000 года в полку прописались три новых полноприводных пикапа Ford F-350 Super Duty и три «коневозки» американской фирмы Featherlite (Фезерлайт). Что ж, познакомимся поближе. Начнем, как водится, с «головой».

Работающие в полку пикапы F-350 входят в семейство Super Duty (легкие грузовики полной массой свыше 3850 кг), которое компания Ford

представила в 1998 году. От «легких» моделей F-150/F-250 более тяжелые пикапы этого семейства отличаются усиленной рамой, подвеской и мостами. В Америке такие «триста пятидесятые» пользуются просто оглушительным успехом: счет выпущенным машинам уже пошел на миллионы. Причем особенно популярны (примерно 80% применения) F-350 Super Duty в роли удобных тягачей для буксировки дач на колесах, прице-

Navistar International. В паре с двигателем трудится 4-ступенчатый адаптивный «автомат». Мотор оснащен непосредственным электронноуправляемым впрыском топлива через насосфорсунки с гидроприводом, турбонаддувом и интеркулером. Имея рабочий объем 7,3 л, двигатель развивает мощность 238 л.с. при 2700 об/мин, крутящий момент составляет 678 Нм при 1600 об/мин.



Турбодизель Power Stroke объемом 7,3 л. Интересно, что двигатель работает на минеральном масле. Правда, менять масло надо не реже чем каждые 9-10 тыс. км

пов с яхтами и автомобилями и т.д. Так что работа под «конским» трейлером для этого автомобиля тоже дело привычное, благо запас прочности позволяет. На пикап можно взвалить около 2,1 т груза при полной массе одиночного автомобиля под 5,2 т. А смонтированное в кузове седельно-сцепное устройство, как в нашем случае, позволяет пикапу буксировать прицеп массой до 6,5 т. При этом полная масса такого автопоезда доходит до внушительных 9 т!

Само собой, для больших масс нужен большой двигатель. Все три грузовичка оснащены дизелем серии Power Stroke V8, который поставляет компания

(Кстати, в 2002 году появились форсированные версии этого двигателя: 250 л.с. (момент – 682 Нм) на версиях автоматической и 275 л.с. (708 Нм) на исполнениях с механическими коробками передач). Могучий двигатель обеспечивает увесистому автопоезду достойную динамику. По словам водителей, на трассе двигатель без особого напряжения «раскочегаривает» сцепку до 140 км/час, правда, уже при 100 км/час не имеющий подвески колес прицеп начинает сильно болтать на неровностях. Правда, когда в трейлере лошади, все лихачества заканчиваются: режим – 60 км/час. Так положено!

Передний ведущий мост фирмы Dana выдерживает нагрузку примерно в 2,35 т.





...задний мост Ford держит 4,41 т

Машины заказывали в самой простой комплектации XL, лишенной всяких «наворотов». Из роскошеств – один кондиционер да подушка безопасности. С одной стороны, такой выбор сделан в пользу удешевления машин, с другой – для предельного упрощения последующего сервисного обслуживания. Ведь не секрет, что основная проблема при эксплуатации американских пикапов в России – это сервис. Не каждый даже фирменный техцентр возьмется за ремонт и обслуживание таких автомобилей. Неудивительно, в общем-то: из-за мизерного спроса американских пикапов в стране – раз, два, и обчелся, сервисной информации пока тоже наработано немного, а запчасти берут только под заказ. Хорошо хоть машины пока не доставляют особых хлопот, хотя и работают весьма напряженно. Да и рановато им начинать «сыпаться», ведь пробеги у них лишь немногим больше 80 000 км. Пожалуй, самой крупной проблемой за время службы была коробка передач, которую по незнанию элементарно угробили: при смене масла в КПП масляный фильтр не заменили (а это де-

лать необходимо). И коробка «умерла», что вылилось в замену агрегата, стоившую одну тысячу долларов.

Теперь о прицепе. Трейлер известной за океаном фирмы Featherlite вмещает 6 лошадок при собственной длине около 9 м. Сам трейлер достаточно удобен: за счет низкой высоты пола лошади легко заходят внутрь, а в передней части прицепа предусмотрен вместительный чуланчик для перевозки седел и другого необходимого снаряжения.

Что же до надежности, то для активной эксплуатации в российских условиях американские «коневозки» оказались слабоваты. Сам вагончик – цельноалюминиевый, с несущей (то есть безрамной) конструкцией. С одной стороны, это серьезно снижает вес, ведь сделай американцы этот прицеп из стали, в него пришлось бы «запрягать» грузовичок посолоней, чем нынешний. Однако легкой конструкции явно не хватает жесткости – кузов на неровностях ходит ходуном. К тому же из-за отсутствия подвески у колес прицепа, кочки и выбоины наших дорог не гасятся, а довольно жестко передаются на трейлер. Неудиви-



Сцепное устройство. Виден кабель, подающий электричество на тормоза и освещение прицепа

тельно, что конструкция начинает трескаться. Например, ремонтники уже неоднократно заваривали трещины в углах дверных проемов, но металл лопается снова. Кроме этого на всех прицепах уже поотваливались почти все дверные замки и ручки. Так что двери приходится запирать старым русским

способом – на проволочку-веревочку...

Другая проблема, с которой столкнулись в полку за время эксплуатации, – коррозия пола прицепов. При регулярных выездах на дежурства далеко не каждый раз получается тщательно промыть и высушить трейлер: патруль нередко возвраща-



Помещение для хранения снаряжения в передней части прицепа

ется на базу поздней ночью, и уставшим людям уже не до тщательной мойки – подмели слегка, и хватит. А «технические жидкости» после лошадей остаются. Все это скапливается и потихоньку начинает гнить под резиновыми матами, поднимать которые после каждой ездки – тоже удовольствие не из приятных. В какой-то момент металл подгнил настолько, что лошади, попадая между резиновыми матами, начали продавливать полы и травмировать копыта. Пришлось полы усиливать, укладывая на них листы простого железа.

Тормоза у прицепов дисковые, электрические. Главная проблема тут – тормозные колодки, которых в городских условиях хватает всего примерно на 10 тыс. км. Сами колодки дорогие, достать их можно только под заказ.

И все же, несмотря на некоторые эксплуатационные проблемы, в полку заокеанской техникой очень довольны. Машины мощные, удобные, динамичные и более проворные в городском потоке. К тому же в 2-рядную кабину «американцев», потеснившись, влезают шестеро наездников. Очень удобно: загрузил 6 коней в прицеп, усадил в машину наряд в полном составе – и вперед, на защиту порядка. С нашей техникой такой номер не пройдет, вшестером в кабину МАЗа не набьешься, так что в этом случае всадников и лошадей приходится вывозить по отдельности. С американской же сцепкой удобство и эффективность перевозок намного выше. Так что в полку с удовольствием пополнили бы автопарк еще несколькими «американцами». Были бы деньги...



P.S.

А вообще, семейство F-350 Super Duty – это не только привычные пикапы. Грузовички этой серии также предлагаются в виде шасси с кабиной под установку различных кузовов и надстроек. Так что «триста пятидесятый» еще может работать как изотермический или промтоварный фургон, самосвал, карета скорой помощи, аварийно-эвакуационный или коммунальный автомобиль и т.д. Встречаются даже такие экзотические исполнения, как седельный тягач с... полноценным спальным отсеком, на манер дальнебойных «больших» грузовиков! Америка, что тут еще скажешь...



Усиливающие распорки в углах кузова прицепа стоят тут, похоже, для красоты и не обеспечивают конструкции достаточной жесткости. Итог – потрескавшийся металл в углах дверного проема



Отечественные «коневозки»



ШОУ «АВТОЭКЗОТИКА»

Драйв & Найф™

9-11 ИЮЛЯ 2004

МОСКВА. АЭРОДРОМ «ТУШИНО»

Приглашаем всех желающих принять участие в фестивале на стенде журнала «Автотрак» со своими эксклюзивными или старинными грузовиками.

Тел.: 749-4550

В рамках фестиваля будет проводиться «День журнала «Автотрак» с вручением призов победителям конкурса.

Приглашаем всех посетить наш стенд

ОРГАНИЗАТОР:

АВТОЭКЗОТИКА

ОРГКОМИТЕТ: Тел.: (7 095) 967-0743 / Факс: (7 095) 967-0744 / e-mail: info@autoexotica.ru

www.autoexotica.ru

ИНФОРМАЦИОННЫЕ
СПОНСОРЫ:

ТЮНИНГ
автомобилей



**АВТО
МИР**

autoNews.ru

**РУССКОЕ
РАДИО**

- ▶ Шины Goodyear Marathon LHS 385/65R22,5
- ▼ Обеспечивает большой километраж в условиях дальнорейсовых перевозок

Дальние расстояния, непрерывное качение, экстремальные температуры... все это предъявляет высокие требования к шинам рулевых колес для дальнорейсовых перевозок. Шина Marathon LHS 385/65R22,5 идеально отвечает этим требованиям, обладает сверхглубокими канавками протектора и экономящей энергию малостирающейся резиной, что снижает расход топлива и обеспечивает большой пробег на шину. Шина представляет широкий ассортимент шин Goodyear Marathon – класс энергосберегающих шин – экономичных, экологических и эффективных.



GOODYEAR

▼
ПОТОМУ, ЧТО НЕ ВСЕ ШИНЫ
ОДИНАКОВЫ _

НАША РАБОТА – ВАША УВЕРЕННОСТЬ НА ДОРОГЕ

Товар сертифицирован

МОТОРНЫЕ МАСЛА

wellrun[®]
НОВЫЙ УРОВЕНЬ НАДЕЖНОСТИ



Качество
продукции

wellrun[®]
Застраховано
РОСНО

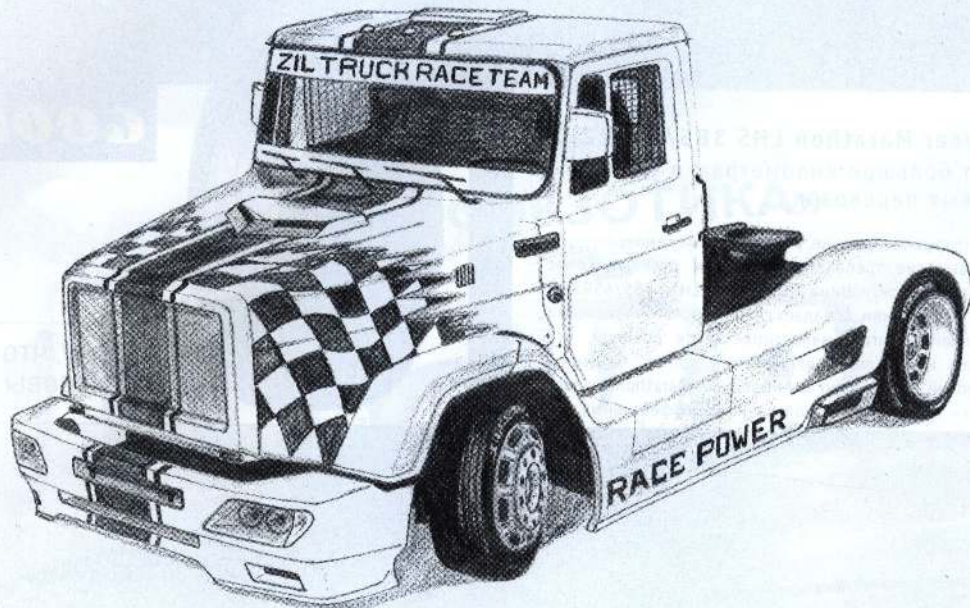


УПОМОЩЕННЫЕ ДИСТРИБЬЮТОРЫ по России:

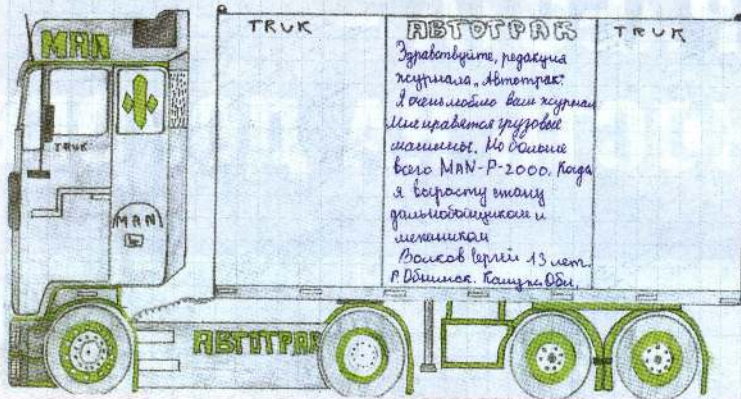
- «Доана» (095) 564 8636
- «Савар» (Санкт-Петербург)
- «Кармин» (812) 140 7113
- «ВР Ойл» (095) 234 3942

www.wellrun.ru

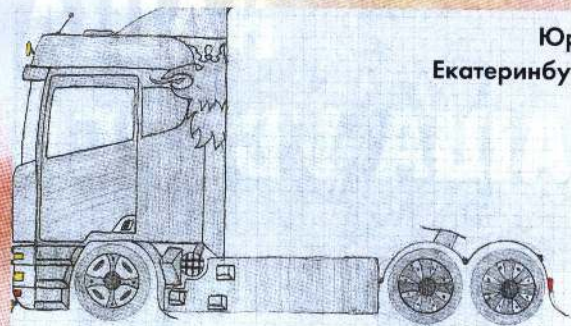
Товар сертифицирован



Кондаков Игорь, 20 лет
г. Борзненск



Здравствуйте, уважаемая журналистка, Автотрак! Я очень люблю свои журналы. Мне нравятся грузовые машины. Но больше всего MAN-P-2000. Когда я вырасту стану дальновосточником и мечтаю про Волков Верей 13 лет. Р.В.Шиняев, Казань, 08.01.04



Юра
Екатеринбург

SCANIA-1640, 580L/6, машина таможин, ABS, евро3, кондиционер, подогрев сиденья, люк, чехлы, кофакс, парктроник с датчиками, фототрак, 6х2, автобио.



АВТОТРАК

Лучше всех.
Голубь Александр
14 лет г. Москва.

Scania Griffin



MAN
F 2000
Дудко Сова
г. Волгоград

4x2

КАМАЗ - 4911

ВУТАМИК
ПЕРМ. ОБЛ.

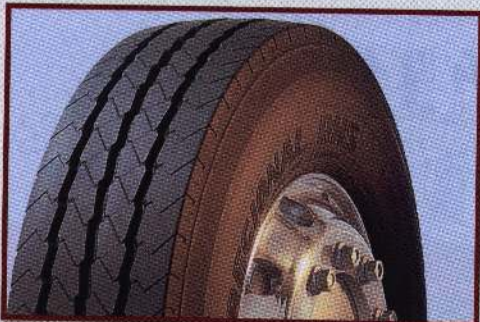
РУБЦОВ
Г. ЛЫБЬВА



**ТИШИТЕ
И РИСУЙТЕ!**

Редакция благодарит всех,
приславших рисунки





■ Шины Goodyear одобрены Международной автомобильной федерацией (FIA) для использования в Кубке Европы по шоссейно-кольцевым гонкам грузовиков

1 апреля 2004 компания Goodyear объявила о том, что Международная автомобильная федерация (FIA) утвердила ее в качестве поставщика шин для Кубка Европы по трактейнгу на сезон 2004 года.

В настоящее время Goodyear поставляет для гонок грузовиков шины, имеющие в своей основе модель для управляемой оси Regional RHS размерностью 315/70R22.5. Компания Goodyear провела работу по оптимизации химического состава протектора, для того чтобы шины максимально соответствовали требованиям гонок. Рисунок протектора и конструкция шин останутся стандартными, при этом будет возможна установка шин на любую ось. Шины будут иметь ненаправленный рисунок протектора и наименование Regional RHS RC, что указывает на их гоночное назначение.

«Мы решили разработать особый химический состав протектора после изучения требований к шинам для гонок грузовиков и особенностей движения в дождь, — отметил Юрген Шпильманн (Jurgen Spielmann), директор по технологиям Goodyear в Европе. — Мы привлекли к этой работе Ноэля Крозиера, ветерана в гонках грузовиков, который специально для нас протестировал шины на одном из прошлогодних гоночных грузовиков на нашем испытательном полигоне в Миревале во Франции. Сейчас мы оцениваем различные химические составы резины и планируем представить новые шины в ближайшее время».

Шины Regional RHS RC будут поставляться организацией FEDIMA (Франция), которая займется обслуживанием шин на всех этапах чемпионата, а также на других гонках грузовиков в Европе.

Примечание: как правило, гоночные грузовики имеют минимальную массу 4800 кг и оборудованы двигателем мощностью свыше 1000 л.с. Разгон от 0 до 100 км/ч занимает менее 6 секунд, а максимальная скорость достигает 160 км/ч. Как правило, передние шины накачаны до давления 4 атмосферы, а задние — 2 атмосферы.



■ Капотный КамАЗ может стать серийным.

Камский автозавод объявил о начале испытаний капотного полноприводного грузовика КамАЗ-4355, который впервые демонстрировался широкой публике летом 2003 года на Московском автосалоне. Первыми заказчиками капотных КамАЗов стали предприятия Урала и Сибири, в том числе и нефтегазодобывающие организации. Заинтересовались новинкой и в Министерстве обороны.

Грузоподъемность машины составляет 10,5 т, при полной массе автомобиля в 20,9 т. КамАЗ-4355 создан на базе КамАЗ-43118 и оснащен 260-сильным дизелем (Евро-2), механической 10-ступенчатой коробкой передач и новой раздаточной коробкой. Грузовик способен развивать скорость в 90 км/ч и преодолевать подъем с углом 60%. Основной топливный бак вмещает 350, вспомогательный — 210 литров. В 2004 году запланирована сборка первой опытно-промышленной партии новых грузовиков.



■ «ГАЗон» с минским дизелем

7 апреля 2004 года между Минским моторным и Горьковским автомобильными заводами было подписано соглашение о сотрудничестве. Документ предусматривает поставку дизельных двигателей для установки их на среднетоннажные грузовики ГАЗ. Со своей стороны Горьковский автозавод обязуется поставлять литые заготовки для производства минских моторов.

Дизельный двигатель Д 245.7 мощностью 90 кВт (122 л. с.) оснащен современными системами турбонаддува и охлаждения наддувочного воздуха, отличается неприхотливостью и простотой в обслуживании, превосходит бензиновый двигатель в экономии топлива и по эксплуатационному ресурсу. В настоящее время дизель ММЗ соответствует действующим в России экологическим нормам Евро-1. В конце этого года, с введением в стране норм Евро-2, ОАО «ГАЗ» готов перейти на выпуск автомобилей, соответствующих этим нормам, так как уже разработана модификация дизельного двигателя — Д 245.7Е2.

Производственная программа на 2004 год предусматривает выпуск 20 000 среднетоннажных грузовиков, из них 12 000 будут оснащены минскими двигателями.

■ В Коломне открыта станция по техобслуживанию автобусов Mercedes-Benz и Setra

В конце февраля в рамках создания сервисной сети по гарантийному и послегарантийному обслуживанию автобусов Mercedes-Benz и Setra в России между ООО «ЕвоБус Русслэнд» и ГУП МО «Мострансавто» был подписан договор о создании станции техобслуживания автобусов Mercedes-Benz и Setra в городе Коломна на базе автоколонны № 1417. Этот техцентр стал первым авторизованным сервисным партнером ООО «ЕвоБус Русслэнд» в России.

Автотранспортное пассажирское предприятие Автоколонна № 1417 – крупнейший из 48 филиалов ГУП МО «Мострансавто», обслуживающий 276 населенных пунктов Юго-Восточного Подмосковья. Автобусный парк автоколонны насчитывает более 300 автобусов. Среди них – 81 автобус Mercedes-Benz и 20 автобусов Setra, эксплуатируемых на городских, пригородных, междугородных и туристических маршрутах.

Одним из перспективных направлений, развивающихся в автоколонне, является перевозка пассажиров микроавтобусами Mercedes-Benz Sprinter (17 посадочных мест), переоборудованных из малотоннажных грузовиков на собственной производственной базе автоколонны.



■ Новые радиаторы для грузовиков «Урал»

Принципиально новый водяной радиатор создан на Шадринском автоагрегатном заводе в 2003 году по технологии CuproBraze. Радиатор предназначен для установки на грузовики «Урал-4320» и «Урал-5323» с двигателями ЯМЗ. Преимущества нового радиатора – повышенная теплоотдача, большая механическая прочность, высокая коррозионная стойкость, отсутствие свинца, меньший вес.

В прошлом году специалисты Шадринского автоагрегатного завода установили радиатор на спортивные автомобили «Урал», участвующие в соревнованиях по триалу, и на стенды испытательного центра АЗ «Урал». Продукция получила положительную оценку заводчан. В 2004 году ШААЗ планирует увеличить объем производства, так что в скором времени возможна установка принципиально новых радиаторов на автомобили «Урал».

■ На автозаводе «Урал» возобновлена практика постановки личных клейм

С февраля текущего года десять слесарей участка сборки мостов агрегатного производства АЗ «Урал» работают с использованием личного клейма на наиболее ответственных операциях, влияющих на эксплуатационные качества миасских грузовиков. По словам директора по качеству Юрия Новосельцева, данная мера позволит значительно повысить ответственность конкретного человека за выполняемую операцию. Напомним также, что с целью повышения качества продукции автомобильный завод «Урал» начал проводить предпродажную подготовку грузовиков.

Кроме этого, на предприятии регулярно проводится выборочная контрольная разборка собранных накануне мостов. В состав принимающей комиссии входят представители заказчика, управления технического контроля, конструктора, технологи и мастера цеха. Их задача – проверить качество сборки, выявить проблемные несоответствия.

Постановку личного клейма планируется применить и при сборке редукторов. По отпечаткам персональных клейм можно будет определить, кто участвовал в сборке данного узла.

■ Американские грузовики в рассрочку

Столичная фирма «МБЛ Моторс», занимающаяся продажами американских грузовиков, заявила о росте с 2003 года продаж автомобилей в рассрочку. Заплатив первый взнос в размере 20% от стоимости грузовика, клиент становится владельцем грузовика, выплачивая оставшуюся сумму в течение двух-трех лет.

По мнению финансовых менеджеров фирмы, все больше клиентов предпочитают такую форму покупки, так как процедура оформления стала намного проще. К тому же в автоцентре «МБЛ Моторс» процент одобрения по кредиту наиболее высок благодаря компетентности сотрудников компании, оказывающих максимальное содействие клиентам в получении кредита.

Срок рассмотрения заявки составляет не более одного дня.

Данное предложение действительно на весь ассортимент грузовой техники, предлагаемой автоцентром «МБЛ Моторс».

НОВОСТИ



Вообще-то, я — инженер-железнодорожник и менять профессию, и тем более становиться водителем не собираюсь (если не выгонят с работы), но на грузовики «запал» еще со школы, и поэтому, когда появилась возможность приобрести и содержать грузовую машину, сделал это без малейших колебаний.

Начинать пришлось полностью «с нуля», поскольку у меня не было даже прав, и весь путь от момента записи в автошколу до регистрации машины занял довольно много времени и денег. Многих непроизводительных расходов удалось бы избежать, если б в любимом журнале иногда появлялись материалы на тему, как выбрать, зарегистрировать любимую игрушку, где ее можно отремонтировать, поставить (кроме как на работе) и тому подобные. Хорошо, если мой рассказ поможет какому-нибудь «кандидату в бедолаги» потратить поменьше времени и денег, ведь большинство приобретают грузовики по необходимости, а ошибки допускают одни и те же.

Итак, если вам понадобился грузовик, не торопитесь бежать в автошколу, открывать категорию «С», может быть можно обойтись «Газелью» или «корейцами» полной массой до 3,5 тонн, на них и под запрещающие для грузовиков знаки можно ездить, и лицензия не нужна, да и у дома такую машину можно ставить.

Не обойдетесь, тогда сюрприз первый — выучиться быстро на категории «В» и «С» не получится. Школ, которые оказывают эту услугу, и так мало, а тем более спрос невелик, так что перерыв между началом занятий составляет примерно полгода. К этому сроку прибавляется время учебы от 3,5 до 6 месяцев. Если уже есть легковая категория, тогда весь процесс заметно упро-

щается и ускоряется, месяцев до двух-трех. Зато очень хорошо решается проблема, где провести вечер, ведь занятия 4 раза в неделю, и, как правило, по рабочим дням. Будущего водителя прежде всего необходимо научить чистописанию и рисованию. С этой целью заботливые преподаватели будут каждый вечер устраивать диктанты на тему устройства автомобиля, как будто никаких умных книжек уже не продается. Кстати, самая удачная книга для начинающих, на мой взгляд, — «Учебник шофера третьего класса», который издавался в пятидесятых годах. Кто ищет, тот найдет.

Изучение Правил еще интереснее, так как здесь к чистописанию прибавляется еще и рисование. На протяжении нескольких недель предстоит переписывать в тетрадку пункт за пунктом все Правила, а они, как известно, с картинками. Для не умеющих рисовать выход найден. Им следует купить второй экземпляр, что бы из него вырывать картинки и вклеивать их в тетрадку. Учебная мысль не стоит на месте, и, возможно, сейчас надо покупать сразу три Правила — из одних вырезать картинки, из других — текст, по третьим — контролировать правильность наклеивания. Судя по тому, что наша «ВС»шная группа единственной в автошколе не проходила оказание первой помощи, настоящие асы в плен не сдаются и пленных не берут. Научившись работе с клеем и ножницами, пора,

нет, не за руль, а в лабораторию. Там, разбившись в кучки по 4-5 человек, учащимся предстоит решить такие сверхсложные задачи, как натянуть ремень генератора, суметь открыть печку, проверить уровень масла, понять, куда после этого деть щуп. Нет сомнения, что теперь нам не страшна любая поломка. Кстати, если вы осмелитесь намекнуть, что пора бы и за руль, то вам ответят, что в школу приходят не кататься, а учиться.

Но вот настал тот час, когда вся группа отправляется на ближайшую свалку, гордо именуемую полигоном, чтобы преподаватели могли узнать, что мы представляем из себя в настоящем деле, и по возможности отсеять самых буйных и непонятливых, а также развить у остальных воображение. «Заезжай в гараж!» — командует педагог, забравшись на высокий сугроб (он полагает, что там мы не сумеем его задвить). «А где это?». Вон та лужа между двумя вешками — это гараж, а вон тот перешеек между двумя лужами — это дворик. Дело было ранней весной, воды и глины на полигоне становилось все больше, и вскоре от дворика и гаража не осталось и следа, но 2 наших машины (130 и 131 ЗИЛы) катались кругами по глинистому пятачку до тех пор, пока нам не удалось намертво засадить 131-й ЗИЛ во вполне безобидной луже, через которую уже проехал «стотридцатый». После этого учителя решили, что наше мастерство заметно возросло и пора отправляться в город. И правда, пора проучить эту мелкоту на «Жигулях», ведь мы же профессионалы! Так нам внушали. И это принесло свои плоды. В первый же выезд, в тот момент, когда мой стаж равнялся паре километров, какая-то «Волга» попыталась обогнать пилотируемый мной «стотридцатый» с люфтом руля 65 градусов (мерял лично после поездки). Первой мыслью была: — «Куда прешь, чайник!» Вот, что значит аутотренинг! Ну а поскольку в любом деле важна уверенность в своих силах, после трех таких поездок мы вполне готовы к сдаче экзамена.

Если вам хочется интересно и увлекательно провести свое свободное время, приходите на экзамен в ГАИ! Вас



ждет участие в увлекательной компьютерной викторине, тесты ретро-автомобилей на полигоне и дорогах общего пользования. Возможно, после всего этого даже дадут права. В общем, если говорить про обучение вождению, то тут автошкола плохой помощник. Хотя в ней, конечно, весело. Другого ожидать не приходится. Ведь из примерно 500 часов, положенных на курс обучения, на вождение отводится только 50 (академических, по 45 минут). Двадцать на легковую машину, и 30 на грузовую.

И вот права в кармане, есть и место, где можно стоять и ремонтироваться. Пора выбирать машину. Искать можно на рынках и площадках либо по объявлениям. Первый вариант подходит для желающих приобрести импортную технику либо, как минимум, КамАЗ. Дешевые либо непопулярные модели проще выбрать по газете. Тут есть свои хитрости. Расскажу на своем примере. Искал я себе ГАЗ-66, казалось, так много их продается, — звони и забирай машину. На деле оказалось, что все дешевые (до 2000 у.е.) машины либо находятся в непригодном виде, либо в других городах, либо имеют проблемы с документами. В общем, эти проблемы касаются всех автомобилей, поэтому имеет смысл остановиться на процессе выбора подробнее. Как правило, если мы гово-

рим о выборе грузовика, по половине предложений даже не стоит и звонить, так как на рынке очень много машин с «левыми» документами. Теряют их водители, а работать-то надо. Здесь нужно обращать внимание на соответствие индекса модели ее назначению и году выпуска. Ну, не может КамАЗ-5511 быть седельным тягачом, ЗИЛ-130 не выпускался в 1995 году, а у МАЗ-6422 от рождения три моста, но никак не два. Есть очень много модификаций базовой машины, и все они имеют свое обозначение. Не стоит забывать и о имевшем место переходе с трех на многозначные обозначения. Во всех этих дебрях поможет разобраться только Краткий автомобильный справочник НииАТа. Как правило, любое несоответствие означает самопальные документы. Ездить по ним некоторое время удастся, а поставить на учет машину — вряд ли. Если все совпадает, можно поинтересоваться техническим состоянием и причиной продажи. И здесь половина ответов звучит примерно так: перебрал двигатель, больше не ездил; машина записана на давно исчезнувшую организацию, и путевки кончились. Применительно ко внедорожникам часто меняют колеса, устанавливают фургоны и т.д. Все это называется внесением изменений в конструкцию транс-

портного средства. В ГАИ все эти фокусы тоже не пройдут. Так что удостоится чести быть осмотренной есть шанс только у каждой пятой машины, предложенной к продаже. На этом этапе выкрутасы с документами, как правило, не кончаются. Мне пришлось осматривать ГАЗы-66, находящиеся в очень приличном состоянии, у которых сходилось все, кроме года выпуска. В ПТС один год, а в табличке машины совсем другой. А все остальное (номера шасси, двигателя, обозначение модификации) совпадает.

Отчаявшись найти ГАЗ-66 в более-менее сносном состоянии, пришлось остановиться на другой модели прославленного производителя — ГАЗ-3307, и довольно быстро мне удалось найти требуемое. Особо не останавливаясь на технических подробностях, скажу только, что единственным агрегатом, не удостоившимся вскрытия и ремонта, пока остается задний мост. О том, что взял «б/ушную» машину и потратил кучу времени и денег на ее доведение до кондиции, я не жалею, так как это для меня хобби, но тем, кто приобретает машину для дела, можно сказать, что меньше, чем за 1600 у.е. приобретать технику для работы не стоит, все равно разницу придется вложить в ремонт. А ведь предстоит еще перегнать, застраховать и зарегистрировать свое приобретение. Прибавив к этому затраты на непредвиденные расходы, налог, приобретение самого необходимого инструмента и так далее, получим, что, для того чтобы приобрести и быстро запустить в эксплуатацию даже «б/ушную» грузовую машину не самой «престижной» марки, нужно иметь наличными не менее 80 тысяч рублей и затратить 3-4 недели времени (не считая времени и денег, затраченных на обучение в автошколе, а потом и получение лицензии). За это время работа может и уйти, а продать машину вряд ли удастся. Но все равно это занятие очень увлекательное и интересное, а деньги жалеть не надо. Все равно их когда-нибудь отменят.

Алексей Мошков



Правительство Челябинской области,
администрация г. Челябинска
и Выставочный центр "Восточные Ворота"

**ДЕВЯТАЯ
МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ
ВЫСТАВКА**

АВТО 2004
**БЕНЗОКОЛОСКА
ГРУЗОВИК**

26-30 мая

г. Челябинск

Место проведения

ледовый и тренировочный залы
Дворца спорта "Юность"
(Свердловский пр., 51)
легкоатлетический манеж
(ул. Энгельса, 22)

Тел.- факс: (3512) 63 75 12, 63 75 18

66-67-83, 78-76-03

E-mail: expo@chelsi.ru

http://www.chelsi.ru



ВОСТОЧНЫЕ ВОРОТА

**САМЫЙ БОЛЬШОЙ РАЗБОР
европейских грузовиков в Москве**

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

ПОКУПАЕМ ГРУЗОВИКИ НА ЗАПЧАСТИ

Ремонт импортной
грузовой и
прицепной техники
Запасные части

DAF-СЕРВИС Scania,
MAN, Iveco, Volvo, Mercedes

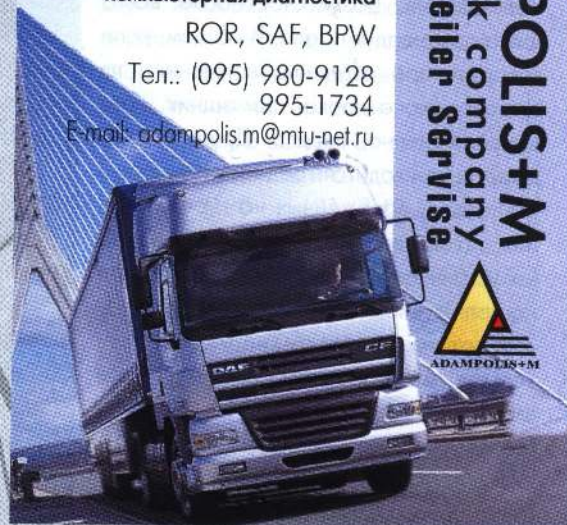
компьютерная диагностика

ROR, SAF, BPW

Тел.: (095) 980-9128

995-1734

E-mail: adampolis.m@mtu-net.ru



ADAMPOLIS+M
Joint stock company
Truck @ Trailer Service



**ВЫВОЗ МУСОРА
круглосуточно,
без выходных**

съемный контейнер,
8 куб, 5т

Тел.: (095) 414-9701,
8-903-541-7718



ЗИЛ, МАЗ, КамАЗ, Газель, «Бычок»

+ РЕМОНТ двигателей, КПП
и оп. агрегатов;

+ ШЛИФОВКА коленвалов;

+ ПОКРАСКА автомобилей
и прицепов.

Тел.: (095) 796-4826, 130-1792
Москва, ул. Монтажная, 8/24



Глобал Трак Сервис

VOLVO

Официальная сервисная станция

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

Москва, Зеленоград, 3-й Западный проезд
Тел.: (095) 535-1686, 535-2626,
534-0751, 727-4220

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

ООО «СПЕЦАВТОСЕРВИС»

- РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ Mercedes-Benz LK 814
- ЗАПЧАСТИ: оригинальные, неоригинальные, Б/У



РЕМОНТ ПРИЦЕПОВ, ВОССТАНОВЛЕНИЕ
ПРИЦЕПНЫХ БАЛОК, МОСТОВ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
Тел.: (095) 772-0606



VOLVO

- КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
 - ПЕСКОСТРУЙКА
 - ПОКРАСКА
 - ВСЕХ МОДЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ
 - ПРОДАЖА ПЛАСТИКОВЫХ ДЕТАЛЕЙ КАБИН
- Тел.: (095) 772-0606,
(095) 504-6418

www.avto-truck-pross.ru

ЗАО «ИНТЕРТРАНС ФОРД»

Техническое обслуживание и ремонт большегрузных тягачей и п/прицепов



VOLVO
SCANIA

Минское шоссе, 3 км. от МКАД
E-mail: bakovka@bolshe.msk.ru
(095) 591-0547, (095) 591-7000

ЗАО «ЧИМ-ТАШ»

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



экспресс-замена масла

121741, г. Москва, ул. Рябиновая, д. 61, ком. 10 тел.: (095) 446-1413, 446-1673, 448-5508
e-mail: chimtash@mtu-net.ru

Приключения

Итальянца в России



Сергей Кухарский

60

Иду я как-то раз мимо одной московской АЗС. И вдруг вижу – «мордой» ко мне у бензоколонки с надписью «Дизельное топливо» стоит грузовик, с первого взгляда похожий на MAN с кабиной первого типа. Вот только у MANа облицовка радиатора значительно уже. Подхожу к машине ближе и различаю на передке знакомую эмблему в форме параллелограмма с надписью «FIAT». «Но ведь грузовики FIAT прекратили выпускать давно! Неужели этой машине уже около трех десятков лет?» – удивленно подумал я. Поэтому, не теряя ни секунды, подхожу к водителю, знакомлюсь.

Итак, перед нами – IVECO-FIAT 130 1980 года выпуска. Однако это не обычный «дальнобойщик» или городской развозной грузовик, это – передвижная электростанция, предназначенная для киносъемок. Но, к сожалению, как раз тогда машина ехала на съемки, да к тому же при мне не было фотоаппарата. Поэтому, не смея больше задерживать водителя, договариваюсь о новой встрече. А сам иду домой, достаю Энциклопедию грузовых автомобилей и погружаюсь в чтение истории автомобильных марок FIAT, IVECO-FIAT и IVECO.

Вот вкратце о том, что же я там вычитал о «нашей» «стотридцатке» и обо всем семействе этих автомобилей в целом.

Официально автомобильная марка FIAT существует с 1902 года. На протяжении почти 70-ти лет в ее истории произошло немало интересного. Однако формат журнала не позволяет полностью об этом рассказать. Поэтому сразу перейдем к нашему автомобилю. Его кабина появилась в 1970 году. Это была совершенно новая по тем временам кабина для машин тяжелого класса, разработанная для удовлетворения постоянно меняющихся требований по безопасности, экономичности и весовым нагрузкам. Первоначально она устанавливалась на тяжелых грузовиках 684N, 619N, 691N и 697N. Затем стала устанавливаться на модели среднего и тяжелого классов (получивших в 1973–1974 гг. новую индексацию): 110NC, 130NC, 160NC, 300PC и 300PT.

Но жесткая конкуренция на рынке грузовиков, энергетический кризис начала 70-х, а также необходимость вложения огромных

средств в обновление производства заставили руководство FIATа начать поиски выхода из этой критической ситуации. В результате с 1 января 1975 года начал функционировать крупнейший в то время международный холдинг IVECO, занимающийся производством грузовых автомобилей. В него вошла вся гамма итальянских грузовиков FIAT, OM, Lancia, французский Unic и немецкий Magirus-Deutz. В период становления этого концерна прежние FIATовские модели были слегка модернизированы и стали предлагаться под маркой IVECO-FIAT.

На основе грузовиков FIAT-110NC, 130NC, 160NC с конца 70-х годов началась сборка автомобилей среднего класса IVECO-FIAT 120, 140, 159 полной массой 11,5-16 тонн с дизелями мощностью 130-210 л.с. и новой откидывающейся бескапотной кабиной с широкой горизонтальной облицовкой радиатора. Впервые эта кабина появилась в 1976 году на новой серии 170, производство которой началось три года спустя и состояло из 2- и 3-осных грузовиков и тягачей серий 180, 190, 220, 240, 260 и 330.

Таким образом, с 1975 года марка FIAT на тяжелых грузовиках перестала существовать навсегда (до сегодняшнего дня она сохранилась только на легковых автомобилях). Ей на смену пришла марка IVECO-FIAT. Последние грузовики, выпущенные под этой маркой, сошли с конвейера в 1992 году, уступив место новым автомобилям IVECO.

Вот как вкратце обстоит дело с историей этих марок. Но история историей, а пока Вы ее прочли, я уже сел в метро и поехал на встре-



чу с водителем для более близкого «знакомства» с увиденным мной автомобилем.

Несложно догадаться, что первое, о чем я попросил – это рассказать о том, как и когда этот FIAT попал в Россию, а также о том, что было с машиной до этого.

«Машина была выпущена в Италии в 1980 году, – ответил водитель, – и около девяти лет перевозила грузы, скорее всего мебель. Сейчас невозможно абсолютно точно сказать о том, что было с машиной в те времена. Однако известно, что лет через девять с момента выпуска автомобиля он был приобретен итальянцами – братьями Карточчи, которые занимались киносъёмками. В этот же период FIAT подвергли капитальному ремонту, после чего на него была установлена дизельная электростанция. Кстати, на самой машине стоит такой же движок (марки CP3). У этих братьев машина проработала лет 5-6. Говорят, что за это время машина сама «бегала» из Италии в Корею для съёмок какого-то фильма, после чего, опять же своим ходом, вернулась на родину.»

В 1994 году машина была куплена у братьев Карточчи и пригнана в Россию. С тех пор в нашей стране она используется для киносъёмок. В целом за время эксплуатации в России машина зарекомендовала себя неплохо. Самым «больным местом» FIATа являются слабые рессоры (точнее, плохое качество наших дорог). За весь период эксплуатации в России они дважды лопались на заднем подвесном мосту. После первой поломки с трудом нашли и привезли оригинальные рессоры. После второй за неимением запчастей решили снять этот мост вообще. До сих пор машина ходит без подвесного заднего моста.

За следующие 7 лет (в период с 1994 по 2001) был заменен карданный вал. Поменяли все главные тормозные цилиндры (грузовик имеет гидропневматическую двухконтурную тормозную систему), диск сцепления (один в один подошел от ЗИЛ-130), цилиндры сцепления, энергоаккумулятор. В 2000-м году «полетели» две шестерни опережения впрыска топлива. Их долго пытались найти, но это оказалось невозможным. В результате обе шестерни были изготовлены российскими мастерами на каком-то заводе. С тех пор машина с ними «проходила» уже около четырех лет. Что же касается дизель-электростанции, то в ней была перебрана поршневая группа.

В 2001 году начались проблемы с ходовым двигателем – он стал держать на холостом ходу при температуре 50 градусов давление 1,1 атм. Двигатель был «спасен» следующим образом: масляную систему обработали ревитализантом («восстановитель жизни») ХАДО. После обработки давление повысилось и стало 2,2 атм. на холостом ходу, 3,5 атм. на средних оборотах и 4,8 атм. на максимальных.

Таким образом, можно сказать, что машине была дана четвертая жизнь (третья – период эксплуатации в России до ремонта). С тех пор она проходила 2 года (около 10 тыс. км.) и ходит до сих пор. А полтора года назад была восстановлена половина сгнившей кабины, в том числе и крыша.

Что касается эксплуатационных жидкостей, то предпочтение отдается финскому маслу Teboil Power, т.к. оно соответствует всем современным параметрам международных стандартов и при этом ощутимо дешевле других известных моторных масел.


За все время работы в России машина «отбегала» около 70000 км, что для машины с такой длинной «жизнью» вполне достаточно.

Теперь поговорим о кузове «стотридцатки». В нем установлена дизельная электростанция и предусмотрены полки для «киношного» оборудования, а также тельфер для загрузки тяжестей. Сам кузов изготовлен из легкого металлического сплава.

Со слов водителя можно сделать вывод о том, что автомобиль хорошо себя зарекомендовал (учитывая российские условия эксплуатации и возраст машины). Кабина довольно удобна и без лишних «наворотов». Машина не подводила в условиях зимней эксплуатации (даже при 30 градусах мороза). Управлять ей несложно; двигатель долговечен и неприхотлив. А из всех фирм, которые занимаются запчастями на IVECOвские автомобили, только «АВТОСОЛЛО» не отказывает в помощи и берется за поиски нужных запчастей (хотя для такой старой машины их найти почти невозможно).

Напоследок хочу добавить, что кроме этой машины в Москве есть подобная техника: FIAT-110, IVECO-FIAT 160, 170 и 190. У одного частного коллекционера также находится FIAT-90, эксплуатация которого была прекращена несколько лет назад. Сейчас этой машине где-то в районе 30-и лет. А на дорогах России очень редко, но еще встречаются автопоезда с двухосными тягачами FIAT и IVECO-FIAT, которым уже от двух до четырех десятков лет.





Расценки на лобовые стекла грузовиков

Сергей Кухарский

На страницах нашего журнала мы начинаем публиковать цены на различные запасные части для отечественных и зарубежных (европейских и американских) грузовых автомобилей.

62

В этом номере речь пойдет о ценах на лобовые стекла. Цены составлены по опросам сервисных станций, магазинов запасных частей для грузовых автомобилей московского и питерского регионов, полученные данные свели в таблицу. Построены эти таблицы просто – в них указаны всего две цены:

1. Средняя цена самого стекла;
2. Цена установки стекла.

На цену установки влияет несколько факторов:

1. Наличие или отсутствие солнцезащитного козырька над стеклом (работа со снятием козырька из-за увеличения времени установки будет дороже).
2. Технология установки стекла. Дело в том, что лобовое стекло либо вставляется, либо клеивается. Работа по вклеиванию стекла из-за специфичности обходится дороже, чем вставка. Бывают также тонированные стекла, цена на которые будет выше цены простых стекол. Самыми дорогими являются стекла с подогревом. Их цена может быть в 2,5-3,5 раза больше стандартных.

«Бэушные» лобовые стекла на автомобили стараются не устанавливать по той причине, что снять их без повреждения с грузовика, который разбирается на запчасти, очень тяжело. Как минимум, 5 из 10 стекол при снятии либо лопаются, либо трескаются из-за больших внутренних напряжений.

В статье рассматриваются цены на оригинальные стекла. Разумеется, они лучше неоригинальных по всем показателям. В них нет раздвоения, да к тому же меньше вероятность того, что стекло лопнет при установке. Цены на установку показаны без учета снятия солнцезащитного козырька.

Рассмотрим подробнее цены лобовых стекол на отечественные автомобили.

МАЗ. Цены на лобовые стекла МАЗов с новой кабиной (модель 5440) колеблются в пределах 1450–1800 рублей. За установку берут в среднем 1500 рублей, однако если на Вашей машине стоит солнцезащитный козырек, то за его снятие придется выложить еще рублей 300, а то и больше.

КамАЗ. В таблице указана цена стекол для КамАЗов со старым типом кабины, где лобовое стекло разделено перегородкой (как на модели 53215). Цена в таблице – только за одну половинку стекла. Цена установки также указана за половинку. А панорамное стекло (такое, как на новой модели 5460) будет стоить гораздо дороже – где-то в пределах 2400–2700 рублей. Цена за установку соответственно увеличится раза в полтора и более.

Теперь о ценах на стекла автомобилей европейского производства.

DAF. Вначале о стеклах. На машинах серии 85 (в том числе 85CF, 75, 75CF) они вклеиваются. Поэтому потребуются клей («герметик»), за который придется заплатить еще 2000 рублей в Москве и примерно так же в Питере. Установка стекла на этих моделях будет гораздо дороже, чем на машинах 95-й серии, где стекло вставляется (а значит платить надо только за стекло).

В таблицах указаны цены за оригинальные стекла. Неоригинальное же будет стоить € 220 (на DAF 95-й серии). Теперь о цене на установку. Если на Вашей машине есть козырек, то установка в Москве будет стоить дополнительных 1500 руб.

В «питерской» таблице даны цены на простые стекла. Затемненные на 85-ю и 95-ю серию будут стоить соответственно € 400 и 220. Цена за установку начинается с отметки в 2000 руб.

MAN. На автомобилях серии TG-A стекло вклеивается, поэтому цена за его установку будет раза в три-четыре выше цены установки на серии F2000.

Volvo. В «питерской» таблице показана цена за самое простое стекло. Тонированное стекло там будет стоить € 400.

Mercedes. Здесь нет никаких особенностей по ценам. Единственное, что можно сказать – это то, что цены за установку увеличатся примерно на 1000 рублей (по сравнению с ценой, показанной в таблице) в случае если на Вашей машине стоит солнцезащитный козырек.

Scania. Здесь дело обстоит просто: цены на стекла показаны в таблицах, а цена за установку в Москве зависит от времени ее проведения и составляет € 33 в час. Время установки обычно занимает 1,5–2,5 часа. В Петербурге установка обойдется не менее 3000 рублей.

Renault. Цены на обе модели (Magnum и Premium) показаны только в «московской» таблице. Дело в том, что официальный сервис, который занимается стеклами на Magnum в России один, и он находится в Московской области (Селятино). Туда мы и обратились. Цены на стекла и установку показаны в таблице. Если стекло вклеивается, то нужно дополнительно заплатить за клей € 25. Кант обойдется еще в € 80.

Iveco. Здесь рассматриваются сразу четыре модели: Eurotech, Eurostar, Stralis AT/AD (active time/active day) и Stralis AS (active space). Стекла на «стралисах» AT/AD стоят такие же, как на Iveco Eurotech; на «стралисах» AS – как на модели Eurostar. В «питерских» таблицах указаны цены на стандартные стекла. Установка при этом обходится не менее 1600 руб.

Что касается «московских» таблиц, то цены здесь показаны также на самые простые стекла. Тонированное стекло на EuroTech стоит около € 375. Стекло с подогревом на эту же модель стоит дороже – € 915, а на EuroStar – € 1229. Установка в Москве на все модели стоит € 90 (это 3 нормочаса – € 30 в час).

И напоследок о стеклах на «американцев».

International и Freightliner. В обеих таблицах цены и на стекло, и на установку указаны за половинку (стекло-то не панорамное). Стекло бралось самое простое – нетонированное, без подогрева. В «питерской» таблице нет цен на «фрейтлайнеровские» стекла, потому что «родные» стекла там не завозят. Можно поискать стекла местного производства, точные цены на которые сказать сложно.

Безопасное торможение
в любых условиях

LUMAG



WVA 19032 17,80

лучшее соотношение
цены и качества **33.00***

* Цена в ЕВРО с НДС / дополнительная информация по телефонам

УНИВЕКС

СКЛАД ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ
ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

(095) 980-6230, 980-6231

www.univex.ru / E-mail: univex@univex.ru
Калужское шоссе, 15-й км, ОК «Ватулинки»

Цены на лобовые стекла в сервисах Москвы и Санкт-Петербурга

Грузовик	Марка или серия грузовика	Цена (в Москве)		Цена (в Петербурге)	
		стекла	установки	стекла	установки
МАЗ	5440 («супер»)	1450 руб.	от 1500 руб.	-	-
КамАЗ	53215	700 руб.	600 руб.	-	-
DAF	серии 85	280 €	105 €	315 €	55 €
	серии 95	266 €	25 €	180 €	-
MAN	серии F2000	от 450 €	115 €	≈ 440 €	100 €
	серии TG-A	от 450 €	340 €	≈ 440 €	≈ 400 €
Volvo	FH12	390 \$	80 €	310 €	70 €
Mercedes	Actros	391 €	115 €	15 €	100 €
Scania	3-го семейства	190 €	33 €/час	204 €	85 €
	4-го семейства	250 €	33 €/час	269 €	85 €
Renault	Magnum	600 €	≈ 120 €	-	-
	Premium	380 €	≈ 120 €	-	-
Iveco	Eurotech/Stralis AT	326 €	90 €	295 €	от 45 €
	Eurostar/Stralis AS	475 €	90 €	430 €	от 45 €
International	серии 9800	120 \$	45 \$	85 \$	40 \$
Freightliner	Century Class	307 \$	50 \$	-	-



Цены на отечественные грузовые автомобили

Сергей Кухарский

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см ³	Мощн., л.с.	≈ цена, \$	
					min	max
Иж 2717 комби	4x2	1,75	УМПО-331, 1699	84	3900	4200
ВИС-2345 бортовой	4x2	1,79	ВАЗ-2103, 1452	71,4	5600	6900
ВИС-2347 бортовой	4x2	1,69	ВАЗ-21083, 1498	71,4	5600	6800
ГАЗ-2705 «Газель»						
3-мест., цельномет.фург.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8500	9400
7-мест., цельномет.фург.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9100	10000
ГАЗ-32213 «Газель» (микроавтобус)						
9-мест.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8600	8900
14-мест.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9000	9500
16-мест.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9300	9700
ГАЗ-2217 «Соболь – Баргузин»						
6-мест., цельномет.	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9000	9300
10-мест., цельномет.	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9600	9700
ГАЗ-2752 «Соболь», фург.	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	7500	8800
ГАЗ-3302 «Газель»						
3302, бортовой	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7400	10700
330202 (удлин.)	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8400	8400
33022-03 фург. пром.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7700	7900
33022-03 изотерма	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8000	8000
33023 «Фермер»	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8000	8400
ЗИЛ-5301 «Бычок»						
Цельнометаллический	4x2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	8800	9200
Шасси	4x2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	9500	12400
Промтоварный (фург.)	4x2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	10400	12500
Изотермический (фург.)	4x2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	10800	13700
Бортовой	4x2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	10000	13500
Тент	4x2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	10000	12600
Мебельный	4x2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	11500	14100
Термо	4x2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	12900	13700
ЗИЛ						
ЗИЛ-433362 шасси	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	10800	13000
ЗИЛ-433362 изотерма	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12000	13900
ЗИЛ-433362 мебельный	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12900	12900
ЗИЛ-433362 промтов.	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	11600	13200
ЗИЛ-433362 бортовой	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	11000	12800
ЗИЛ-442160 сед. тягач	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	11900	12300
ЗИЛ-432932 шасси	4x2	11,2	ММЗ Д-245.9, 4750	136	11800	12000
ЗИЛ-432932 промтов.	4x2	11,2	ММЗ Д-245.9, 4750	136	13000	13300
ЗИЛ-432932 изотерма	4x2	11,2	ММЗ Д-245.9, 4750	136	13400	13700
ЗИЛ-433110 бортовой	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12100	13200
ЗИЛ-433112 шасси	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	11400	12000
ЗИЛ-433112 промтов.	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12700	13300
ЗИЛ-433112 изотерма	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13000	13800
ЗИЛ-494560 шасси	4x2	11,2	ЗИЛ-508.10, 5970	150	11200	11200

Самосвалы ЗИЛ						
ЗИЛ-2502 с/х	4x2	6,75	ММЗ Д-245.20	105	12800	12800
ЗИЛ-45065 с/х	4x2	11,2	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13100	15600
ЗИЛ-45085 строительный	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12800	15600
КамАЗ						
КамАЗ-54115, сед. тягач	6x4	19,15	КамАЗ-740.13, 10857	260	20500	23700
КамАЗ-6460 сед. тягач	6x4	26	КамАЗ-740.50, 11760	360	36000	39300
КамАЗ-44108, сед. тягач	6x6	19	КамАЗ-740.13, 10857	260	28700	29500
КамАЗ-43114 шасси	6x6	16,3	КамАЗ-7403.10, 10857	260	26600	31400
КамАЗ-53229 шасси	6x4	24	КамАЗ-740.11, 10857	240	23000	29000
КамАЗ-43114 бортовой	6x6	15,42	КамАЗ-7403.10, 10857	260	27700	32800
КамАЗ-43118 бортовой	6x6	20,56	КамАЗ-7403.10, 10857	260	28300	32500
КамАЗ-53215 бортовой	6x4	19,36	КамАЗ-740.13, 10857	260	22600	22300
КамАЗ-55102, самосвал	6x4	15,63	КамАЗ-740.11, 10857	240	24200	27000
КамАЗ-55111 самосвал	6x4	22,2	КамАЗ-740.11, 10857	240	24000	27000
КамАЗ-65115 самосвал	6x4	24,8	КамАЗ-740.11, 10857	240	26500	30700
КамАЗ-6520 самосвал	6x4	33,1	КамАЗ-740.51, 11760	320	44100	44600
КамАЗ-65111 самосвал	6x6	24,5	КамАЗ-740.13, 10857	240	30300	33700
МАЗ						
МАЗ-543203 сед. тягач	4x2	17,7	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	20500	22900
МАЗ-544008 сед. тягач	4x2	18,75	ЯМЗ-7511, 17240	400	34200	34600
МАЗ-543208 сед. тягач	4x2	18	ЯМЗ-7511, 17240	400	30800	31800
МАЗ-543240 сед. тягач	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	26500	27400
МАЗ-642290 сед. тягач	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	34200	38400
МАЗ-642208 сед. тягач	6x4	26,5	ЯМЗ-7511, 17240	400	36800	40500
МАЗ-543203 сед. тягач	4x2	17,7	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	20500	22800
МАЗ-543302 сед. тягач	4x2	15,35	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	16000	18300
МАЗ-543205 сед. тягач	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	28600	29500
МАЗ-543202 сед. тягач	4x2	17,6	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	20200	20400
МАЗ-642505 сед. тягач	6x6	23,55	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	45800	50500
МАЗ-642508 сед. тягач	6x6	23,55	ЯМЗ-7511, 17245	400	50700	54100
МАЗ-437040 бортовой	4x2	10,1	ММЗ-Д245.9, 4750	136	16400	18600
МАЗ-533702 бортовой	4x2	28	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	18100	21300
МАЗ-533603 бортовой	4x2	18	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	21200	25300
МАЗ-533630 бортовой	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	26100	27900
МАЗ-630300 бортовой	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	37700	39300
МАЗ-555102 самосвал	4x2	18	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	16800	19200
МАЗ-555140 самосвал	4x2	18,2	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	19000	19800
МАЗ-551605 самосвал	6x4	33	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	36500	41600
МАЗ-551603 самосвал	6x4	33	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	34900	37800
МАЗ-551650 самосвал	6x6	33	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	45700	47700
КрАЗ						
КрАЗ-6443 сед. тягач	6x6	27,96	ЯМЗ-238Д, 14866	330	37800	42600
КрАЗ-6446 сед. тягач	6x6	22,23	ЯМЗ-238Д, 14866	330	39800	41400
КрАЗ-65032 самосвал	6x6	29,2	ЯМЗ-238Б5, 14866	300	39400	45400
КрАЗ-65055 самосвал	6x4	28	ЯМЗ-238Б, 14866	288	40800	44200
КрАЗ-6510 самосвал	6x4	26,38	ЯМЗ-238М2, 14866	240	30700	33500
КрАЗ-6322 бортовой	6x6	22,93	ЯМЗ-238Д, 14866	330	38900	40700
КрАЗ-65101 шасси	6x4	26	ЯМЗ-238М2, 14866	240	31500	31600
Урал						
Урал-4320 бортовой	6x6	14,9	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	28400	32500
Урал-44202 сед. тягач	6x6	15,26	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	30500	30700
Урал-5557 самосвал	6x6	16,3	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	33000	34300

При составлении таблицы курс валюты считался равным 28,5 рублей за 1 доллар



СКОЛЬКО СТОИТ



VOLVO

66



Уважаемые
читатели!
В этом номере
мы продолжаем
публикацию
таблиц
усреднённых цен
на грузовую
технику
европейских
производителей.
Сегодня
это будет
техника
шведской
фирмы **Volvo**

Сергей Кухарский

ойдем тем же путем, что и в прошлом номере, то есть, прежде чем проанализировать цены, разберемся в системе обозначения грузовой техники Volvo. Она кодирует полную массу автомобиля и объем его двигателя. В обозначении техники Volvo, как и во многих других, используется буквенно-цифровая индексация. Она очень проста. Разберемся с ней на примере модели Volvo FL614.

1	2	3	4
F	L	6	14
компоновка шасси	исполнение кабины	округлен. раб. объем двиг.	полная масса, т. (для FL6)

1 Первая буква в индексе информирует о компоновке шасси:

F – кабина над двигателем;

N – кабина за двигателем.

В нашем примере машина имеет кабину над двигателем.

2 Вторая буква говорит о классе кабины:

L – низкая (нормальная);

M – средняя (универсальная);

H – высокая (повышенной комфортабельности).

«Наш» автомобиль – с низкой кабиной.

3 Число за буквами указывает округленный рабочий объем дизельного двигателя (6, 7, 9, 10, 12, 16). Двигатель данной модели – 6-литровый.

4 Машины FL6 имеют в индексе еще две цифры, показывающие их полную массу в тоннах. Полная масса рассматриваемой модели – 14 тонн.

Для самой легкой модели FLC (предназначенной только для городских перевозок) с 4-цилиндровым двигателем D4 сделано исключение – она получила в индексе третью букву – «С» (что расшифровывается как «City» – «город»).

Таким образом, расшифровав модель FL614, мы получаем, что это автомобиль с низкой кабиной, установленной над двигателем, рабочий объем которого около 6 литров. Полная масса «нашего» грузовика – 14 тонн.

Далее несколько слов о двигателях автомобилей Volvo. Здесь дело обстоит также, как и с MANом (да и не только с MANом, а со всеми «европейцами» в целом), – их двигатели в зависимости от года выпуска соответствуют следующим экологическим нормам:

■ **Евро-0** – грузовики, выпущенные до 2-й половины 1993 г.;

■ **Евро-1** – грузовики 1993 – 1-й половины 1996 г.в.;

■ **Евро-2** – грузовики 2-й половины 1996 – начала 2000 г.в.;

■ **Евро-3** – грузовики 2000–2004 годов выпуска.

Цена автомобиля (Z) равна: $Z=A+B+C+D+E$, где:

• **A** – цена автомобиля в Европе;

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

• **C** – НДС (налог на добавленную стоимость). До 2004 года его ставка равнялась 20%. С нового года она уменьшилась

на 2% и стала равна 18%. Таким образом, сейчас НДС равен: $C=0,18x(A+B)$;

• **D** – сборы за таможенное оформление. Они равны 0,15% от стоимости автомобиля. $D=0,0015xA$;

• **E** – цена за доставку. В статье рассматриваются цены на автомобили MAN в Германии и в Голландии. Цена за доставку автомобиля из Германии колеблется в пределах € 1500–2500. При доставке автомобиля из Голландии придется выложить около € 700 за переправу на пароме тягача (€ ≈ 100–130 за 1 метр длины автомобиля) и € 500–700 за доставку автомобиля своим ходом из Финляндии.

• Постановлением Правительства Российской Федерации с 14 февраля 2004 г. ставки ввозных таможенных пошлин на грузовые автомобили, с момента выпуска которых прошло более 7 лет, равны 1 евро за каждый см³ объема двигателя.

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

Бетономиксера. На российском рынке подержанные миксера Volvo представлены слабо. В Германии их очень мало. На некоторых сайтах при поиске миксера, в строке «производитель» фирма Volvo даже не предлагается. Мы также пытались найти их по крупной поисковой системе в Голландии, но там их не оказалось вообще. Не факт, что их там нет совсем, однако большинство продаваемых в Голландии автомобилей в этой системе фиксируются. Небольшое предложение миксеров на российском рынке объясняется тем, что большинство подержанной техники ввозится в Россию именно из Голландии, Германии и некоторых других стран Европы. А там есть свои производители грузовой техники (в Германии, это прежде всего MB и MAN; в Голландии – DAF), которые в этих странах представлены наиболее широко.

Цена на подержанный миксер зависит от различных факторов. Прежде всего это бочка (ее фирма-производитель), ее объем, общее состояние, наличие собственного бетононасоса («разгрузчика»). Разумеется, состояние шасси автомобиля, мощность двигателя, КПП (наличие делителя) и, конечно же, пробег также значительно влияют на цену машины.

Из-за малого предложения миксеров Volvo в России никакой таблицы по ценам на них (как на MAN в прошлом номере) опубликовано не будет. Да и вообще из-за специфики работы таких машин цены на них усреднить довольно сложно – все зависит от того, где машина будет эксплуатироваться и какими характеристиками она должна обладать.

Самосвалы. С самосвалами Volvo дело обстоит несколько лучше. На голландском и германском рынках они представлены шире, чем миксера, но меньше, чем самосвалы местного производства. Этого, конечно, недостаточно, чтобы



более или менее усреднить цены. Поэтому таблиц цен на самосвалы здесь тоже не будет. Для ориентировки приведем лишь несколько цен в Голландии: самосвалы серии FM12 1997 и 1998 годов выпуска с колесной формулой 8x4 и среднегодовым пробегом 350 тыс. км стоят соответственно € 36500 и € 40000; самосвал FM12 (10x8) 1998 г.в. с пробегом 400 000 км. стоит € 78000.

Приведем несколько факторов, которые влияют на цену самосвала: фактическая грузоподъемность, осевая нагрузка, собственная масса автомобиля, кубатура и общее состояние кузова, мощность двигателя, колесная формула машины. Конечно же, существенное влияние на цену оказывают общее состояние самой машины и ее пробег. Что же касается усреднения цен, то здесь, как и у миксеров (да и вообще у всей строительной техники и спецмашин), это сделать тоже проблематично – опять же из-за специфики их работы и разных условий эксплуатации.

Развозные грузовики. Основным фактором (помимо пробега и общего состояния машины), влияющим на цену развозной техники, являются габариты кузова. Разумеется, чем они больше, тем цена выше. Также на цену влияет наличие спальника и колесная формула (4x2 или 6x2). Тип установленного кузова тоже будет оказывать воздействие на цену. Самым дешевым автомобилем будет в том случае, если на нем установлена просто грузовая платформа. При наличии тента цена такого же автомобиля уже увеличится. А далее перечислены типы кузовов по мере увеличения их стоимости: после тента идет так называемый шторный тент; за ним – жесткий кузов («кунг»); далее – изотермический кузов. Самым дорогим типом кузова является рефрижератор.

Развозной фургон Volvo FL612 (4x2, изотерма)

Год вып.	Пробег, км.	Цена в Москве, €
1997	470000	14 000
1998	400000	18 000
1999	340000	21 000
2000	270000	25 000

Развозные грузовики Volvo в Голландии и Германии представлены шире, чем строительная техника. Это объясняется тем, что у машин такого типа больше вариантов комплектации (за счет различных объемов кузовов; за счет установки разных кузовов; за счет многих вариантов полной массы автомобиля и т.п.).

Однако по этой же причине становится еще сложнее усреднить цены. На основе имеющихся у нас данных можно дать небольшую таблицу усредненных цен в Москве на подержанную модель FL612 с колесной формулой 4x2 и изотермическим кузовом. Здесь даны цены только до 2000 года и только в Москве, потому что на менее старые машины, а также на машины за рубежом разброс цен более значительный. Притом попадают разные машины (в основном FL6, а также FL7 старше 7-ми лет) с самыми разными кузовами и различным пробегом. Поэтому усреднить цены на развозные машины и свести их в одну большую таблицу практически нереально.

Седельные тягачи. А вот о седельных тягачах уже можно говорить смело, так как в России они очень широко распространены. Разумеется, речь идет о модели FH12 – тягачи-«эфэмки» в России не столь популярны. Самой распространенной моделью является FH12 с колесной формулой 4x2, кабиной

Globetrotter и двигателем мощностью 420 л.с. Эта машина в стандартной комплектации также оснащена кондиционером, парковочным отопителем и системой центральной смазки.

Цены на тягач Volvo FH12 (4x2) с кабиной Globetrotter (в €)

год выпуска	Мощность двиг.	380 л. с.		420 л. с.		
		Голландия	Москва	Голландия	Германия	Москва
1997	700000	20 000	28 000	24 000	28 000	<31 000
1998	580000	23 000	30 000	>27 000	32 000	36 000
1999	470000	26 500	34 000	33 000	38 000	41 000
2000	350000	35 000	41 000	41 000	~45 000	47 000
2001	260000	>40 000	>47 000	>45 000	>50 000	~55 000

В нашей таблице цены на тягач с двигателем в 380 л.с. показаны только в Голландии и в Москве, т.к. в Германии таких меньше, чем с 420-сильным. Да и разброс цен там на эту модель более широкий из-за разного пробега. Мы брали среднегодовой пробег тягача от 100 000 до 130 000 км.

Что касается цен в Голландии, то с двигателем Euro-2 (в таблице показана цена с двигателем Euro-3) мощностью 380 и 420 л.с. в 2000 году тягачи в среднем будут стоить соответственно € 30000 и € 37000. То есть получается, что двигатель Euro-3 дороже Euro-2 в среднем на € 5000. Теперь о кабинах. Тягач со спальняной кабиной будет дешевле Globetrotter в среднем на € 2000-3000. Globetrotter XL будет дороже Globetrotter на € 3000-4000. Что касается тягачей с колесной формулой 6x2 и 6x4, то относительно тягачей 4x2 они будут стоить (в среднем) соответственно на € 5000 и € 15000 дороже.

Еще относительно голландского рынка можно сказать, что за последнее время цены на тягачи серии FH12 с 1998 по 2002 год выпуска поднялись в среднем на € 2000. Это связано с огромной популярностью машины, причем не только в России.

На тягачах серии FH12 устанавливается также 460-сильный двигатель, однако он встречается гораздо реже, поэтому мы его в таблицу не включили.

Московские цены в таблице даны с учетом московской таможи на юридическое лицо. Частнику машина обойдется дешевле на € 1500.

Редакция благодарит за предоставленную информацию по ценам в Москве Торговый дом «Евротрейд» (тел. 995-32-12).

Уважаемые читатели! В журнале «Автотрак» № 1, 2004 в таблице цен на седельные тягачи MAN серии F2000 была допущена ошибка при указании пробега тягачей в зависимости от их года выпуска. Пробег следует считать равным:

Год выпуска	1996	1997	1998	1999	2000
Пробег, т. км.	740	660	550	450	340

Автор приносит свои извинения.



ЕВРОТРЕЙД

БЕЗУПРЕЧНОСТЬ ВО ВСЕМ!

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР Volvo Truck Corp.

Седельные тягачи и самосвалы
VOLVO, RENAULT, MAN, DAF, SCANIA

Полуприцепы, рефрижераторы
SCHMITZ, LAMBERET, CHEREAU

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

www.td-eurotrade.ru
e-mail: post@td-eurotrade.ru

(095) 995-32-12
740-38-47

ВПЕРВЫЕ В РОССИИ
ТЮНИНГ ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ



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



В Ростове на Дону

ГРУЗОВЫЕ а/м, СПЕЦТЕХНИКА, АВТОБУСЫ
НАДЕЖНО ЭКОНОМИЧНО ЭФФЕКТИВНО

Т/Ф. 96-75-82; моб. 298-103
гарантия, сервис, запчасти, лизинг.



Грузовая техника из Европы

тягачи и полуприцепы

со стоянки в Санкт-Петербурге в наличии и под заказ

Тел.: (812) 955-9375, 973-6205



Эвакуация и буксировка любой грузовой техники

КРУГЛОСУТОЧНО

тел.: (095) 920-44-40

www.gt-service.ru

Глобал Трак Сервис



НОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ

Гавриил Прокофьев

MAN



MAN расширяет линейку двигателей, оснащенных системой Common Rail и представляет новинку – двигатель семейства D20.

К уже имеющимся двигателям компании, оснащенной этой системой впрыска – рядной «шестерки» семейства D2876 рабочим объемом 12,8 л мощностью 480 и 530 л.с., а также самому мощному в Европе серийному грузовому двигателю – V-образной «десятке» D2840 рабочим объемом 18,2 л и мощностью 660 л.с. присоединяется абсолютно новый рядный шестицилиндровый двигатель семейства D20 рабочим объемом 10,5 л с диапазоном мощностей от 310 до 430 л.с. Напомним, что Common Rail – эта система, где топливо насо-

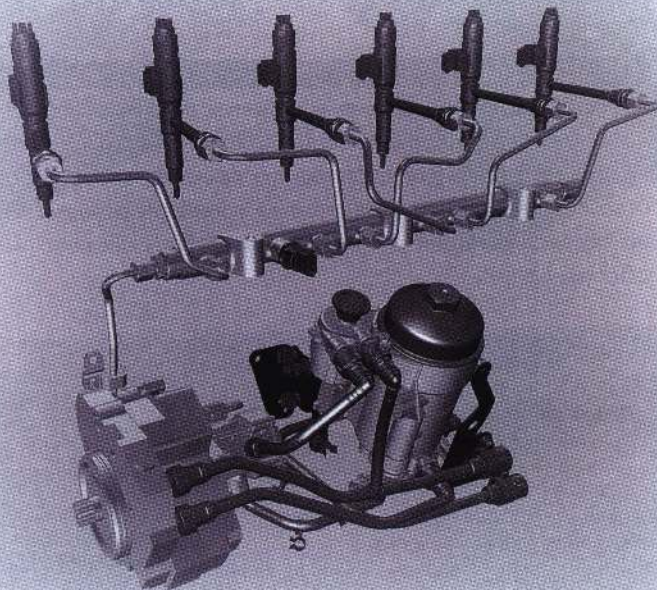
сом высокого давления подается в общую для всех цилиндров магистраль, так называемый аккумулятор давления (в случае с MAN максимальное значение давления до 1,600 бар), а уже от туда через индивидуальные форсунки впрыскивается в цилиндры двигателя. Компания MAN стала одной из первых компаний – производителей коммерческой техники, кто использует данную систему на двигателях своих грузовиков (в основном эта система распространена на легковых дизелях). На новинке используется аппаратура второго поколения производства компании Bosch.

Семейство D20 предназначено для установки на тягачи TG-A и заменит хорошо известный перевозчикам двигатель D2866, оснащенный топливным насосом высокого давления с электронным управлением и системой рециркуляции отработавших газов. Кстати, данная система позволяла MAN оставаться единственным из европейской семерки производителей тягачей, чьи двигатели соответствуют экологическим нормам Euro-3 и при этом не оснащены насос-форсунками или индивидуальными насосами на каждый цилиндр, как у конкурентов. Но грядущие экологические нормы

Euro-4, а за ними и Euro-5 уже не за горами, а потому производителям некогда почитать на лаврах, довольствуясь прошлыми заслугами. И MAN, затратив на исследования и проектирования 4 года и инвестировав в разработку 200 миллионов долларов, одним из первых представляет двигатель, отвечающий перспективным нормам Euro-4 – семейство двигателей D20. Рабочий объем у новинки, как уже говорилось выше, 10,5 л, что меньше, чем у предшественника (у того объем 11,9 л), соответственно и вес тоже меньше приблизительно на 100 кг (сухой вес 960 килограмм), что поло-

жительно скажется на грузоподъемности. Количество компонентов двигателя уменьшилось на 25%, расход топлива, по заверениям производителя, стал на 5% меньше, чем у предшественника, а крутящий момент в среднем диапазоне скоростей увеличился на 35%. Двигатель оснащен форсунками с 6-ю точечными распылителями, верхним распределительным валом и 4-мя клапанами на цилиндр. Диаметр цилиндра 120 мм, ход поршня 155 мм. Интервалы технического обслуживания увеличены до 120 000 километров. Управляет системами двигателя электронный блок – EDC7, который, помимо осуществления контроля за параметрами работы двигателя (вплоть до зазоров в клапанах), существенно облегчает жизнь механикам на сервисе: система фиксирует и запоминает все отклонения, произошедшие при работе двигателя, и при техническом осмотре выдает их мастерам. Пробег в режиме магистральных перевозок до первого капитального ремонта составляет 1,5 миллиона километров (при соблюдении требований по эксплуатации и ТО). Двигатель в стандарте оборудован моторным тормозом EVB (максимальное значение тормозной силы достигает 368 л.с.), а с конца этого года по заказу будет устанавливаться тормоз-замедлитель PriTarder. Это разработка компании Voith, объединенная с водяным насосом и весящая около 30 кг. Тем не менее, максимальное значение тормозной силы, выдаваемое этим «малышом» достигает ги-

гантских 816 кВт. Сам блок цилиндров спроектирован с использованием метода «конечных элементов» (данный метод широко используется, например, в авиационной промышленности при проектировании фюзеляжей самолетов). Материал, из которого он изготовлен, называется GJV-450, это высо-



копрочный материал, представляющий из себя ничто иное, как сталь с добавками Vermikulargraphit (космические технологии, ничуть не меньше). Прочность GJV-450 составляет 300–500 н/мм². Его преимуществами являются высокая виброустойчивость и эластичность в сочетании с высоким пределом выносливости. Впервые на этом двигателе компанией MAN опробовано и защищено соответствующим патентом интересное решение: между каналами системы охлаждения в блоке цилиндров и головке отсутствует прямая связь. То есть охлаждающая жидкость подводится отдельно к блоку и отдельно к головке, значительно снижая

риск протечек. Ведь хорошо известно, что места, где есть прокладки – это всегда потенциальные источники протечек.

В зависимости от мощности предлагаются следующие модификации:

■ D2066LF04, предназначенная для транспортных средств полной массой до

36 тонн, например для машин, используемых при строительстве: таких, как 4-осные бетонные миксеры, 3-осные самосвалы и т.д. Максимальная мощность 310 л.с. (228 кВт) при 1900 об/мин, максимальный крутящий момент 1550 Нм при 1000–1400 об/мин.

■ D2066LF03 предназначена в основном для четырехосных самосвалов и автопоездов, преимущественно эксплуатирующихся на равнинных дорогах. Максимальная мощность 350 л.с. (257 кВт) при 1500–1900 об/мин, максимальный крутящий момент 1750 Нм при 1000–1400 об/мин.

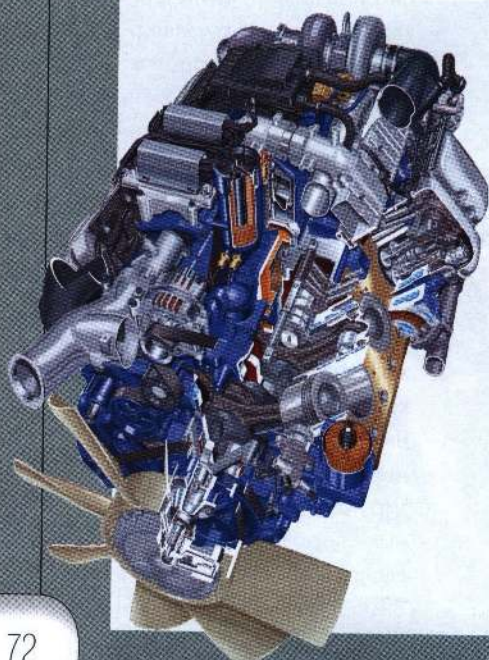
■ D2066LF02 – универсальная модель, которая может быть использована как на строительной технике, так и на магистральных автопоездах, эксплуатирующихся в различных дорожных условиях. Максимальная мощность 390 л.с. (287 кВт) при 1500 об/мин, максимальный крутящий момент 1900 Нм при 1000–1400 об/мин.

■ D2066LF02 – вершина модельной гаммы, предназначенная в основном для использования на магистральных автопоездах. Максимальная мощность 430 л.с. (316 кВт) при 1500–1900 об/мин, максимальный крутящий момент 2100 Нм при 1000–1400 об/мин.

Как видно, клиентам предложена достаточно широкая гамма двигателей, способная удовлетворить требования большинства заказчиков.



ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ ДВИГАТЕЛЯ И ИХ ВОЗМОЖНЫЕ ПРИЧИНЫ



Мы рекомендуем

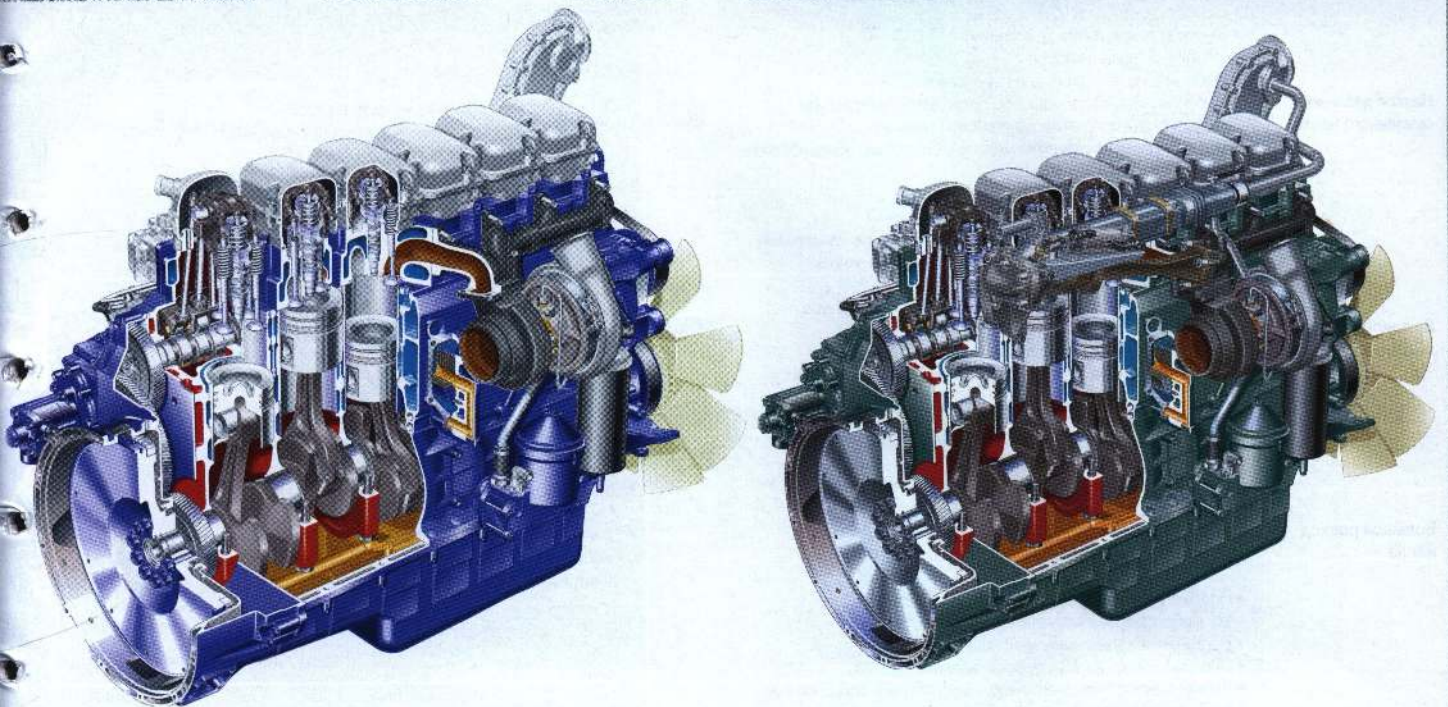
Проведенный ремонт полноценен только в том случае, если были устранены как возникшие неисправности, так и их возможные причины. Выявление причин неисправностей часто бывает более сложным процессом, чем устранение возникших неисправностей. Поэтому мы рекомендуем до начала «демонтажа и разборки» сначала точно описать возникшую эксплуатационную неисправность, затем путем целенаправленных вопросов значительно сократить круг возможных причин, и, наконец, по порядку установить и устранить их на основании таблицы и собственного опыта. Этот метод помогает сократить объем ремонтных работ до необходимого минимума.

Примечание:

Нижеследующий перечень является памяткой для профессионала, чтобы при устранении неисправностей можно было установить их причины. Предпосылкой для использования памятки является то, что профессионал хорошо знает содержание Руководства по ремонту для двигателя, а также относящееся к данному двигателю Руководство по эксплуатации и техническому обслуживанию и Рекомендации по техническому обслуживанию.

72

Неисправность	Возможная причина	Устранение
Двигатель не заводится	<ul style="list-style-type: none"> • Топливный бак пуст • Закрыт топливный кран • Воздух в топливной системе • Топливопроводы негерметичны, сломаны, закупорены • Конденсат в топливе • Воздушный фильтр закупорен • Выпускной коллектор закупорен (высокое противодавление ОГ) • Прерывание электроцепи • Аккумуляторы разряжены • Стартер/тяговое реле неисправны • Несоответствие начала подачи • Закупорка форсунок • Клапана не закрываются или неплотно сидят • Кривошипно-шатунный механизм заблокирован снаружи • Внутренние повреждения двигателя (задиры поршня, вызванный при определенных обстоятельствах топливом с содержанием воды) • Включен механизм отбора мощности 	<ul style="list-style-type: none"> • Провести обезвоживание топливного фильтра и бака • Включить главный выключатель аккумулятора • Переключить рычаг коробки передач в позицию «N» • Заменить неисправные предохранители • Привести в порядок неплотные, корродированные и сломанные кабели и контакты • См. далее в пункте «Стартер» • Удалить посторонние предметы, которые блокируют вентилятор, впуск топлива, генератор и т.д.
Двигатель заводится, но не набирает обороты или глохнет	<ul style="list-style-type: none"> • Закупорка топливного фильтра • Качество топлива не соответствует предписаниям или топливо сильно загрязнено • Закупорка воздушного фильтра 	<ul style="list-style-type: none"> • Отключить гидронасосы и пр. Сначала разогреть двигатель, затем дать полную нагрузку • См. раздел «Эксплуатационные материалы» в Рекомендациях по техническому обслуживанию
Двигатель не заводится или плохо заводится в холодном состоянии	<ul style="list-style-type: none"> • Неисправно устройство остановки двигателя • Неправильно отрегулировано начало впрыска • Неправильная регулировка ТНВД или неисправный ТНВД • Недостаточная компрессия или разница давления между отдельными цилиндрами более 3-4 бар • Топливный фильтр закупорен парафином • Электрофакельное устройство неисправно 	<ul style="list-style-type: none"> • В данном случае следует обратиться в сервисную мастерскую производителя • Заменить сменные фильтрующие элементы. Использовать зимний дизель/нагреваемый топливный фильтр • Проверить/заменить магнитный клапан и свечу накалывания
Неровный холостой ход при разогретом	<ul style="list-style-type: none"> • Воздух в топливной системе • Топливопроводы негерметичны, сломаны, закупорены • Нижний предел малого числа оборотов установлен слишком низко • Неправильный зазор клапанов 	



<p>двигателе, перебои в работе двигателя</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Форсунки или трубопроводы впрыска топлива негерметичны • Начало подачи отрегулировано неправильно • Турбонаддув ОГ неисправен • ТНВД неправильно отрегулирован или неисправен • Недостаточная компрессия или разница давления между отдельными цилиндрами более 3-4 бар 	<ul style="list-style-type: none"> • В данном случае следует обратиться в сервисную мастерскую производителя • В данном случае следует обратиться в сервисную мастерскую производителя
<p>Колебания числа оборотов во время эксплуатации</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Недостаточно топлива в баке • Воздух в топливной системе • Датчик числа оборотов неисправен • Неисправные форсунки 	
<p>Двигатель не останавливается</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Система тяг. устройства остановки погнута, заблокирована • ТНВД неправильно отрегулирован или неисправен 	<ul style="list-style-type: none"> • В данном случае следует обратиться в сервисную мастерскую производителя
<p>Недостаточная мощность</p>	<ul style="list-style-type: none"> • От двигателя требуют большего, чем его расчетная мощность • Воздух в топливной системе • Закупорка топливного/воздушного фильтра • Качество топлива не соответствует предписаниям • Неисправна подача топлива • Слишком высокий уровень масла в поддоне • Выхлопная труба закупорена • Впускной воздушный коллектор негерметичен • Турбонаддув негерметичен или неисправен • Недостаточная компрессия или разница давления между отдельными цилиндрами более 3-4 бар • Неправильно установлена номинальная частота вращения • ТНВД неправильно отрегулирован или неисправен 	<ul style="list-style-type: none"> • См. раздел «Эксплуатационные материалы» в Рекомендациях по техническому обслуживанию • Износ насоса подачи топлива, насос неисправен • Проверить правильное положение направляющей трубы и показания маслоизмерительного щупа • Если в масле обнаружены антифриз или топливо, необходимо проверить уплотнение головки блока цилиндров, уплотнение гильз и поршневые кольца • В данном случае следует обратиться в сервисную мастерскую производителя
<p>Слишком высокая температура охлаждающей жидкости, потеря охлаждающей жидкости</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Низкий уровень охлаждающей жидкости • Воздух в контуре охлаждающей жидкости • Радиатор сильно загрязнен, закупорка ячеек • Неправильная натяжка клинового ремня для привода водяного насоса (проскальзывание) • Крышка с рабочими клапанами на компенсационном бачке/радиаторе неисправна, негерметична • Индикатор температуры неисправен • Водяной насос негерметичен, неисправен (повреждение подшипника) • Термостат неисправен, не открывает • Трубопроводы с охлаждающей жидкостью негерметичны, закупорены или скручены 	



<p>Низкое давление смазочного масла</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Низкий уровень масла в поддоне • Высокая температура двигателя • Масляный фильтр засорен • Индикатор давления масла неисправен • Выбранная вязкость масла не подходит к температуре окружающей среды (масло слишком текучее) • Масло в поддоне слишком жидкое (разбавлено конденсатной водой или топливом) • Сильный износ подшипников • Сильный износ шестерен масляного насоса • Предохранительный клапан в масляном контуре неисправен (не закрывает, ослабленная или сломанная пружина) 	<ul style="list-style-type: none"> • См. раздел «Эксплуатационные материалы» в Рекомендациях по техническому обслуживанию
<p>Высокое давление смазочного масла</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Холодный двигатель • Выбранная вязкость масла не подходит к температуре окружающей среды (масло слишком вязкое) • Индикатор давления масла неисправен • Предохранительный клапан в масляном контуре неисправен (не открывает) • Закупорка маслопроводов/маслоканалов 	<ul style="list-style-type: none"> • См. раздел «Эксплуатационные материалы» в Рекомендациях по техническому обслуживанию
<p>Большой расход масла</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Качество масла не соответствует предписаниям • Высокий уровень масла в поддоне • Протечки в контуре смазочного масла, прежде всего на турбонаддуве и масляном радиаторе • Поршневые кольца сильно изношены • Сильный износ, изгиб стержней клапана • Резкая манера езды (например, при разгоне и торможении) • Качество топлива не соответствует предписаниям 	<ul style="list-style-type: none"> • См. раздел «Эксплуатационные материалы» в Рекомендациях по техническому обслуживанию • Проверить правильное положение направляющей трубы и показания маслостмерительного щупа • Если в масле обнаружены антифриз или топливо, необходимо проверить уплотнение головки блока цилиндров, уплотнение гильз и поршневые кольца
<p>Высокий расход топлива</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Утечка топлива через протечки в системе • Повышенный расход мощности из-за неисправных побочных потребителей, таких, как гидравлические насосы, вентилятор и др. • Начало впрыска неправильно отрегулировано • ТНВД неправильно отрегулирован или неисправен • Седла клапанов негерметичны 	<ul style="list-style-type: none"> • См. раздел «Эксплуатационные материалы» в Рекомендациях по техническому обслуживанию • В данном случае следует обратиться в сервисную мастерскую производителя
<p>Черный выхлоп, сопровождаемый потерей мощности</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Закупорка воздушного фильтра • Впускные воздушные трубопроводы до турбонаддува негерметичны • Закупорка выхлопной трубы (высокое противодавление ОГ) • Турбонаддув неисправен • Радиатор наддувочного воздуха негерметичен, неисправен • Неправильная регулировка начала подачи топлива • Форсунки неисправны, покрыты нагаром • ТНВД неправильно отрегулирован или неисправен 	<ul style="list-style-type: none"> • В данном случае следует обратиться в сервисную мастерскую производителя • В данном случае следует обратиться в сервисную мастерскую производителя
<p>Голубой выхлоп</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Недостаточно прогретые двигатель/антифриз/впускной воздух • Смазочное масло попадает в камеру сгорания (поршни, поршневые кольца изношены, поршневые кольца сломаны) • Стержень/гильза клапана изношена • Повышенное давление в картере (закупорка вентиляции картера) 	
<p>Белый выхлоп</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Недостаточно прогретые двигатель/антифриз/впускной воздух • Топливный бак густ • Воздух в топливной системе • Топливоспроводы негерметичны, сломаны, закупорены • Антифриз попадает в камеру сгорания (головка блока цилиндров/уплотнение головки, негерметичны) • Закупорка топливного фильтра • Качество топлива не соответствует предписаниям • Форсунки неисправны • ТНВД неправильно отрегулирован или неисправен 	<ul style="list-style-type: none"> • См. раздел «Эксплуатационные материалы» в Рекомендациях по техническому обслуживанию • В данном случае следует обратиться в сервисную мастерскую производителя
<p>Стук в двигателе</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Двигатель не нагрелся до необходимой эксплуатационной температуры • Неправильно отрегулировано начало подачи топлива • Неправильный зазор клапанов • Заклинивание клапанов • Расшатывание поршневого пальца или подшипника коленчатого вала • Поршневые кольца сломаны 	<ul style="list-style-type: none"> • Сначала разогреть двигатель, затем дать нагрузку • Проверить термостат
<p>Шумная работа двигателя</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Впускной или выпускной коллектор негерметичен • Износ приводной шестерни, большой зазор профилей • Большой зазор клапанов • Загрязнение турбинного или компрессорного колеса турбонаддува (неровная работа двигателя, вибрация) • Провисание клинового ремня 	<ul style="list-style-type: none"> • В данном случае следует обратиться в сервисную мастерскую производителя

Стартер

Неисправность	Возможная причина	Устранение
		<i>Данные неисправности устраняются только электриком по автомобилям или в сервисной мастерской производителя</i>
Шестерня не крутится или крутится медленно	<ul style="list-style-type: none"> • Недостаточно заряжен аккумулятор • Клеммы подключения неплотно прилегают, окислены, плохое соединение на массу • Клеммы стартера или щетки имеют замыкание на массу • Щетки заклинивают или имеют плохой контакт 	
Шестерня не зацепляется	<ul style="list-style-type: none"> • Шестерня или зубчатый венец стартера сильно загрязнены или повреждены 	
Шестерня зацепляется, но останавливается	<ul style="list-style-type: none"> • Тяговое реле неисправно • Сцепление свободного хода соскальзывает 	
Шестерня продолжает крутиться после выключения зажигания	<ul style="list-style-type: none"> • Выключатель стартера неисправен • Тяговое реле неисправно 	
Шестерня не расцепляется после запуска двигателя	<ul style="list-style-type: none"> • Стартер неисправен 	

- Автомобили грузоподъемностью от 3 до 48 тонн для перевозок грузов на дальние расстояния, для строительства и коммунального хозяйства, автомобили в «северном» исполнении, специальная техника
- Автобусы городские, междугородные, туристические
- Дизельные двигатели и компоненты к ним
- Сеть сервисных станций MAN в России
- Продажа запчастей со склада в Москве
- Продажа поддержанной автомобильной техники со склада в Москве и на заказ



**Дочернее предприятие группы MAN Нутцфарцойге, г. Мюнхен
Генеральный импортер в России ООО «MAN Автомобили Россия»**

ПРОДАЖА ТЕХНИКИ В ЛИЗИНГ

Седельный тягач TGA 18.413 FLS Двигатель 410 л.с. Евро 3

125476 Москва, ул. Василия Петушкова, д. 3
Тел.: (095) 258-39-45/46/78;
Факс: (095) 258-39-77
e-mail: info@man-mn.ru, www.man-mn.ru

Предназначен для международных перевозок
высокая кабина «LX»,
2 спальных места,
«зимний» пакет

Цена: 67.500,00 Евро без НДС
■ Срок лизинга: до 41 месяца
■ Предоплата: 19.600,00 Евро
■ Ежемесячный платеж: 1.570,00 Евро



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

ТЕХ-ДИЗЕЛЬ

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

BOSCH
LUCAS
ZEXEL



РАЗБОРКА



**ЕВРОПЕЙСКИХ
ГРУЗОВИКОВ**

Санкт-Петербург, ул. Тельмана, 16
Тел.: (812) 447-0811, 447-5335

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

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

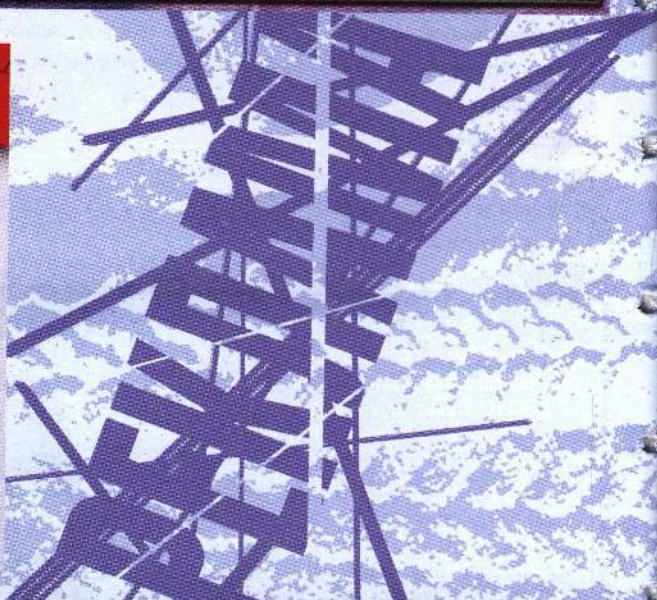
приглашаем представителей
компаний для заключения
контрактов на поставку техники

Лизинг

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

группа прицепная и спецтехника
Головная
В продаже
Поиск
Спецификации
Заказы
Услуги
Документы
Координаты

Стор. Москва, ул. Зем. Вал 65 стр.1
Тел.: (095) 915 20 82
Факс: (095) 915 57 01



<p>IVECO</p> <p>EuroStar</p> <p>Эксплуатация и ремонт</p> <p>СЕРИЯ ПРОФЕССИОНАЛ</p>	<p>Грузовые автомобили</p> <p>MAN</p> <p>Модели 19.202 19.332 19.362</p> <p>Руководство по ремонту</p> <p>СЕРИЯ ПРОФЕССИОНАЛ</p>	<p>Грузовые автомобили</p> <p>SCANIA 3-й серии</p> <p>Модели 93 113 143</p> <p>Электрооборудование</p> <p>СЕРИЯ ПРОФЕССИОНАЛ</p>
---	---	---

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

АВТОТРАК

В ТОРГОВОМ КОМПЛЕКСЕ

АВТО 31

АВТОМУЗЫКА
Тел.: 572-8254

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

HYUNDAI
КОМТРАНС
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

Комфорт и качество Hyundai проверено российскими дорогами.



County 12-28 мест



Express HX 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, 255-2650, 255-2912, факс: (095), 255-2697.
E-mail: hyundaicomtrans@mtu-net.ru

Технический центр: Москва, шоссе Энтузиастов, 23. Тел.: (095) 730-5059, 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

Генрих Бюссинг (Heinrich Büssing) родился в 1843 году в Германии. В юности он учился кузнечному делу, в 1866 году завершил учебу и получил диплом инженера по специальности «Машиностроение». В 1868 году он вместе с партнером основал небольшую фирму, которая выпускала железнодорожные сигналы. На рубеже столетий Генрих попробовал свои силы в создании само-

ходного шасси с мотором, которое было оборудовано лавками для перевозки 10 пассажиров. Передвижной ременной шкив служил для регулировки скорости. Это транспортное средство якобы могло перемещаться со скоростью 50 км/час. Эта тема в то время была весьма модной и популярной и, конечно, она целиком и полностью захватила делового и изобретательного немца.

100 лет фирме BÜSSING

78

Как-то на заре моего зарождающегося интереса к грузовым автомобилям я спросил своего более продвинутого знакомого: «Вот у Mack бульдог на капоте, а что за собака у MAN на решетке висит?». На что получил ответ: «Какая же это собака, это ж ЛЕВ!». Вот об этом самом льве, а вернее, о 100-летней истории очень известной немецкой фирмы, которую он олицетворяет, и пойдет речь.

Владимир Чехута
Фото из архива автора

Чтобы сконцентрироваться на новом направлении, Генрих вышел из железнодорожного бизнеса и со всей серьезностью сформировавшегося опытного промышленника взялся за автомобили. Так в 1903 году была основана фирма Heinrich Büssing, Specialfabrik für Motorlast-wagen, Motoromnibusse und Motoren, которая занялась выпуском грузовиков и автобусов. Первой продукцией завода были 2-цилиндровые моторы объемом 2,2 л мощностью 9 л.с. и автомобили грузоподъемностью 2,5 т. Кстати, одна сохранившаяся машина той серии находится сегодня в музее фирмы MAN в Мюнхене.

В 1904 году на предприятии был разработан первый автобус на 12 пассажиров с 20-сильным мотором. Особенностью конструкции было наличие двух передаточных механизмов. Первый, трехступенчатый, находился спереди, а второй, двухступенчатый, был расположен в задней части машины. Годом позже начали серийно производить нормальную четырехступенчатую коробку передач.



Büssing BS 16L

Новые производственные помещения у Büssing появились в 1906 году, когда персонал завода уже состоял из 600 человек и за год они выпускали около 300 автомобилей. В 1908 году 8 грузовиков грузоподъемностью 3,5 и 4,5 т с успехом прошли конкурсные испытания военного ведомства Германии. В 1909 году фирма основала в Берлине собственное транспортное общество. Это был удачный ход, так как, кроме зарабатывания денег на перевозках, Büssing делал рекламу своей марки.

В те времена спецтранспорт только создавался, поэтому предприятие заслужило титул пионера в этой области, выпустив следующие новинки: артиллерийский тягач, полноприводной грузовик и броневедомоцикл. Кстати, для этих машин инженеры фирмы разработали 6-цилиндровый двигатель мощностью 90 л.с., что до этого не делал ни один немецкий производитель. Также для нужд армии был выпущен грузовик с двумя моторами, один из которых вращал генератор электрического тока.

Большое внимание уделялось и автобусным конструкциям. На этой ниве успехи немцев были весьма значительными, и пример тому – заказы внутри Германии для комплектования 16 линий, а также контракт в 1909 году с Лондонским «Пассажиравотрансом» на поставку 100 машин.

Следующими шагами в распространении грузовиков и автобусов стали продажа лицензий фирмам в Австрии, Венгрии и Англии, а также организация продаж в России, Италии, Голландии, Швеции, Дании и США.

С 1911 по 1913 годы прошла обширная реконструкция производственных помещений фирмы, что привело к увеличению объемов выпуска до 90 автомобилей в месяц. Добавим к этому новаторские разработки и известность марки, и можно уверенно заявить, что в тот период Büssing был одним из мировых лидеров в области изготовления коммерческого транспорта.

В период Первой мировой войны выпускались в основном армейские грузовики. Послевоенное время было очень трудным для немецкого предприятия. Ухудшившийся спрос на автомобили, частые забастовки рабочих, инфляция, бушевавшая в те годы в Германии, и отсутствие качественных импортных комплектующих из-за экономических санкций едва позволяли фирме зарабатывать прибыль. Но внедрение технических новинок не прекращалось даже в трудный период существования. Вся серия 2, 2,5, 3 и 5-тонных машин получила карданную передачу вместо цепной. Также стоит отметить, что конструкторы разработали около 300 вариантов спецтранспорта: различные цистерны для пива, воды, молока, машины для коммунальных нужд, пожарные машины, открытые и закрытые автобусы. Был даже автобус с поднимаемой платформой для митингов.

В 1920 году в управление компанией влились новые люди: сын Генриха Максим (Max Büssing) и его деверь Пауль Вернерс (Paul Werners), а также новый ведущий конструктор Рудольф Эгер (Rudolf Egger), который раньше работал на заводах Puch и Nag. В 1922 году фирма перерегистрировалась и стала семейным акционерным обществом Heinrich Büssing Automobilwerke AG. В том же году группа инженеров съездили в США с целью перенять технический опыт у аме-





Büssing 12000U (1951 г.)
двигатель за кабиной на раме



Büssing-NAG 9000 (1935 г.)

риканских автопроизводителей. Многие рациональные идеи были внедрены.

В 1923 году на Берлинской автомобильной выставке был представлен новый трехосный грузовик Büssing VI G1 с новым 6-цилиндровым мотором мощностью 72 л.с. (до этого на тяжеловозы устанавливали только 4-цилиндровые моторы), который стал настоящей сенсацией мероприятия. Это была первая в Европе трехосная конструкция автомобиля. Задняя тележка имела односкатную ошиновку и получала вращение от двух карданов. Главным конструктором этого направления был Вили Станевич. Опытный трехосный автобус испытывался целый год и в 1924 году поступил в серийное производство. Трехосные автомобили производились в модификациях как бортового грузовика, так и автобуса. Отличительной особенностью в их дизайне стало наличие эмблемы льва. Впоследствии лев стал постоянным символом Büssing. В том же году был выпущен новый самосвал, который имел привод для подъема и опускания кузова. За пять лет фирма выпустила около 4000 трехосных машин, что составляло на тот момент 50% мирового и 90% немецкого парков подобных автомобилей.

В 1926 году немцы приобрели парк самых современных станков, а годом позже выпуск автомобилей достиг 250 единиц в месяц. В 1927 году Büssing укрупнился, приобретя завод грузовиков Mannesmann-Mulag AG, а в 1930 году – фирму Komnick AG.

В 1929 году в возрасте 86 лет умер основатель компании Генрих Бюссинг. Этот человек, сочетая в себе деловую хватку

бизнесмена и выдающегося изобретателя (более 90 патентов), оставил заметный след в истории технического прогресса.

1 января 1931 года при давлении банкира Йозефа Голдшмидта произошло слияние компании Büssing с дочерним предприятием электротехнического концерна AEG – автозаводами NAG в Берлине и в Лейпциге. Это укрупнение расширило гамму моделей и увеличило производство машин, которые уже стали именоваться Büssing-NAG. В том же году грузовому отделению итальянской Alfa Romeo были проданы лицензии на производство большегрузных автомобилей. С 1933 года за внешностью грузовиков Büssing-NAG стал следить художник-дизайнер, и именно с того времени появился узнаваемый фирменный стиль – декоративные планки на решетке радиатора. В 1935 году объединенная компания приобрела завод авиационных двигателей Niemo, видимо, перспективы военных заказов были многообещающими. Перед войной обширная гамма транспортных средств состояла из коммерческих автомобилей грузоподъемностью от 1,5 до 8 т, множества карбюраторных и дизельных моторов, включая последнюю разработку 1936 года – дизель мощностью 180 л.с.

В 1938 году на 18 заводах фирмы работало в общей сложности 6500 человек. Во время войны часть из них была призвана в армию, а на их местах трудились в принудительном порядке 2000 иностранных рабочих. С началом войны стали преобладать военные заказы. Это были армейские 4,5 и 6,5-тонные грузовики, последние из них были полноприводными.



Büssing LS



Büssing BS-20S-2



Büssing LS 711



Büssing 8000

Но массово производились только первые, за годы войны их было выпущено 15 000 штук.

Основное производство в городе Бруншвейг во время войны подверглось 10 массированным воздушным налетам, после которых половина производственных мощностей была уничтожена. После оккупации британцами в апреле 1945 года завод возобновил выпуск автомобилей 2 мая того же года. Из 18 заводов довоенного периода остались основные в Брауншвейге и несколько небольших производств, остальные были разукрупнены победителями или отошли к новым хозяевам.

В период с 1947 по 1950 год восстановительные работы были завершены и даже началось строительство новых производственных корпусов, также начали появляться и новые модели. Были созданы новые капотные грузовики 5500S, 7000S и 8000S с грузоподъемностью 5, 5,7 и 8 т. В 1949 году появились первые опытные образцы бескапотных машин.

В 1950 году компания Büssing-NAG Nutzkraftwagen GmbH была преобразована в Büssing Nutzkraftwagen GmbH, в связи с утратой заводов в Берлине и Лейпциге, которые ранее принадлежали NAG и образовывали вторую половину названия.

В 1951 году был представлен новый бескапотный трехосный грузовой автомобиль Büssing 12000S грузоподъемностью 12 т, снабженный новым дизелем мощностью 180 л.с., который размещался за кабиной под рамой. Спустя три года на этом шасси был выпущен двухэтажный автобус для Берлина.

В 1952 году выпуск продукции составлял 200 автомобилей в месяц. Начавшийся в 50-е годы кризис фирма пережила без больших потрясений, так как 55% выпускаемых грузовиков поставлялись на экспорт.

Бескапотная серия пополнилась менее тяжелыми моделями грузоподъемностью от 6 до 8 т. В 60-е годы модельный ряд фирмы разделился на три серии: Burglöwe, Supercargo и Commadore. С 1961 года производство автомобилей в Брауншвейге планировали свернуть, так как старый завод перестал отвечать рациональной технологии производства. В старых корпусах оставалось производство моторов, раздаточных коробок и кабин, а сборку планировали начать на новом заводе в Зальцгиттере. В 1965 году появился оригинальный грузовик с низкорасположенной кабиной, за которой находился рядный горизонтальный 6-цилиндровый дизель. Позже был период сотрудничества с итальянской фирмой OM, когда совместное предприятие пыталось продвинуть легкие модели грузоподъемностью 2, 2,7, 3,5, 3,9 и 4,4 т. Долго это не продолжалось, так как сбыт изделий был плохой. Для улучшения этих показателей в 1966 году были основаны заводы по сборке Büssing в Турции, Иране и Таиланде.

В конце 60-х проявилось отчетливое стремление фирмы сконцентрироваться на производстве транспорта для дальних перевозок и тяжелых самосвалов. Из последних технических новинок Büssing было появление в 1971 году нового дизеля объемом 12,3 л и мощностью 320 л.с.

Далее немецкий концерн MAN купил акции Büssing. Так заканчивается история знаменитой немецкой марки, столетнюю годовщину основания которой мы отмечаем в этом году. О ней нам напоминают только львы, которые сегодня есть у каждого мюнхенского грузовика.



*Уважаемый
главный редактор
журнала
«Автотрак»!*

Обращается к Вам читатель Вашего журнала, и хотя Новогодние праздники уже отшумели, поздравляю Вас с наступившим 2004 годом и желаю всего самого доброго – здоровья, счастья, благополучия, успехов во всех больших и малых делах, осуществления всего задуманного и, конечно, удачи Вашему журналу в Новом году. Подписчиком я не являюсь, а покупаю «Автотрак» на книжном развале всякий раз, когда он попадает мне на глаза. Журнал очень интересный, и многие его разделы читаются просто на одном дыхании. Кроме того, это издание содержит много полезной и нужной информации, что, согласитесь, тоже немаловажно. Интересны письма читателей, настоящих «дальнобойщиков», по-настоящему влюбленных в свою нелегкую профессию. В общем, удачи Вам и так держать!

А пишу я Вам, вот по какому поводу. Попал ко мне очередной номер Вашего журнала «Автотрак» № 3 за 2003 год, в котором в разделе «Архив» опубликована статья А. Новикова о знаменитом грузовике ЗИЛ-130. Очень интересный материал, который у молодого поколения вызывает детские воспоминания, а у людей постарше ностальгию по ушедшим временам, если бы не многочисленные ошибки.

Так, первая партия ЗИЛ-130 из 5 машин была изготовлена в сентябре 1962 г., а в 1963 г. пошли уже серийные машины.

Далее, Новиков пишет о гидроусилителе рулевого управления, якобы впервые использованном на отечественном грузовике. До массового применения на ЗИЛ-130 гидроусилитель уже применялся на самосвале МАЗ-525 (1951 г.), «Урал-375» (1961 г.), т.е., других отечественных грузовиках.

Коробка передач с делителем на ЗИЛ-130 не использовалась.

Шасси ЗИЛ-130АН никогда не использовалось под самосвал. Для этого служили короткобазные ЗИЛ-130К с 6-цилиндровым двигателем. Внимательнее надо читать!

Автомобиль ЗИЛ-130 удостоился Государственного знака качества не в 1973, а в 1971 году.

При смене индексов ЗИЛ-130 получил обозначение ЗИЛ-431410, а не ЗИЛ-432410, как у Новикова.

При желании я мог бы привести еще массу всяких неточностей, но не буду отвлекать Ваше внимание. Интересно, что вскоре я увидел еще одну статью в № 6 за 2003 г. журнала «Автотрак», на сей раз о ЗИЛ-131. Не буду спорить на сей раз с автором по истории создания этого автомобиля – у каждого свое мнение и свой взгляд на события, но вот вторая часть статьи, где речь идет о специальной технике, смонтированной на шасси ЗИЛ-131, снова прописана с ошибками.

Так, монтажная машина именовалась МШТС-2АН, а не МШТЗ-2АН, как у Новикова.

Бурильно-крановая машина Алапаевского завода БКМ-313, что так и расшифровывается «бурильно-крановая машина», а не ВКМ-313.

Аэродромная установка имела марку ЭГУ-50/210-131, а не 8ГУ-50/210-131 (электрогидроустановка ЭГУ).

Моторный подогреватель назывался УМП-350-131 (универсальный моторный подогреватель), а не УМЛ-330-131.

Роторный снегоочиститель Северодвинского завода ДЭ-2210, а не ДС-210.

Автоцистерна Благовещенского арматурного завода имела марку АЦ-4,2-131, а не АЦ-160-131.

Наверное, утомил Вас своими исправлениями. Но ведь уважаемый журнал «Автотрак» выходит большим тиражом, и тысячи его читателей вынуждены читать этот бред. Считаю, что хуже всего то, что кто-то из юных читателей посчитает все это за «чистую монету» и, учитывая авторитет «Автотрака», примет за истину в последней инстанции. Вот и пойдут гулять своим чередом эти ошибки.

Со своей стороны, я посчитал бы за честь быть опубликованным на страницах Вашего журнала. Готов написать для Вас статью о любом отечественном грузовике. Еще раз разрешите пожелать всего Вам доброго и удачи!

*С уважением,
Колеватов Андрей Владимирович.*

Спасибо автору за критическое письмо. Редакция журнала не занимается редактированием таких специальных материалов об истории автотранспорта в связи с особенностью данной темы, подразумевающей наличие большого архивного материала и опыта работы с ним. Мы просто публикуем статьи, принимая и на себя ответственность за авторские неточности и ошибки. Мы всегда рады сотрудничеству с любым автором, желающим опубликовать интересный материал на страницах нашего издания. Пишите письма!



ОДОЛЕНЬ

Официальный дистрибьютор Shell

**Shell - оптимальное решение
для Вашего бизнеса**



Весь спектр смазочных материалов Shell для грузовых автомобилей, строительной, дорожной и сельскохозяйственной техники, а также для промышленного оборудования.

Москва, Кетчерская, 9, www.odolen.ru
Тел./факс: 375-14-35, 375-03-51, 375-42-11

Представители в регионах:
Владимир (0922) 34-33-74
Калуга (0842) 53-73-52
Тверь (0822) 36-42-30
Тула (0872) 35-14-61

Постоянное наличие на складе всего ассортимента
Возможность доставки продукции
Консультации технических специалистов
Склад и офис на одной территории
Поставки маслосменного оборудования



ВМЕСТЕ ДЛЯ РОССИИ

DAF

www.vh-daf.ru

тел. (095) 9265530, 9265531 факс (095) 9265531 e-mail: sales@vh-daf.ru
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИМПОРТЕР DAF В РОССИИ

НОВЫЕ ТЯГАЧИ И
ГРУЗОВИКИ DAF

НОВЫЕ ПРИЦЕПЫ
И ПОЛУПРИЦЕПЫ

ПОДЕРЖАННЫЙ
ПОДВИЖНОЙ
СОСТАВ

**ФИНАНСИРОВАНИЕ НОВОЙ
И БЫВШЕЙ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНИКИ
ПОДЕРЖАННЫЕ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ
СО СТОЯНКИ В МОСКВЕ**



Участник выставки
КомТранс-2004

Посетите наш стенд **F5**
на открытой выставочной площадке

СЕРВИС-ЦЕНТРЫ

МОСКВА тел. (095) 448-0756, 980-9128
С.-ПЕТЕРБУРГ тел. (812) 370-1510

САРАТОВ тел. (8452) 45-85-25

DESIGN BY S&P/M&A/W



ВТОРАЯ ЖИЗНЬ СОЛДАТА

84



Александр Евдокимов
Фото автора и фирмы Tatra

Наверное, нет смысла объяснять, что значат грузовики Tatra для России. Многие десятилетия эти чешские машины поставлялись в нашу страну, тысячи Tatra вкалывали на тысячах советских строек во всех уголках страны. Эти грузовики пользовались у наших водителей большой любовью за комфорт, высокую проходимость, простоту, ремонтпригодность и продуманность конструкции, а также колоссальную живучесть даже в самых варварских условиях работы. В Магаданской области одна Tatra 111, отработавшая 25 лет (!), даже установлена на пьедестал, и сегодня это, похоже, единственный в нашей стране памятник иностранному автомобилю. Заслуженный памятник!



Длинная и примечательная история фирмы Tatra и ее знаменитых машин заслуживает отдельного и обстоятельного разговора, к которому мы обязательно вернемся. Однако в этот раз мы хотим рассказать об одном довольно редком грузовике Tatra из 138-го семейства.

Грузовики Tatra серии 138 производились с 1959 по 1972 г., сменив на конвейере легендарную Tatra 111 (1942-1962 гг.). Модельный ряд включал в себя около полутора десятков исполнений: самосвалы, шасси, тягачи и грузовики с бортовыми платформами. В Россию было поставлено около 5,5 тысяч «сто тридцать восьмых», из которых большую часть составляли как раз самосвалы. Увы, сегодня «в живых» из этих тысяч

остались считанные единицы, и дело тут вовсе не в давности лет: много этих уникальных машин безжалостно порезали на металлолом, и не меньшее количество «чешек» было списано и элементарно брошено на догнивание и разграбление. Но не перевелись еще в России энтузиасты, которые находят «умирающие» Tatra и дают им вторую жизнь.

...Крайне редко встречающаяся в России военная модификация Tatra 138 VN, выпущенная в 1965 году, попала к своим «реаниматорам» далеко не в парадном виде: облезшая краска, полуразвалившаяся деревянная бортовая платформа, вся механическая часть в грязи и масле... Но, несмотря на непрезентабельный вид, машина, главное, была не битая, «жестянка» оказалась в неплохом со-



Приборная доска взята от Tatra 148. Отделка деревом – самодельная

Мимо таких педалей не промахнешься даже при желании





Двигатель T-928. Два больших синих бочонка – воздушные фильтры масляного типа. Стрелкой показан закрытый заглушкой канал в воздушном коллекторе, куда для подогрева при зимнем запуске можно подвести горячий воздух либо направить туда пламя обычной паяльной лампы

Воздухозаборники двигателя расположены в крыльях. Под пластиковой заглушкой – гнезда под установку шноркелей для преодоления глубоких бродов

стоянии (это после почти 40 лет!), так что был смысл попробовать восстановить все это до презентабельного вида. Энтузиазма было не занимать, и работа закипела.

Машину тщательно отшкурили от старой краски, восстановили бортовой кузов и все это покрасили заново, но уже в другой цвет. Еще пришлось кое-

где подварить слегка пожелавшие пороги.

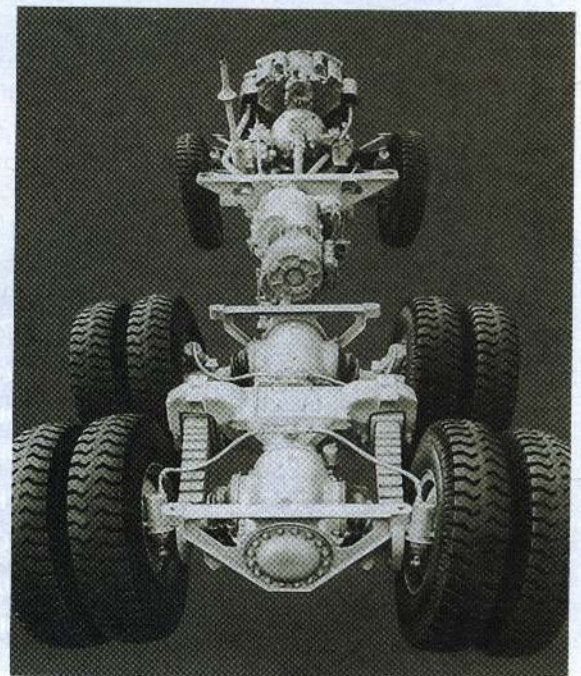
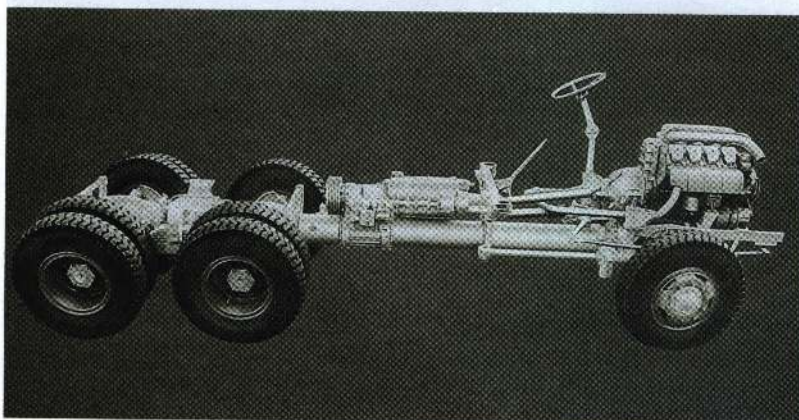
Надо сказать, что в процессе «реанимации» Tatra рассталась не только с первоначальным цветом. Внешне оригинальная военная версия, кроме защитного цвета хаки, отличалась еще несколькими элементами. Во-первых, это большой люк в крыше. Во-вторых, дворни-

ки устанавливались над лобовым стеклом и имели аварийный ручной привод на случай отказа электромоторчиков. В-третьих, сигналы поворотов на кабине и крыльях были круглой формы, а передний бампер представлял собой простой угловатый швеллер с кронштейнами под установку регулируемых габаритных «усов». Так вот, в ходе восстановления грузовика владельцы люк вырезали, дворники перенесли под лобовое стекло, приспособив к ним электромоторчики от Tatra 148, а простенькие круглые поворотники заменили на овальные, от гражданских моделей. Бампер тоже переделали, сделав его более округлым и цивильным.

Салон же вообще преобразился почти до неузнаваемости! Первое, что бросается в глаза – обшитые кожей заменителем сиденья (родные), задняя стенка, двери и стойки кабины, потолок и передняя панель. Потом, приглядевшись, замечаешь деревянные вставки на дверях,



Шасси грузовика Tatra 138. Коробка передач стоит по центру машины и связана с двигателем карданным валом. Передняя подвеска – независимая, на торсионах, работающих в паре с рычажными амортизаторами, задняя подвеска – независимая, на листовых рессорах



панели приборов и рычаге КПП. М-да, ничем подобным в военной версии и близко не пахло, там кругом – только голый крашенный металл. А тут такие «буржуйские роскошества»! С другой стороны, нынешние владельцы делали эту машину для души, а не для боевых действий в тылу потенциального врага. К тому же, обшивка салона мягким материалом не только эстетична, но и обеспечивает дополнительную шумо-теплоизоляцию.

Теперь заглянем под капот. Для всего 138-го семейства грузовиков Tatra предлагался один двигатель – атмосферная 180-сильная дизельная «восьмерка» T-928 воздушного охлаждения (подробности в таблице). Двигатель на восстанавливаемом грузовике оказался в весьма приличном состоянии и глобальных работ по восстановлению не потребовал. Его только отчистили от грязи и старой краски, промыли систему смазки, заново покрасили, перебрали форсунки и поставили отечественный генератор, так как на «родном» генераторе не удалось найти замену сгоревшему реле зарядки. И пока мотор работает без особых проблем. Правда, скоро, видимо, понадобится менять кое-какие прокладки, а то двигатель потихоньку «потеет» маслом. Возраст, никуда не денешься...

При упоминании о воздушном охлаждении у кого-то могут сразу возникнуть недобрые ассоциации с «Запорожцем», точнее, с его «воздушным» двигателем, имевшим хроническую склонность к перегреву. Крепко засела в голове нашего соотечествен-

ника мысль, что подобный мотор – это сплошное мучение и удел только такого «чуда техники», как «Запорожец»! Но это не так, недаром ведь Tatra до сих пор выпускает «воздушники», имеющие ряд преимуществ против традиционных моторов. И тот, кто имел дело с Tatra, скажет, что лучшего двигателя не придумать. Отказ от системы водяного охлаждения позволяет серьезно упростить и облегчить двигатель, а также повысить его надежность и ремонтно-пригодность. Особенно хорошо двигатель воздушного охлаждения подходит для работы в районах Севера, так как завести и прогреть его в трескучий мороз намного проще, чем мотор с водяным охлаждением.

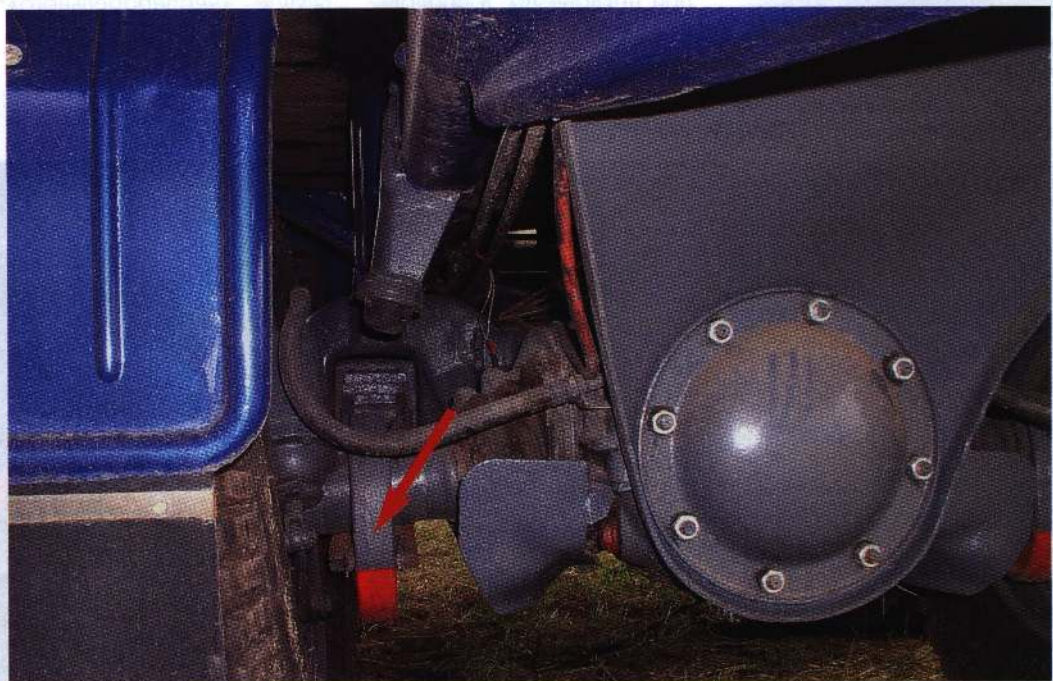
За охлаждение двигателя отвечает мощный вентилятор, который прогоняет воздух между сильно оребренными, как у мотоциклов, цилиндрами и головками цилиндров. На предшествующих Tatra 111 с 12-цилиндровым дизелем вентиляторы

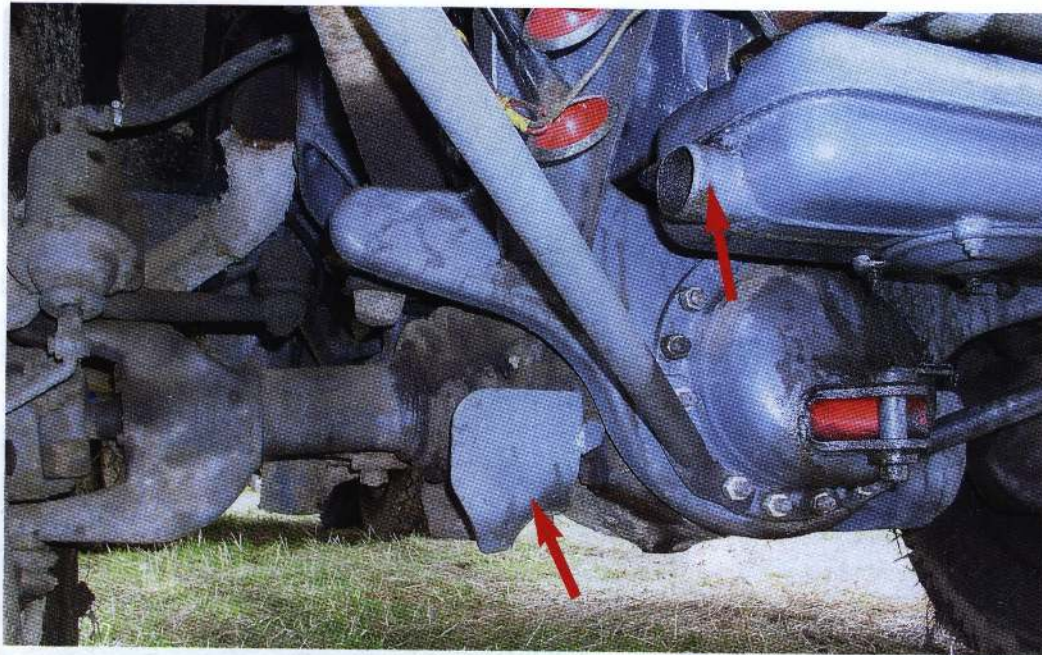


Картер главной передачи в разрезе

(их было два) имели ременный привод, однако на грузовиках 138-й серии в приводе вентилятора появилась гидромуфта, которая обеспечивает скорость вращения вентилятора, которая в несколько раз выше скорости вращения двигателя. К тому же гидромуфта попутно работает как демпфер, амортизирующий ударные нагрузки на вентилятор при резком изменении числа оборотов двигателя. Но главное, что при правильной регулировке мотора и

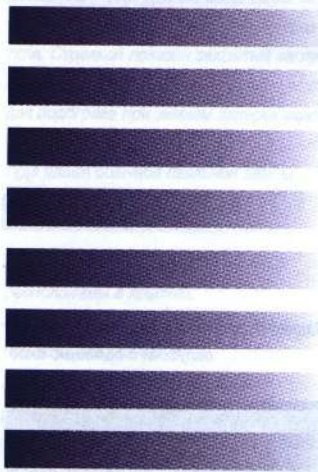
Задние рессоры «привязаны» к кожухам полуосей с помощью скоб





Передняя подвеска. Стальные пластины прикрывают уплотнительные резиновые манжеты полуосей от повреждений на бездорожье. На масляном бачке двигателя видны специальные патрубки для подвода теплого воздуха. В мороз такой подогрев бачка помогает «растопить» масло и облегчить пуск мотора

88



грамотной технике езды перегрев двигателя – явление исключительное, даже если грузовик трудится в условиях тропической жары.

Система смазки двигателя циркуляционная, под давлением, с так называемым «сухим» картером. Такая система обеспечивает надежную смазку деталей даже при наклоне 40° в продольном и 30° в поперечном направлении. Так что при

штурме косоголов двигателя масляное «голодание» не грозит.

«Татровские» двигатели всегда приятно удивляли водителей и механиков своей высокой ремонтпригодностью, и это случай не исключение. Например, цилиндры двигателя выполнены по раздельной (!) схеме. Так что в случае «неоперабельного» повреждения меняется не дорогой блок целиком, а толь-

ко один цилиндр – достаточно отвернуть несколько шпильек! Коленвал двигателя тоже выполнен разборным: если шатунная шейка серьезно повреждена или ее уже не удастся перешлифовать на новый размер, она просто отвинчивается и заменяется новой. Сравните с заменой коленвала целиком! Коренные шейки коленвала, кстати, установлены на роликовых (!) подшипниках, что также удлиняет срок службы коленвала и упрощает ремонт.

Отдельно стоит отметить то, насколько серьезно Tatra 138 VN подготовлена к зимним условиям эксплуатации. За кабиной установлен мощный автономный отопитель сухого типа, который может одновременно подавать теплый воздух не только в кабину, но и в кузов! Чтоб, понимаешь, не мерзли сидящие в тентованном кузове солдаты. Кроме этого, «автономка» может работать еще и как предпусковой подогреватель двигателя. С помощью трубопроводов она подает горячий воздух прямо в моторный отсек, отогревая блок цилиндров. Кроме цилиндров дополнительно могут подо-

Через эти шкивы трос стоящей сзади лебедки протягивается вперед



греваться масляный бачок и воздушные коллектора двигателя. И уж на самый крайний случай в воздушных коллекторах предусмотрены каналы для впрыскивания эфира! После такого «системного подхода» двигатель заведется однозначно, даже если грузовик неделю простоял на Северном полюсе и промерз, что называется, до звона. Надо сказать, что такого «зимнего пакета» в базовой комплектации на гражданские версии завод не предлагал. Ну, так ведь и машина перед нами – военная. А военный автомобиль, он, как пионер, – должен быть «всегда готов»...

Не менее примечательно и само шасси грузовика, сложенное по знаменитой «татровской» схеме, которой уже более 80 лет. Основой грузовику служит могучая хребтовая рама в виде пустотелой трубы. Главным преимуществом такой рамы является ее колоссальная жесткость на изгиб и кручение, при этом установленные на отдельном подрамнике кузова или оборудование оказываются надежно изолированы от деформационных усилий. Поэтому даже груженный автомобиль может легко передвигаться по сплошным оврагам-буеракам с постоянными диагональными вывешиваниями без риска согнуть или сломать раму и кузов, как это может случиться на грузовиках с традиционной рамой. Кстати, благодаря жесткости хребтовой трубы Tatra является, наверное, единственным грузовиком в мире, который может ездить без одного переднего колеса!

Крутящий момент двигателя передается на основную 5-ступенчатую механичес-

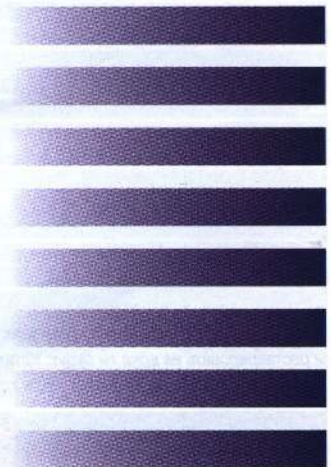


Электропневматический механизм управления дополнительной коробкой передач. Чуть ниже виден еще один блок, через который пропускается вперед трос лебедки

кую КПП. Сама коробка стоит в центре автомобиля над «хребтом» рамы, так что к ней легко подобраться для ремонта или демонтажа. Основная коробка передач заблокирована с 2-ступенчатой дополнительной коробкой (демультипликатором), благодаря чему в распоряжении водителя постоянно находятся 10 передач: 5 повышенных и 5 пониженных, плюс две передачи заднего хода. Самое интересное, что управление дополнительной коробкой – электропневматическое! И для переключения с повышенных рядов передач на пониженные и наоборот достаточно переключить флажок на рычаге КПП. Подключение переднего ведущего моста и блокирование межколесных дифференциалов тоже идет за счет электропневматики – достаточно нажать несколько кнопок на панели приборов. Очень удобно! Это сейчас электропневматическим управлением трансмиссии никого не удивишь, а пред-

ставьте, как это смотрелось тогда, в 60-е годы!

От дополнительной КПП крутящий момент передается на ведущие мосты с помощью трансмиссионных валов, проходящих внутри несущей трубы рамы. С одной стороны, к валам в этом случае труднее подобраться в ходе ремонта, зато эти валы надежно защищены от грязи и повреждений. Другая характерная особенность «татровской» ходовой – это



От дополнительной коробки передач идет приводной кардан на лебедку. Ручной тормоз действует на трансмиссию. Стрелкой показан электропневматический механизм блокировки межколесного дифференциала





разрезные мосты с качающимися полуосями. Чтобы обеспечить качание этих полуосей и обойтись без сложных карданов и шарниров, конструкторы поступили просто: снабдили каждую полуось собственной главной передачей, состоящей

из отдельной тарельчатой и конической шестерен. (Вот почему полуоси правой и левой стороны смещены относительно друг друга на несколько сантиметров вдоль трубы). Качающиеся полуоси обеспечивают колесам огромные ходы вверх и вниз,

А так Tatra 138 VN выглядит в оригинале. Правда, участь этой машины – быть «донором» запасных частей, и реставрировать ее вряд ли будут. Кстати, описанная в этой статье машина попала в руки нынешних владельцев примерно в таком же состоянии, что и грузовик на фото. Как говорится, почувствуйте разницу...



поэтому даже на сильнопересеченной местности шины надежно сохраняют контакт с грунтом.

Полный привод, блокируемые межколесные дифференциалы всех трех осей, большой клиренс, длинноходные независимые подвески – все это наделяет Tatra поистине танковой проходимостью. Чтобы «засадить» машину, надо здорово постараться. Но если все-таки угораздило, на помощь придет расположенная сзади под кузовом механическая лебедка, которая входит в штатное оснащение военных модификаций грузовиков Tatra. Сама лебедка имеет привод от дополнительной коробки передач, так что развиваемого усилия достаточно, чтобы без особого напряжения выдернуть из любой «засады» даже тяжело нагруженный автомобиль. Главное, чтобы не порвался трос и дерево попало потолще. А если грузовик надо вытаскивать не назад, а вперед? Продумано и это: на раме предусмотрены несколько шкивов, через которые трос пропускается и выводится вперед! Да, с таким солидным внедорожным «вооружением» непроходимых мест на карте планеты для Tatra 138 VN почти не остается...

Здесь мы остановим наш рассказ. Можно, конечно, еще долго расписывать эту машину, ее конструкцию и ходовые качества, и все равно не получится сказать всего. Лучше все это один раз увидеть, услышать и потрогать самому. Как? Приходите на фестиваль «Автоэкзотика» (9-11 июля) в Тушино – все увидите.

Технические характеристики Tatra 138 VN (данные производителя)

Модель автомобиля		Tatra 138 VN
Тип автомобиля		Автомобиль-платформа с лебедкой
Двигатель	модель тип	Tatra 928-10 V8, дизельный, 4-тактный, безнаддувный, воздушного охлаждения, с двумя клапанами на цилиндр и непосредственным впрыском топлива
Порядок впрыска топлива		1, 6, 3, 5, 4, 7, 2, 8
Давление впрыска, атм		170
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм		120/130
Рабочий объем, см ³		11 762
Степень сжатия		1:16,5
Макс. мощность, л.с./об/мин		180/2000
Макс. крутящий момент, кг/м/об/мин		72/1200
Холостые обороты, об/мин		550-600
Газораспределительный механизм		OHV (overhead valve) – с верхним расположением клапанов
Фазы газораспределения:	впускные клапаны открыты/закрыты выпускные клапаны открыты/закрыты	14° до в.м.т./46° после н.м.т. 38° до н.м.т./22° после в.м.т.
Зазор клапанов, мм	впускные выпускные	0,2 0,2
Расход топлива, л/100 км		31
Вес двигателя, кг		700
Емкость топливного бака, л		150
Смазка двигателя		Циркуляционная, под давлением, с «сухим» картером
Емкость масляного бака, л		19
Стартер*		Pol-Magneton, 8 л.с./24 В
Генератор		Pol-Magneton, 24 В/500 Вт
Сцепление		Сухое, двухдисковое
Основная коробка передач		Механическая, пятиступенчатая
Синхронизированные передачи		2, 3, 4, 5
Передаточные отношения КП		1-10,13 2-4,82 3-2,84 4-1,63 5-1,1 3х-1,8,55
Дополнительная КП (демультипликатор)		Двухступенчатая
Передаточные отношения доп. КП		1:1,625 – 1:2,2
Передаточное число главной передачи		1:3,39
Размер колесных дисков/покрышек		8,0x20/11,00x20
Собственная масса автомобиля, кг		10 000
Грузоподъемность автомобиля, кг		12 540
Масса буксируемого прицепа, кг		16 000
Распределение массы по осям, кг	передняя задние	4300 2x9000
Ширина колеи (спереди/сзади), мм		1930/1752
Колесная база, мм		4260+1320
Габариты автомобиля: д/ш/в, мм		8497/2442/2500
Габариты грузовой платформы: д/ш/в, мм		5000/2290/1100
Площадь грузовой платформы, м ²		11,45
Дорожный просвет, мм		290
Диаметр разворота, м		20
Максимальная скорость, км/час		71
Угол въезда		40°

Примечание: * на гражданские модификации ставились стартеры мощностью 6 л.с.

Редакция благодарит
российское представи-
тельство фирмы Tatra
за помощь
в подготовке
материала.

Рассмотрим варианты приоб-
ретения грузовиков Tatra 138
и Tatra 148 в любом состоя-
нии, а также запчастей и лите-
ратуры по этим грузовикам.
Тел. 8-905-513-51-32
(Дмитрий)



ООО АТТ-МОТОРС

Официальный дилер: TATRA, UDS

А также L-34, KAROSA, LIAZ, AVIA, UNC

– продажа новой и б/у техники

(экскаваторы, самосвалы,
погрузчики и т.д.)

– запасные части

(наличие более 7500 наименований)

– ремонт техники

(дилерский сервис)

– ЛИЗИНГ



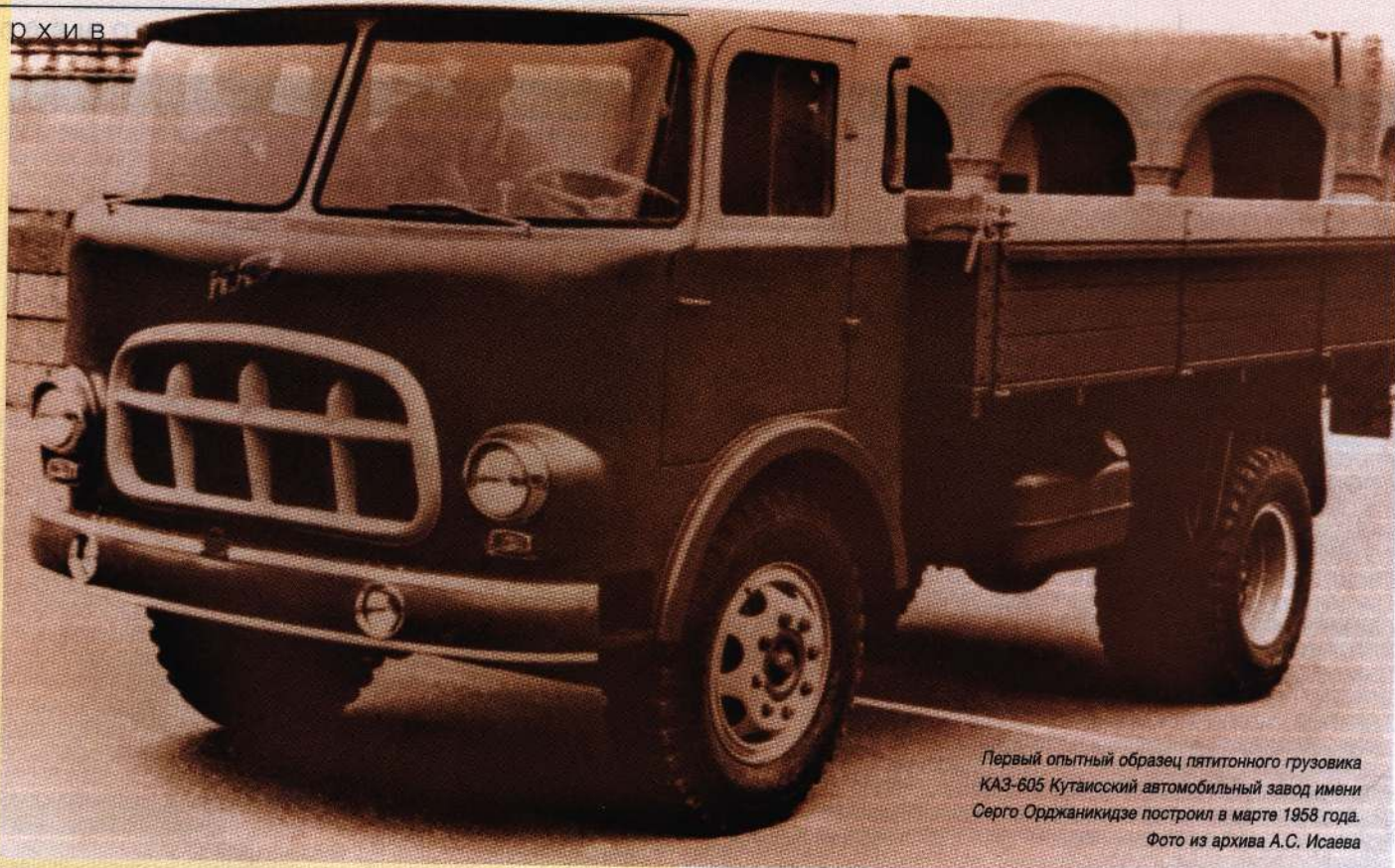
Тел.: (095) 415-1100, 415-0700, 415-0184

415-2984, 415-2978

www.tatraclub.ru

tatraclub@comail.ru





Первый опытный образец пятитонного грузовика КАЗ-605 Кутаисский автомобильный завод имени Серго Орджоникидзе построил в марте 1958 года. Фото из архива А.С. Исаева

Александр Новиков

Грузинские БУРУБУХАЙКИ

В годы первых сталинских пятилеток автомобильная промышленность развивалась только в Российской Федерации, другие союзные республики автомобилестроения не имели. ЗИС, ГАЗ, ЯАЗ снабжали автомобильной техникой весь СССР и близлежащие небольшие государства – Латвию, Литву, Эстонию, Финляндию, Афганистан и Иран. В результате победы в Великой Отечественной войне СССР увеличился в размерах, и в соответствии с планом IV пятилетки восстановления и развития народного хозяйства на 1946–1950 годы предусматривалось строительство автомобильных и автосборочных заводов в Минске, Львове, Днепропетровске, Одессе, Риге, Тарту и грузинском городе Кутаиси.

Вновь построенный Кутаисский автомобильный завод имени Серго Орджоникидзе начал свою жизнь с выпуска в 1952 году грузовых автомобилей ЗИС-150, дублируя их производство с московским ЗИСом. Затем заводские специалисты разрабатывают на основе этого грузовика короткобазный седельный тягач КАЗ-120Т для буксировки одноосных самосвальных полуприцепов-хлопковозов КАЗ-716, предназначенных для транспортировки незатаренного хлопка-сырца с заготовительных пунктов на хлопковые заводы. На сварной раме из двух продольных балок, соединенных поперечинами, устанавливался металлический кузов с открывающимися боковыми бортами. Он мог опрокидываться при помощи двух гидроцилиндров, для защиты хлопка-сырца от атмосферных осадков и пыли полуприцеп снабжался тентом, закрывающим кузов сверху. С 1953 года началось серийное производство таких полуприцепов. Кроме него заводские инженеры разрабатывают конструкцию полуприцепа-хлопковоза УАЗ-707 для седельного тягача ГАЗ-51П, производство которого разворачивается в Ташкенте на заводе «ТАШАВТОМАШ». Оба полуприцепа становятся основными перевозчиками хлопка-сырца в Советских республиках Средней Азии.

Грандиозное строительство гидротехнических сооружений потребовало большого количества автомобилей-самосвалов, поэтому в 1954 году Кутаисский автозавод параллельно с автопоездами-хлопковозами выпускает трехсторонние самосвалы грузоподъемностью 3,5 тонны – КАЗ-600 на базе ЗИС-585. Этот самосвал снабжается тягово-цепным устройством, позволяющим буксировать прицеп-самосвал. Кузов КАЗ-600 имел прямобортную платформу с тремя откидными бортами, опирающуюся непосредственно на надрамник, с которым он соединялся четырьмя шарнирными опорами. При подъеме кузова боковой борт, расположенный со стороны опрокидывания, мог поворачиваться около нижних шарниров на угол в 90 градусов. С левой стороны между кабиной водителя и платформой имелась ручка с тремя вырезами, определяющими положение запорных тяг осей опрокидывания кузова. В 1956 году начинается выпуск модернизированных автомобилей-самосвалов КАЗ-600 с силовым агрегатом ЗИЛ-164, а затем КАЗ-600В на базе автомобиля ЗИЛ-164А. Таким образом, Кутаисский автозавод становится почти монопольным производителем хлопковозов и трехсторонних самосвалов в нашей стране.

Но не только грунт, гравий, песок приходится перевозить на строительных работах, не меньше работы для цементовозов и растворовозов. Поняв потребности советской строительной индустрии, на КАЗе налаживают производство автоцементовозов КАЗ-585 в 1955 году, КАЗ-601 в 1960-м и КАЗ-601А в середине шестидесятых. Кутаисские цементовозы разгружались путем опрокидывания цистерны с помощью гидравлического двухцилиндрового подъемника. Для очистки цистерны от остатков цемента на дне были установлены два пневматических вибратора. Контролировать наполнение цистерны водитель мог посредством наблюдения за указателем наполнения.

Семилетним планом развития народного хозяйства СССР на 1959-1965 годы предусматривалось развертывание на Кутаисском автомобильном заводе выпуска грузовых автомобилей и седельных тягачей собственной оригинальной конструкции с кабиной, расположенной над двигателем, усиленными тормозами и усиленной системой охлаждения двигателя, потому что эти грузовики и седельные тягачи предназначались для эксплуатации в условиях горной местности. Основные узлы шасси и двигатель унифицировались с такими же узлами автомобилей производства Московского автомобильного завода имени Лихачева. На базе грузовика было намечено производить седельный тягач, колесная база которого была значительно уменьшена – до 2800 мм по сравнению с колесной базой в 4000 мм седельного тягача ЗИЛ-120Н, что сокращало длину автопоезда и одновременно улучшало его маневренность. Кабины грузовика и седельного тягача должны были стать унифицированными.

Первый опытный грузовик КАЗ-605 был создан в марте 1958 года. Он имел довольно оригинальную облицовку радиатора, но безобразный дизайн кабины, позаимствованный с распространенных тогда в СССР австрийских грузовиков «Ав-



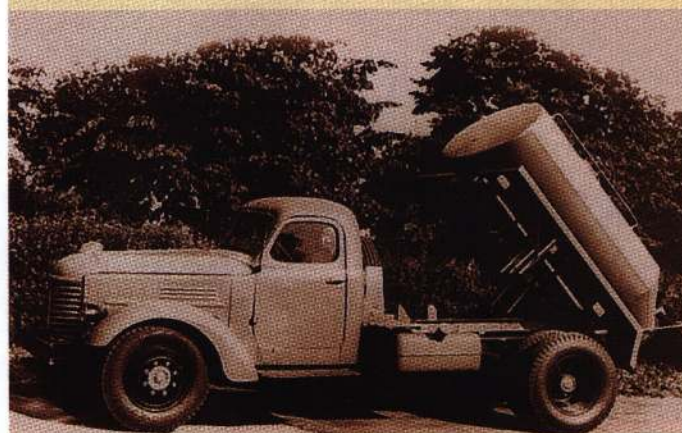
Самосвальный автопоезд для транспортировки хлопка-сырца, состоящий из седельного тягача КАЗ-120Т и полуприцепа КАЗ-716, изготовлялся с 1955 по 1962 годы.

Фото из архива А.С. Исаева



Трехсторонние автосамосвалы КАЗ-600 В оборудовались сварной платформой емкостью 2,4 м³ и имели козырек для защиты кабины от падающего груза.

Фото из архива Л.М. Шугурова



Автомобиль-цементовоз КАЗ-601 с автоматически открывающимся загрузочным люком стал первым советским специализированным транспортным средством для перевозки цемента. Фото из архива Л.М. Шугурова





Следующий вариант КАЗ-606 с полуприцепом-скотовозом ОдАЗ-822 экспонировался на ВСХВ в 1960-62 годах.
Фото из архива А.С. Исаева



Серийная «Колхида» с семитонным полуприцепом ММЗ-584 – основной автопоезд на дорогах страны с 1964 по 1970 годы. Обратите внимание на забрызганный маслом диск заднего колеса – следствие подтекающего сальника.
Фото автора



Новый седельный тягач КАЗ-608 с полуприцепом-хлопководом ТМЗ-879 – экспонат Международной выставки «Сельскохозяйственные машины и оборудование», проходившей на ВДНХ в июне 1966 года.
Фото автора

стро-Фиат». Затем машину пригнали в Москву и продемонстрировали в Министерстве автомобильной промышленности, где ее забраковали. Но уже к 41-й годовщине Октября коллектив экспериментального цеха во главе с главным конструктором Д. Картвелишвили создал другой опытный образец грузовика КАЗ-605 и седельного тягача КАЗ-606 с двигателем мощностью 110 л.с. Дизайн кабины и переднего оформления этих машин как две капли воды напоминал американские «Форды» серии «С» 1957–1980 годов, только облицовка радиатора была выполнена в форме обрешеченного квадрата, а вместо слова «FORD» на торпедо кабины было написано «Колхида» на грузинском языке. Оба автомобиля экспонировались на ВСХВ в 1959 году, однако в серию они не пошли. В 1960 году появилась еще одна опытная «Колхида» с иной облицовкой радиатора, имевшей одиннадцать квадратов, фарами установленными вверх и противотуманными дополнительными фарами внизу.

К началу 1962 года был создан окончательный вариант седельного тягача КАЗ-606 «Колхида», в котором были учтены замечания к экспериментальным образцам. В частности, компоновка «кабина над двигателем» была оставлена, что позволило наряду с улучшением обзорности и освещения сократить длину автомобиля, а следовательно и минимальный радиус поворота. В результате повысилась маневренность тягача, что оказалось очень важным при сцепке и расцепке, загрузке и разгрузке полуприцепа. На «Колхиде» устанавливался форсированный двигатель КАЗ-120, развивавший 109 л.с., поэтому для обеспечения необходимого тягового усилия пришлось увеличить передаточное отношение главной передачи до 9,28. Удлиненные рессоры и передние телескопические амортизаторы увеличили плавность хода. В кабине, кроме сидений водителя и пассажира, было установлено спальное место, на котором шофер мог отдыхать в пути, в дальнем рейсе. Кабина была изолирована от шума двигателя, в ней имелась приточно-вытяжная вентиляция и интенсивный воздухообмен при помощи электрического вентилятора. А на месте, где запирается капот, был устроен широкий проем, что давало возможность обслуживать двигатель не выходя из кабины.

КАЗ-606 оборудовался выводом для питания тормозной системы и освещения полуприцепа. Автопоезд общим весом до 9500 кг мог развивать скорость до 60 км/час – больше не позволял устаревший двигатель. Тем не менее было налажено серийное производство седельных тягачей КАЗ-606. «Колхида» вышла на дороги страны – писал журнал «За рулем» в 1962 году. Если грузовик КАЗ-605 так и остался опытным образцом, то седельные тягачи стали основными транспортными средствами для междугородных перевозок. «Колхидами» были укомплектованы автохозяйства России, Латвии, Эстонии и других союзных республик. Эксплуатационные преимущества седельного тягача с кабиной над двигателем и спальным местом позволили КАЗ-606 быстро вытеснить из грузового парка тягачи ЗИС-120, ЗИЛ-164АН и даже новый ЗИЛ-130В1. Бортовая «Колхида» оказалась не нужна, количество грузовиков средней грузо-

подъемности в стране было большим, чем требовалось народному хозяйству.

Одновременно с выпуском «Колхиды» на Кутаисском автомобильном заводе начались работы по созданию перспективных моделей седельных тягачей и грузовиков, на которых предполагалось устанавливать более совершенные узлы и агрегаты. В частности, новый восьмицилиндровый У-образный двигатель мощностью 150 л.с., вместо двухдискового сцепления применить однодисковое и пятискоростную коробку передач с синхронизаторами на всех передачах, кроме первой и заднего хода. Дисковый стояночный тормоз предполагалось заменить барабанным, использовать двухскоростной задний мост, который позволил бы не только улучшить эксплуатационные и динамические качества тягача, но и значительно продлить срок службы двигателя. Управлять переключением двухскоростного редуктора заднего моста можно было с места водителя. На машине появилась более совершенная подвеска, а в содружестве с работниками Академии наук Грузинской ССР и московского института НАМИ была создана пневматическая подвеска заднего моста взамен рессорной. Такой автомобиль оборудовался откидной кабиной, он получил индекс КАЗ-608 и был показан широкой публике на ВДНХ в сезоне 1964 года. Кроме улучшенной механики, машина имела более приятную переднюю облицовку, для нее был создан специальный двухосный девятитонный полуприцеп КАЗ-717, оказавшийся, к сожалению, достаточно тяжелым, поэтому начать серийное производство этой улучшенной «Колхиды» удалось только в 1970 году.

Бортовой КАЗ-608 снова остался опытным образцом. Хотя на короткобазном шасси этого автомобиля были построены небольшие партии автомобилей-лифтов АЛ-4 и топливозаправщиков ТЗ-2, которые успешно эксплуатировались в аэропортах, где особую ценность приобретала их маневренность. В 1973 году кутаисские автомобили получили новую просторную кабину и цифровой индекс КАЗ-608В. Были построены опытные образцы «Колхид» с приводом на все колеса по формуле 4+4, однако к 1976 году в производственной программе завода имени С.К. Орджоникидзе остались только дорожные седельные тягачи, а еще через десять лет появился последний вариант КАЗ-608 В2 с усиленной рамой и подвеской.

«Колхиды» доминировали в парке средних седельных тягачей, эксплуатировавшихся в СССР, однако на экспорт они не поставлялись. Главной причиной было низкое качество сборки, приводившее к быстрому износу узлов и деталей, поэтому автомобили из Кутаиси даже не рекламировались в каталогах «Автоэкспорта».

К концу семидесятых годов КАЗ, не сумевший воспитать своих квалифицированных конструкторов, оказался в техническом тупике. На помощь пришли московские инженеры из НАМИ, разработавшие для грузинских автомобилестроителей не имевший аналогов двухосный полноприводный сельскохозяйственный самосвал грузоподъемностью 5,5 тонн с кабиной над двигателем. С 1984 года эта машина пошла в производство как КАЗ-4540. Он комплектовался У-образным шестицилиндровым дизелем ЯМЗ-642 мощностью 155 л.с., вынесенным за пределы колесной базы и работающим сов-



Очередная попытка построить грузовик КАЗ-608 была предпринята в 1969 году, когда опытный образец автомобиля был пригнан в Москву, в Министерство автомобильной промышленности.
Фото автора



Опытный автопоезд повышенной проходимости КАЗ-4430 с полуприцепом КАЗ-9378 для транспортировки сельскохозяйственных грузов – экспонат выставки «50 лет Советского автомобилестроения» 1974 года.
Фото автора



Сельскохозяйственный самосвал КАЗ-4425 с колесной формулой 4x4, экспонировался на ВДНХ в 1977 году, но в серию не пошел.
Фото автора





Рядом с серийным КАЗ-4540 500-килограммовый «АХА» («Мечта крестьянина»), мотор 22 л.с., расход топлива всего 6 литров на 100 км пути. Последнее рекламное фото, 1991 год. Фото из архива Л.М. Шугурова

Целевой обмен чертежами, фотографиями, и пр. автотранспортной техники ВОВ. 353730, Краснодарский край, Каневская, а/я 1.

местно с восьмискоростной КПП, установленной под кузовом, что дало идеальную развесовку полной массы автомобиля. Одинарные колеса с радиальными широкопрофильными шинами, неотключаемый привод передней оси, особо долговечные ШРУСы и блокируемые дифференциалы улучшили проходимость автомобиля. Специально для работы с КАЗ-4540 был предназначен двухосный 5,5-тонный прицеп-самосвал ГKB-8535. Грузоподъемность автопоезда составляла 11 тонн, а его полная масса 21 тонна. На основе этого самосвала разработали седельный тягач КАЗ-4440 с колесной формулой 4x4 и 11,5-тонный грузовик 6x4.

Начало перестройки, развал Советского Союза свели «на нет» производство КАЗ-4540. Пытаясь как-то остаться на плаву, кутаисские конструкторы разработали «грузинский Мультикар» – небольшой транспортер «Мечта крестьянина», рассчитанный на небольшие фермерские хозяйства, однако отсутствие инвесторов так и оставило этот автомобильчик мечтой. В 1991 году Кутаисский автомобильный завод имени С.К. Орджоникидзе практически умер.

Сегодня в потоке машин увидеть «Колхиду» невозможно, низкое качество изготовления, интенсивная эксплуатация отправили их все в металллом. Но нет правила без исключения – один эстонский шофер-дальнобойщик своими руками идеально восстановил седельный тягач КАЗ-606 одного из первых выпусков и теперь регулярно появляется на нем на всевозможных тусовках старинных грузовиков.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЕЙ КАЗ

	КАЗ-600	КАЗ-601	КАЗ-605	КАЗ-606	КАЗ-608	КАЗ-608	КАЗ-4510
Груз, кг	3 500	3 500	4 000	9 500	10 000	12 000	5 500
Годы вып.	1955– 1962	1954– 1960	1962	1961– 1968	1970– 1976	1976– 1984	1985– 1990
Число мест в кабине	3 3 2 + односпальное						
Двигатель							
Тип	карбюраторный, четырехтактный водяного охлаждения					дизельный	
Число цил.	6	6	6	6	У-8	У-8	У-6
Рабочий объем, см	6 000	6 000	5 555	5 555	6 500	6 500	8 140
Степень сжатия	6.0	6.2	6.2	6.2	6.5	6.5	17
Мощность, л.с.	95	95	104	104	150	170	155
Число обор.	2 400	2 400	2 600	2 600	3 000	3 600	2 500
Число передач в коробке	5	5	5	5	5	5	4
Размер шин	9.00-20	9.00-20	260.20	260.20	260.20	260.20	370-80P508
Габаритные размеры, мм							
Длина	6 000	6 050	5 995	4 950	4 905	5 165	6 810
Ширина	2 300	2 400	2 300	2 300	2 300	2 360	2 500
Высота	2 335	2 300	2 370	2 375	2 375	2 500	3 415
Колесная база, мм	4 000	4 000	3 000	2 800	2 800	2 900	3 500
Колея, мм							
передняя	1 700	1 700	1 770	1 770	1 770	1800	2 000
задняя	1 740	1 740	1 740	1 740	1 740	1 790	2 000
Вес в снаряж. сост., кг	4 300	4 530	4 200	3 868	3 900	4 000	3 610
Максимальная ск., км/час	65	60	60	65	75	80	75
Контрольный расход топлива на 100 км пути	29	30	35	40	45	35	25
Количество пост. машин	8 500	12 700	10	43 650	30 700	25 300	6 700

Тюменская
Международная
Ярмарка

IX СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА
АВТОСАЛОН

IV СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА
АВТОЗАПРАВочный КОМПЛЕКС

V СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА
ГОРОД-2004.

Жилищно-коммунальное хозяйство

18-21 мая 2004

ООО «ТЮМЕНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ЯРМАРКА»

Адрес: г. Тюмень, ул. Севастопольская, 12, Выставочный зал;

Телефон: (3452) 41-55-72; Телефакс: (3452) 41-55-69;

E-mail: fair2@tmn.ru; fair6@tmn.ru;

Internet: tyumfair.ru

Официальное открытие: 18 мая в 11.00

Часы работы выставки: с 10.00 до 17.00

International Business And Exhibition Center

НИЖЕГОРОДСКАЯ
ЯРМАРКА



Международный Деловой Выставочный Центр

НИЖЕГОРОДСКАЯ
ЯРМАРКА

АВТОФОРУМ

28 мая - 1 июня 2004



КОНГРЕСС

В рамках выставки
«АВТОФОРУМ 2004»
пройдет:

«ФЕСТИВАЛЬ
ТЮНИНГА»

Фестиваль
«Самавто НН -2004»
самодельная, старинная,
экзотическая
авто-мототехника

Фестиваль «No Limits»
drag racing
(уличные гонки)

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ВЫСТАВОЧНЫЕ ПРОЕКТЫ:

XII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «АВТОСАЛОН»

XII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «АВТОТЕХСЕРВИС»

V МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «АВТОКОМПОНЕНТЫ»

603086, Нижний Новгород, ул. Совнаркомовская, 13

Тел.: (8312) 775-880, 775-588, 775-589 Факс: (8312) 775-586, 776-635

E-mail: olegsport@yarmarka.ru dvl@yarmarka.ru URL: <http://www.yarmarka.ru>

SIA



OICA
ORGANISATION INTERNATIONALE DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES
INTERNATIONAL ORGANIZATION OF MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS

2004

12 Киевский Международный автосалон SIA'2004

12 Salon International de l'Automobile

Новейшие автомобили, транспорт,
автосервис и все-все-все для автомобилей

25-30 мая 2004 г.

Украина. Киев.

Национальный комплекс
«Экспоцентр Украины»

Организаторы:

Министерство транспорта Украины
Министерство промышленной политики
Украины

Ассоциация украинских производителей
автомобилей «Укравтопром»
Компания «АВТОЭКСПО»

25 мая с 10.00 до 13.00 –
время для работы прессы и специалистов

Автобусный экспресс-маршрут
от станции метро «Палац «Украина»

За информацией и заявками на участие
обращайтесь в компанию **AUTOEXPO**

Тел.: +38 (044) 239-27-04, 239-27-05

Факс: +38 (044) 239-27-15

ae@uri.com.ua

www.autoexpo.com.ua

АВТОМОБИЛИ СЕРВИС ЗАПЧАСТИ

ДЕСЯТАЯ ЮБИЛЕЙНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА



Присвоен в 2001 году

АВТОСАЛОН АВТОТЕХСЕРВИС УРАЛТРАНС

Информационная поддержка

ГТРК "Башкортостан"

107FM

РУССКОЕ РАДИО

РУССКОЕ РАДИО

Auto PARTS

АВТО ПТ

авто-2004

11-14 мая

Башкортостан, г. УФА

Республиканский Выставочный Комплекс

Организатор:



БАШЭКСПО
ВНЕАВТОМОБИЛЬНЫЙ ЦЕНТР

450080, Россия, г.Уфа, а/я 144

Тел.: (3472) 908-710, 908-711, 908-712, 908-713

Факс: (3472) 908-707

E-mail: auto_expo@bashexpo.ru, info@bashexpo.ru

http://www.bashexpo.ru

VIII международная выставка АВТОЭКСПО-2004

27 - 29 мая Калининград



Автомобилестроение,
автозапчасти, автошины, масла.
Автокосметика,
автоаксессуары, инструменты.
Мотоциклы,
мотороллеры, скутеры
и другая мототехника.
Гаражное оборудование.
Автосервис.



ВЦ "Балтик-экспо"

236006, г.Калининград, ул.Октябрьская, 3а
Тел./факс:(0112)36-10-01 Тел.:(0112)34-10-91

E-mail: baltexpo@kaliningrad.ru <http://www.balticfair.com>

Компания **АВТОЭКСПО** приглашает Вас
на Международную специализированную выставку

Транспорт+Логистика'2004

Новейшие транспортные средства,
услуги, инфраструктура

5-8 октября 2004 г.

Украина. Киев.
Национальный комплекс «Экспоцентр Украины»

Организаторы:

Министерство транспорта Украины
Министерство промышленной политики Украины
Ассоциация украинских
производителей автомобилей «Укравтопром»
Компания «АВТОЭКСПО»

Тематические семинары для специалистов

Автобусный экспресс-маршрут
от станции метро «Палац «Украина»

Украинская выставочная
компания «АВТОЭКСПО»
Тел.:++38 (044) 239-2704, 239-2705.
Факс:++38 (044) 239-2715
e-mail: ae@upi.com.ua
www.autoexpo.com.ua

АВТОЭКСПО



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-FL7 декабрь 93 г.в., белый, 260 л/с, 6x2, 15 т, рефр., Кариер, мясной фургон, длина 8 м, 500 т.км, спальник, рессоры, из Бельгии, таможня 100%, 19.700 евро.
Тел.: (812) 973-21-28

Вольво-FH12 420 л.с., Евро-2, 98 г.в., 700 т.км, беж.мет, пневмо, под. ось, ретардер, темпомат, кондиц., автоном., рация, АКПП + прицеп Векон, 99 г.в., 35.000 евро.
Тел.: (1037529) 676-60-18

Вольво-FH12 6x2, 97 г.в., белый, Евро-2 + прицеп Рендерс, полные 120 куб.м, тент, пневмо, отл. сост., 38.000 евро, торг только при осмотре.
Тел.: 767-55-50, Сергей

Вольво-FH12 95 г.в., 420 л.с., черный, Евро-2, глобик + спойлера, 780 т.км, автономка + кондиц., АБС, парашют, ц.смазка, блокировка, эл.пакет, муз., 24 200 евро.
Тел.: 8-903-522-44-90

Вольво-FH12 96 г.в., 800 т.км, голубой, алюм. диски, п/прицеп-реф. Шмиц, 95 г.в., желтый, установка Кариер Максима, 86 куб.м, в Вологде. 1 350 тыс. руб.
Тел.: 8-911-502-59-62

ДАФ-95 400 л.с., 91 г.в., 712 т.км, белый, Вебасто, пневмо + прицеп, 95 г.в., 93 куб.м, там. 100%, в идеал. сост., можно раздельно, 25.000 евро. Торг. Срочно.
Тел.: 8-916-428-57-62

Ивеко-35-12 белый, 97 г.в., 2.8TD, полный эл. пакет, в хор. сост., 11.000 евро.
Тел.: 799-24-19, Игорь

Ивеко-5912 99 г.в., 175 т.км, белый, 122 л.с., дизель, г/п 3200 кг, 18 куб.м, полезная длина 4,15 м.
Тел.: 8-926-233-86-87

Ивеко-6510 рефрижератор, 84 г.в., 300 т.км, г/п 2 т, дизель 2 л, V 12 куб., до -30 град., белый, нов. холод. установка, 8 камер, в хор. сост., 7.000\$.
Тел.: 8-903-727-58-07

МАН-12.170 84 г.в., тент, дл. кузова 6.5 м, зеленый, сост. хор. 7000 у.е.
Тел.: 8-910-739-01-48

Мерседес-1840 Актрос, синий, седельный тягач, 4x2, конец 97 г.в., 600 тыс. км, 400 л.с., эл. пакет, отличное состояние, полная предпродажная подготовка.
Тел.: 8-916-606-3297

МАН, Скания или Рено Магnum, сед. тягач + п/прицеп 82 кв.м возьму в аренду с выкупом.
Тел.: 8-903-405-3993, (863-75) 33-840

МАН-19403 95 г.в., 800 т.км, синий, прицеп Кегель, паровоз, 105 куб.м, АБС, EDC, ASP, ретардер, круиз, пневмо, ц.смазка, Евро-2, автономка, телефон, рация, сигнализация, 30 000 евро, торг.
Тел.: 8-916-675-14-32

МАН-25372 91 г.в., красный, прицеп бело-желтый, 600 т.км, 85 куб.м, АБС, вебасто, центросмазка, изотерма. 22 000\$.
Тел.: 8-927-274-29-45

МАН-25.422 холодильный, 93 г.в., белый, 780 т.км, б/п по РФ, Евро-1, ДВС и КПП с кап.ремонта; прицеп Аккерман, 34 палета, 82 куб.м, 25 550 у.е., торг.
Тел.: 109-91-30

Мерседес-1317 96 г.в., белый, 6 т, два спальника, тент L=8 м, ворота, складной гидроборт, 420 т.км, рессоры, из Бельгии, б/п по РФ, 18 100 евро.
Тел.: (812)973-21-28

Мерседес-1938 92 г.в., красный, 900 000 км, п/п Шерау, 89 г.в., 3-осн., ось подъемная, 86 куб.м, холодильник SB-3, сост. хор., 31 000\$.
Тел.: 8-916-885-71-19

объявление

БЛАНК

Для ответа: телефон или иной способ связи

Мерседес-2435 91 г.в., г/п 15 т, борт, тент, 366 л.с., АВС, 50 куб.м, ц.смазка, блокировка, фен, 2 спал. места, хор. резина, 860 т.км, желто-серый. Договорная цена. Тел.: (0742) 46-22-36

Мерседес-2534 94 г.в., 60 куб.м, 650 т.км, КПП п-автомат, пневмо, БДФ, синий, 16 000 евро, торг. Тел.: 8-916-693-25-37

Мерседес-711TD 92 г.в., белый, 21 т.км, хол.од. витрина выдвигн. 5 м, бол.хол.од. каме-ра, бол.стекл. хол.од-ник и т.д. Возм. обмен с Вашей допл. Без по-сред. 23 500\$. Тел.: 8-916-958-98-95

Мерседес-SL1840 сед. тягач Мега спейс, 97 г.в., 680 т.км, зеле-ный мет., идеал. сост., 31 000\$. Торг. Тел.: 8-903-185-19-82

Мерседес-814 92 г.в., зеленый, 280 т.км, 140 л/с, будка 36 куб.м, старт пилот, сзади шторка, без лицензии, из Германии, б/п, 10 000 евро. Тел.: 8-910-331-56-01

Мицубиси-Фусо 8.3 л, 93 г.в., белый, 180 т.км, рефр., 26 куб.м, 5 т, ги-дроборт, TV, кам. задн. вида, климат, конд., спальн., расх. 18 л, нов. рез., 14 500\$. Торг. Тел.: 8-903-785-67-68

Скания-113 91 г.в., 360 л.с., оранжевый, 60 куб.м, капремонт, 900 т.км, 14 000 евро, торг. Тел.: 8-916-693-25-37

Скания-113М 93 г.в., 320 л.с., 600 т.км, серый топстримлайн, 2 спаль-ника, АВС, ц. смазка, кондиц., холодильник, гидролифт, б/п по СНГ, 19 900 евро. Тел.: (8142) 53-28-52

Скания-113-380 сцепка 100 куб.м, 96 г.в., зеленый, 790 т.км, термос, лифты, тепл. ус-тановки, эл. пакет, 2 спальника, кондиц., 30 000 евро. Тел.: 766-08-91

Скания-124L 97 г.в., 400 л.с., белый, кон-диц., круиз, 2 бака, + п/прицеп Когель, 98 г.в., 98 куб.м, сдвижн.крыша, двери, 700 т.км, 43 000 евро, можно раздельно. Тел.: 8-916-167-69-92

Татра-815-250NT2 4x4, 92 г.в., седельный тягач, 350 т.км, красный, полный капремонт 12-цил. двиг. (на гарантии) и др. текущие ремонты и замены, 13 500\$. Тел.: 231-80-00

Фрейтлайнер-FLC Центури Классик, 500 л.с., детройт дизель, 98 г.в., 550 т.миль, красный. Тел.: 215-57-79

Полуприцеп-реф. УТЛ, 86 г.в., белый, 2 оси (спарка), 80 куб.м, г/п 25 т, установка термокинг SB2, запасное колесо. Тел.: 490-16-00

Полуприцеп Гардина Кроне, 88 г.в., пневмо, 13.5 м, г/п 26.000 кг, но-вая резина на всех осях, ворота, синий. 9 000 евро. Тел.: 999-58-52

Полуприцеп контейне-ровоз Maxilode, 95 г.в., 3 оси, ROR, гидравлика, на 20x2, 30, 35, 40 футов конт., синий, пневмо, ши-ны 40%, 11 900 евро. Тел.: 8-916-407-67-33

Полуприцеп само-свал CAT-118, 2001 г.в., в экспл. с 2002 г., желто-коричневый, рессор-ный, односкатный, нов. резина, г/п 32.5 т, 22 куб.м, 14 500\$. Тел.: 8-903-283-07-66

Журнал «Автотрак»
Приглашает к сотрудничеству талантливых, энергичных, разбирающихся в технике авторов
т.: 796 83 84

Журнал «Автотрак»
ищет менеджера по рекламе
т.: 796 83 84

Журнал «Автотрак»
приглашает к совместному участию в выставках и других PR-акциях владельцев старинных, эксклюзивных, тюнинговых и прочих необычных грузовиков и автобусов
т.: 796 83 84



ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ФОТООБЪЯВЛЕНИЙ

АВТО

Из рук в руки

**ЦВЕТНЫЕ
ФОТОГРАФИИ**



модель **Рено-Магнум 380Т1**, 92 г.в., белый, 740 т.км, кондиц., ретарда, блокировка, эл. пакет пневмо, ЦЗ, б/н по РФ, 15.500\$. Т8-903-290-39-09



модель **Рено-Майор-Р340** белый, 96 см. выс. кабина, пневмо, автономка, 700 л.м, 8 мес. РФ; + г/л КолесВЗ гв, 95 куб.м, пневмо, всереж. штерки, осев ЕРМУАБС. 23990 уе. Т.728-35-95



модель **Рено-Р340** белый, 91 г.в., 900 т.км, 7.500\$, торг. Т.955-24-95

модель **Рено-Магнум 380Т1**, 92 г.в., белый, 740 т.км, кондиц., ретарда, блокировка, эл. пакет пневмо, ЦЗ, б/н по РФ, 15.500\$. Т8-903-290-39-09



модель **Рено-Магнум 380Т1**, 95 г.в., 679 т.км, евро, красный, АБС, пневмо, блокировка, холодильник, муз., тел. мотор, б/н по РФ, только из Дании, 19.900\$. Т.83-710-44-45



модель **Рено-Премиум 96** г.в., синий, 385 л.с., 70 т.км, автономка, центр. смазка, нерастаможки, 12.500\$. Т.505-67-87



модель **Ситроен-С250** 91 г.в., синий, дизель, форвард, 3-местный салон, 140 т.км, б/н по РФ, таможня 100%, 2600 евро. Т.315-11-11



модель **Рено-Магнум 95** г, 385 л.с., белый, 85 т.км, евро, автономка, пневмо, блокировка, Т441-80-57



модель **Рено-Магнум 420** 95 г.в., 420 л.с., 460 т.км, евро, автономка, эл. пак, хор. резина, полная передпрод, пневмо, эшакс, бак 600 л, б/н по РФ, 21.000 евро. Т.8-916-393-16-21



модель **Рено-Магнум 420** 95 г.в., 420 л.с., 500 т.км, белый, автономка, пневмо, полн. эл. пакет нов. рез., лопат, презл пр. лопат, пневмо, эшакс, бак 1000 л, б/н по РФ, 21.000 евро. Т.8-916-393-16-21



модель **Скания Р940А** АК200А 310 см. колесная база, 310 т.км, Евро-2, 1,8 т.км, б/н по РФ, пневмо, 6.450 л. бак, автономка, спальник, гарантия Скания-Рас. 60 \$ торг. Т.500-06-40



модель **Рено-Магнум 420** 95 г.в., 420 л.с., 500 т.км, белый, автономка, пневмо, полн. эл. пакет нов. рез., лопат, презл пр. лопат, пневмо, эшакс, бак 1000 л, б/н по РФ, 21.000 евро. Т.8-916-393-16-21



такой очевидный выбор

www.auto-photo.ru

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ В 35 ГОРОДАХ РОССИИ

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, 2004 №2, 2004 №3, 2004 №4, 2004 №5, 2004 №6, 2004

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>		
<small>Вид платежа</small>	<small>Дата</small>	<small>Сумма</small>
Подписка на журнал «Автотрак» с № <input type="text"/> по № <input type="text"/> в кол-ве <input type="text"/> 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>		
<small>Вид платежа</small>	<small>Дата</small>	<small>Сумма</small>
Подписка на журнал «Автотрак» с № <input type="text"/> по № <input type="text"/> в кол-ве <input type="text"/> экз.		
Квиганция Кассир	Плательщик	

Вы можете подписаться на любое количество номеров.

Цена одного номера – 60 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.

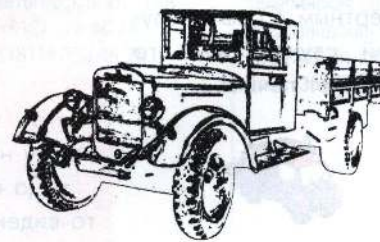
Для юридических лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо:

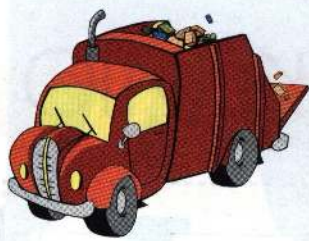
заполнить учетную карточку и отправить ее по факсу (095) 572-8254 или по почте: 119633 Москва, а/я 117.

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

Журнал

АВТОТРАК





Учитель восточных единоборств ведет урок: «Чтобы удушить противника, соединяешь ладони вместе, резким ударом обеих рук пробиваешь грудь врага, разворачиваешь ладони, раздвигаешь грудную клетку, берешь правой рукой позвоночник и вырываешь его наружу. Голова противника при этом проваливается глубоко в зад – и там задыхается»...



В продаже появилась новая сигнализация. При первом прикосновении к машине раздается: «Щас Серегу позову!». При втором касании – то же самое, но уже громче. При третьем – истошно: «Сере-гааа!!!»



Главврач в дурдоме показывает комиссии палаты:

– А вот здесь у нас пациент, считающий себя бессмертным. Самый запущенный случай, мы его уже 200 лет лечим!



Попал еврей служить на флот. Ведет его капитан знакомиться с экипажем:

– Это – мичман. Это – штурман. Это – лоцман. Это – боцман...

Еврей, обрадовано:

– Ба, да тут все свои! А я – Кацман!



Возвращается шофер КамАЗа на автобазу, весь убитый, лица нет. Заходит в диспетчерскую:

– Гадский «Запорожец»!

Шофера его обступают, начинают расспрашивать, что случилось, а он только и твердит:

– Гадский «Запорожец»!

И сам чуть не плачет. Ему говорят, объясни, мол, толком, что такое?

– Представляете, загрузился сегодня до хруста, а на подъеме мотор не тянет. Я и так, и сяк – не идет! Полчаса маялся. И тут останавливается рядом «Запорожец», вылезает какой-то хмырь и говорит, давай, мол, дерну. Я ему говорю, ты соображаешь, что несешь – «Запорожец» в гору полный КамАЗ тягать? А он твердит, что запросто. Я ему говорю, сдвинешь КамАЗ с места в гору – я тебе минет сделаю.

– И что?

– Гадский «Запорожец»!!!



– А чего это танкисты кошку на броне возят?

– Да они прибор ночного видения пропили!



Американские туристы приехали в русскую деревню на пасху. Хозяйка накрывает стол.

– А где хозяин? – спрашивают американцы.

– Яйца красит, – отвечает хозяйка.

– Вау! Рашен хиппи! – удивляются американцы. – А как он это делает?

– Легко. В кастрюлю с кипящей водой кидает шелуху от лука и потом опускает туда яйца на несколько минут.

– Ваау! Рашен йог! – восклицают пораженные иностранцы.



Экзамен в мединституте.

Профессор:

– Какие признаки беременности вы знаете?

– Ну-у, толстый живот и тонкие ноги!

Профессор снимает с себя штаны:

– Ну как, живот толстый?

– Толстый.

– Ноги тонкие?

– Тонкие!

– Вот как я рожу – приходите на пересдачу!



– Царь-батюшка, там татары пришли, мзду требуют!

– Мзду, говоришь?! Пиши мой указ: Дать татарам мзды!



Ржевский вышел на крыльцо, приосанился, вскочил в седло и понесся по дороге так, что пыль столбом. Проскакав с три версты, он вдруг остановился.

– Мать честная, а лошадь-то где?!

Крепко выругавшись, Ржевский поскакал обратно.



Жила-была Красная Шапочка. Правда, Шапочка была не красная, а серая, потому что из Волка. Просто носили ее мясом наружу...



Стригу котов, возможна кастрация... в общем, как получится.



Пример простой арифметики. Если, упаси Бог, начать войну с Китаем и убивать их по миллиону в день, то за год можно убить всего 365 миллионов китайцев, что примерно составляет 25% всего населения Китая и практически равно ежегодной рождаемости этой страны...



Представительство ИВЕКО Фиат С.п.А. в Москве:

127006 Москва, Старопименовский пер. 13, строение 2
Тел.: (095) 796 96 99 / Факс: (095) 796 96 16

IVECO

www.iveco.com



Тягач IVECO Stralis AT 440S43 T/P

Колесная формула	4x2
Колесная база, мм	3800
Двигатель	6-ти цилиндровый дизельный с турбонаддувом и интелкулером, EBP0-3
Объем цилиндров	10308 см ³
Макс. мощность	430 л.с. (316 кВт) при 2100 об/мин
Макс. крутящий момент	194 кг/м при 1050-1590 об/мин
КПП	16-ступенчатая с сервоприводом ZF 16 S-181
Передняя подвеска	механическая
Задняя подвеска	пневматическая
Макс. нагрузка на передней/ задней оси	7500/ 13000 кг
Полная масса автопоезда	44000 кг
Шины	315/ 70 R 22,5 Michelin/ Continental/ Bridgestone
Топливный бак	алюминиевый, емкостью 800 л.

Оборудование входящее в комплектацию:

Подогрев топливных фильтров, топливного бака, автономный отопитель кабины (сухой), передние и задние дисковые тормоза, кондиционер с ручным управлением, антиблокировочная система тормозов, противобуксовочная система, электронный контроль ТС, моторный тормоз, круиз-контроль, электронный тахограф на двух водителей, внешний солнцезащитный козырек, электрорегулируемые и обогреваемые зеркала заднего вида, верхний и боковые спойлеры кабины, сиденье водителя на пневматической подвеске, регулируемое в 3-х плоскостях, с регулировкой подпора поясницы сиденье пассажира, пневмоподвеска кабины, две спальные полки, откидной столик, бортовой компьютер с цветным дисплеем, радио (6 колонок, управление на рулевом колесе), Стеклоподъемники с электроприводом, иммобилайзер

Продажа в лизинг (вкл. полную страховку на условиях «автокаско»)

Аванс	9870 Евро
Лизинговый платеж	1600 Евро
Срок лизинга, мес.	48

Для постоянных клиентов действуют особые условия

Дилеры и авторизованные сервисные станции:

МОСКВА

СОВИНТЕРАВТОСЕРВИС

142790 Московская обл.
Симферопольское шоссе, 3
Тел. (095) 388 90 92
Факс (095) 388 67 91

СТАНДАРД ТРАК СЕРВИС

119603 Москва
Проспект Вернадского 84, к.2
Тел. (095) 436 04 43
Факс (095) 436 07 43

СЕВЕРНЫЙ АЛЬЯНС

140000 Люберцы
Ул. Мира, 8Б
Тел. (095) 554 84 96
Факс (095) 554 85 97

АВТО-40 (сервисная станция)

111402 Москва
Кетчерская ул., 13
Тел. (095) 375 20 50
Факс (095) 370 78 31

С. ПЕТЕРБУРГ

ИВ-ПАРНАС

194292 Санкт-Петербург
Пр. Культуры, 44
Тел. (812) 598 88 24
Факс (812) 597 84 13

ИВ-СЕРВИС

198184 Санкт-Петербург
Канонерский Остров, КС3
Тел. (812) 320 75 95
Факс (812) 320 72 81

ПИТЕРТРАКЦЕНТР

195027 С. Петербург
Магнитогорская ул., 17А
Тел. (812) 326 46 78
Факс (812) 326 46 78

МИАСС

ИВЕКО-УРАЛАЗ

456300 Миасс,
Челябинская обл.
Предзаводская пл., 1
Тел. (35135) 4 07 66
Факс (35135) 4 04 88



Самосвал IVECO Eurotrakker MP 380E38H

Колесная формула	6x4
Колесная база	3500/1380 мм
Двигатель	6-ти цилиндровый дизельный с турбонаддувом и интелкулером, EBP0-3
Объем цилиндров	12880 см ³
Макс. мощность	380 л.с. (279 кВт) при 1900 об/мин
Макс. крутящий момент	184 кг/м при 1485 об/мин
КПП	16-ступенчатая с сервоприводом ZF16S151-0D
Грузоподъемность передней оси	9000 кг
Грузоподъемность задней тележки	32000 кг
Полезная грузоподъемность	25000 кг
Полная масса автомобиля/автомобиля с прицепом	38000/60000 кг
Шины	12.00 R 20; 12 R 24; 13 R 22.5 (в зависимости от Вашего выбора)
Топливный бак	с подогревом, емкостью 300 л.

Оборудование входящее в комплектацию:

Фильтр грубой очистки с влагоотделителем и подогревом, комплект для запуска двигателя при низких температурах, автономный жидкостной отопитель кабины и мотоотсека, передние дисковые* тормоза, антиблокировочная система тормозов+ EBL, осушитель тормозной системы с обогревом, запломбированный тахограф и счетчик рабочих часов, внешний солнцезащитный козырек, электрорегулируемые и обогреваемые зеркала заднего вида, противотуманные фары, защитные решетки фонарей заднего вида и фар, сиденье водителя на пневматической подвеске с подогревом


Самосвальная кузов из антиабразивной стали, рабочий объемом 15м³ с обогревом от выхлопных газов, задний борт с автоматической фиксацией, тент с креплением по периметру кузова и механизмом для скручивания, пескоструйная обработка кузова перед покраской, эпоксидная грунтовка, полиуритановая эмаль, задняя площадка для асфальта.

Продажа в лизинг (растаможенный, вкл. НДС и полную страховку на условиях «автокаско»)

Аванс	21677 Евро
Лизинговый платеж	3130 Евро
Срок лизинга, мес.	36

Для постоянных клиентов действуют особые условия

* или барабанные тормоза



Международная выставка коммерческого грузового и пассажирского транспорта

Commercial Vehicle & Bus Trade Fair

9 -12 сентября 2004, г.Москва, Российская Федерация, Выставочный комплекс «Крокус Экспо»

Auto Trans 2004

Организаторы:

ЗАО «Интер Экспо РСПП»



Москва, 103051, Петровский б-р, д. 3
Тел/факс: (095) 970-10-27, 970-10-28
e-mail: auto@inter.expo.ru
http:// www.inter.expo.ru

International Exhibition Group



Тел.: 203-357-1400
Факс: 203-356-1700
E-mail: info@iegexpo.com
Website: www.iegexpo.com



115533, Москва, проспект Андропова, 22/30
Тел.: (095) 118 0565, (095) 118 3683
info@mirexpo.ru
www.mirexpo.ru

Основные разделы выставки:

- Тягачи
- Прицепы и полуприцепы общего и специального назначения
- Автофургоны общего и специального назначения
- Тенты
- Большегрузный транспорт
- Грузовые автомобили малой грузоподъемности и пикапы
- Специализированный автотранспорт
- Автобусы
- Дорожно-строительная и подъемно-транспортная техника
- Холодильное и отопительное оборудование для транспортных средств
- Дополнительное оборудование
- Индустриальные технологии и оборудование для ремонта техники и компонентов
- Гаражное и сервисное оборудование
- Лизинг и страхование автотранспортных средств
- Специальная литература, каталоги-справочники

Информационная поддержка:

