

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

AUTOTRUCK

№2 2003

Коммерческие
автомобили:
**ИТОГИ
ГОДА**



Хороший работник – довольный работник



Новый "Актрос" на службе Вашего благополучия

► Мы знаем, что пройденное расстояние измеряется не только километрами, но и усталостью водителя.

► Функциональный и гармоничный – это первое впечатление от нового салона "Актроса". В салоне нет неиспользуемого пространства, зато есть все, что создает комфорт, начиная с ровного пола и заканчивая люком с электроприводом. Сиденья с пневмоподвеской, климати-

ческая система с ручным регулированием, широкая спальная полка помогают бороться с усталостью и делают отдых водителя полноценным.

► На новом "Актросе" мы устанавливаем еще более мощные и долговечные двигатели V6 и V8. При торможении важен каждый сантиметр, поэтому "Актрос" серийно оснащен надежной тормозной системой с ABS и ASR.

► Мы уверены, что Ваши водители по достоинству оценят Вашу заботу.



Mercedes-Benz

Официальные дилеры "Мерседес-Бенц" в России:

- г. Москва: ООО "Автоцентр ГЕМА-Трак" тел. (095) 598-2277 • ЗАО "АЗР Москва" тел. (095) 933-6622 • ООО "Алмо-Автофорум" тел. (095) 785-8666
- ЗАО "ЛогоВАЗ-Белево" тел. (095) 330-6384 • г. Санкт-Петербург: ЗАО "ВЕХО" тел. (812) 329-1000 • ООО "ЛогоВАЗ-Нева" тел. (812) 153-3257
- г. Волгоград: ООО "Звезда Поволжья" тел. (8442) 97-1097 • г. Екатеринбург: ООО "Дельта-Центр" тел. (34369) 31464
- г. Казань: ЗАО "Ак Барс Автомобили" тел. (8432) 43-1131 • г. Калининград: ООО "Евролак" тел. (0112) 43-2221
- г. Красноярск: ООО "Орион" тел. (3912) 24-2442 • г. Нижний Новгород: ЗАО "Трансвест-М" тел. (8312) 66-2246
- г. Тюмень: "Звезда Сибири" тел. (3452) 27-3030

ЗАО "ДаймлерКрайслер Автомобили РУС": 127051, Москва, 1-й Колобовский переулок, 23.
Тел. (095) 745-2621/22/24, факс (095) 745-2642. www.mercedes-benz.ru

О взаимовыручке

Уже достаточно долгое время я работаю на грузовых машинах, общаюсь с коллегами. Попадал в разные передряги на дорогах – помогали мне, сам помогал другим. Но все больше и больше приходит понимание того, что времена легендарного шоферского братства уходят в небытие. То ли люди меняются, то ли сам по-другому стал осмысливать действительность.

Как мне кажется, все больше и больше случайных людей оказывается за баранкой грузовика. Старая школа взаимовыручки сдает позиции дешевому прагматизму и рвачеству. На дороге тяжелее найти помощь. Все больше водил безучастно проносятся мимо, а если и соглашаются помочь, то заламывают такие деньги, что желание принять помощь сразу улетучивается.

Наверное, многим часто приходилось видеть, как брошенный после аварии или поломки на обочине грузовик мародеры за пару дней «раздевают» до рамы. Причем делают это сами водилы большегрузов. Когда я начинал ездить на грузовике, один опытный водитель предупредил меня, что никогда нельзя воровать с брошенной машины запчасти, как бы необходимы они тебе ни были. Все равно эта запчасть тебя не спасет, а беды может принести много. Это табу старых дальнбойщиков сегодня мало кто соблюдает.

Сейчас грузовик даже на стоянке нельзя оставлять без присмотра. Сам не раз приходил к оставленной на день машине без запасок или «башмаков». Знакомый водитель рассказывал, как однажды на брестском терминале среди белого дня,

пока он в течение часа оформлял документы, с его автопоезда прибалтийские водители сняли новую «запаску». После того как он полез защищать свое имущество, воры его избили. Самое страшное, что это видели другие водители, в том числе и из России. Но ни один не то что не заступился, но даже из кабины не вылез. Люди не понимают одного, что на месте избитого водителя могут оказаться они сами. А воров нужно учить жестко и жестоко.

Трусость и воровство среди водителей все больше и больше находят сторонников. Полно временщиков, которых хватает на одну-две ходки. Цель жизни таких водителей – обмануть фирму или хозяина машины на топливе, левых загрузках, ремонте. Через короткое время их увольняют с фирмы, и они начинают искать других лохов.

Я не утверждаю, что порядочных мужиков не осталось. Сам сталкивался с такими. Помню, как водитель «Совтрансавто» остановился возле моей застрявшей машины, вытащил свой трос и за спасибо выдернул меня из кювета. Спасибо тому водиле, который ночью на пустой и не освещенной трассе остановился у моего «умершего» «мерседеса» и помог реанимировать его. Хочется, чтобы таких было больше и взаимовыручка и взаимопомощь на дорогах были реальным явлением, а не историями дорожных «зубров», полвека колесивших по дорогам.





В номере

2/2003:

2

..... О взаимовыручке

..... Новости

..... Переписка

..... Исповедь хулигана

..... Жезл полосатый в руке волосатой

..... Женевские дебюты Renault

..... Гибриды в камуфляже

..... Scania Griffin

..... Универсальный грузовик

..... Разбор полетов, или О том, как не улететь

..... Коммерческие автомобили: итоги года

..... Покорение Сибири

..... Большой кредит для маленькой компании

..... Volvo открывает завод

..... Новости

..... Шоферская страница

..... Сухопутные фрегаты о двух палубах

..... Шведский Спасатель

..... Жаргон американских дальнобойщиков

..... Свойства дизельного топлива

..... Классификация моторных масел

..... ГАЗ-56, 52, 53 и их модификации

..... Объявления

..... Подписка

..... Анекдоты

1 от редакции

4 новости

6 закон и человек

10 закон и человек

14 почем фунт лиха

16 выставки

18 легкий вес

20 новинка

25 новинка

26 репортаж

32 рынок

42 пробег

43 покупаем грузовик

44 рынок

46 новости

48 нам пишут

50 автобусы

58 спецтехника

64 между делом

66 ликбез

68 ликбез

70 архив

76 продаю

78 подписка

80 юмор

**ПОДПИСКА
ЧЕРЕЗ
РОСПЕЧАТЬ И АПР**

Роспечать
Индекс **81170**

АПР
Индекс **41762**

АВТО



Учредитель: ТОО фирма «Таис»

Главный редактор: Дмитрий Жигульский
Коммерческий директор: Феликс Бекерман
Обозреватели: Дмитрий Зленко
Александр Новиков
Александр Евдокимов

Корреспонденты: Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов
Инна Валентик
Дизайнер: Рустам Салимжанов
Распространение: Лариса Золотова
Реклама: Эмилия Великанова

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

E-mail: Autotrak@rol.ru

Телефон/факс: (095) 572-8254

Телефон: (095) 749-4550

Телефон: (095) 796-8384

Оптовые распространители:

«Медиа группа Логос» 974-2131

ООО «Агентство ОДА» 974-2132

«ДМ-Пресс» 231-1224

Изд-во «КОЛЕСО» 286-3518

Межрегиональный профессиональный

Союз водителей-профессионалов

746-0511, 721-7052

«Азбука», Челябинск, (3512) 33-4883

Санкт-Петербург

Изд-во «Алфамер Паблсинг», (812) 275-3327

«Терция», (812) 528-8636

ООО «Союзпечать», (812) 323-9833

ООО «Пресса», (812) 245-5382

Магазины «Балкам», (812) 245-4248

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ

по печати, свидетельство №77-3368 от

10.05.2000

Тираж: 9000 экз.

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



Н О В О С Т И

■ Дизель 3МЗ-514 прошел технический аудит на фирме AVL

Новый дизельный двигатель Заволжского моторного завода (3МЗ-514) успешно прошел технический аудит на фирме AVL (Австрия) и получил международный сертификат на соответствие требованиям Евро-2 по токсичности. Инжиниринговая фирма AVL в конце 2002 года завершила технический аудит дизельного двигателя 3МЗ-514 в составе автомобиля «ГАЗель». ОАО «ЗМЗ» по собственной инициативе передало AVL автомобиль в комплектации со своим дизельным двигателем. В рамках этой работы был проведен дополнительный этап по сертификационным испытаниям двигателя совместно с Обществом технического надзора TUF (Германия). Как отметил зам. вице-президента фирмы AVL Ульф Эрбар, «результаты аудита показали, что сегодняшний технический уровень 514-го двигателя с учетом его оснащенности механическим насосом без охладителя наддувочного воздуха и окислительного нейтрализатора соответствует уровню Евро-2. Конструкция двигателя достаточно надежна, неприхотлива, подходит для использования на легких грузовиках, грузопассажирских автомобилях, автомобилях среднего класса и внедорожного семейства и полностью соответствует прежде всего по удельной мощности, крутящему моменту, расходу топлива и масла своим одноклассникам европейского уровня. Кроме того, 514-й дизельный двигатель имеет низкий расход масла на угар, а его основополагающие конструкторские параметры позволяют прогнозировать достижение норм Евро-3 и Евро-4. На сегодня заказчиками дизельных двигателей 3МЗ-514 являются тюнинговые фирмы и таксомоторные парки. В конце 2002 г. ЗМЗ начал поставлять небольшие по объемам партии на УАЗ. Предварительный план по производству 514 двигателей на 2003 г. – 1700 моторов. В настоящее время двигатель проходит испытания на ГАЗе и УАЗе.

■ «Автотор» освоил выпуск грузовиков KIA

30 января 2003 г. в Калининградской области на производственных мощностях ЗАО «Автотор», специализирующегося на производстве легковых автомобилей KIA и BMW, начата сборка грузовых автомобилей KIA малого и среднего класса K2700, K3000 и K3600. Базовая комплектация автомобиля будет включать в себя бортовую платформу, стандартную 3-местную кабину, окрашенную в белый цвет, гидросилитель руля и обогреватель салона. В качестве дополнительных опций предусмотрены кондиционер, электростеклоподъемники, галогенные фары, аудиосистема, центральный замок и тахометр. Грузовики будут оснащаться дизельными двигателями объемом 2,7, 3,0 и 3,3 л, мощностью 83, 92 и 120 л.с. Грузоподъемность машин составляет от 1100 до 2700 кг. Под заказ будут производиться автомобили со двоянной кабиной на 6 человек. Предусмотрены и полноприводные модификации грузовиков. Также будут предложены шасси, которые по заказу могут быть переоборудованы в фургоны, автокафе, автомагазины, рефрижераторы, самосвалы, эвакуаторы, мини-подъемные краны, автоцистерны и другие специальные автомобили.



■ Mercedes-Benz Atego 2003 г.

В начале этого года концерн Mercedes-Benz предложил новые системы и агрегаты для своего популярного среднетоннажного семейства Atego (полные массы одиночных автомобилей – от 6,5 до 26 т, полные массы автопоездов – 32, 36 и 40 т). Так, на регулярно проводимом «арктик-тесте» был показан развозной городской грузовик Mercedes-Benz Atego 1223 L полной массой 11,99 т, впервые получивший 6-ступенчатую КПП с системой управления Telligent, которая позволяет менять передачи в автоматическом или ручном режиме. За доплату грузовики Atego полной массой 18 т и выше теперь могут комплектоваться 16-ступенчатой КПП, которая также управляется системой Telligent. Эта же система управляет и работой тормозов, предлагаясь, как стандартное или заказное оборудование в зависимости от модели.

Другими новинками 2003 г. стали модели Atego 1833/2533, оснащенные форсированным мотором, который дополнит линейку предлагаемых силовых агрегатов. До этого самым мощным в гамме Atego был 6,4-литровый турбодизель OM 906 LA мощностью 279 л.с. Но к 2003 г. этот мотор был модернизирован. Его рабочий объем вырос с 6,4 до 7,2 л, мощность увеличилась до 326 л.с., а крутящий момент вырос до 1300 Нм при 1200 об/мин. Такой мотор несет обозначение OM 926 LA. Кроме этого, на Atego 2003 г. круиз-контроль обзавелся функцией поддержания постоянной скорости и на спуске, для чего автоматика притормаживает машину горным тормозом или ретардером. Также на грузовики предложена навигационная система Auto Pilot System, созданная совместно с Bosch-Blaupunkt.



■ Двигатели «КамАЗ» дадут вторую жизнь автобусам «Мерседес»

Совет директоров ГУП «Башавтотранс» принял решение переоборудовать весь парк автобусов «Мерседес» в Башкортостане силовыми агрегатами «КамАЗ».

Башкирские партнеры КАМАЗа намереваются уже в этом году дать вторую жизнь 200 импортным автобусам, простаивающим из-за того, что их собственные двигатели давно уже выработали свой ресурс, а импортные силовые агрегаты для переоснащения автобусного парка стоят в 4 – 5 раз дороже отечественных.

В январе 2003 года «Башавтотранс» и КАМАЗ начали адаптационные работы по двигателям «КамАЗ» автобусной комплектации. В феврале в Уфимском производственном автопредприятии №3 был закончен монтаж первого двигателя. Результаты проведенных в Башкортостане испытаний подтвердили, что установка силовых агрегатов «КамАЗ» полностью восстанавливает ходовые качества и эксплуатационные свойства «Мерседесов». Конструкторские службы автогиганта и производственники ОАО «КАМАЗ-Дизель» приступили к более глубокой проработке конструкции и подготовке производства двигателей для этих автобусов в целях получения одобрения типа транспортного средства. В ближайшее время будет подписан договор о сотрудничестве между ГУП «Башавтотранс» и «КАМАЗ-Дизель».



■ «Скания-Питер» увеличила план производства автобусов на 2003 г. до 150 штук

ООО «Скания-Питер» планирует в 2003 г. собрать 150 автобусов Scania, сообщили РБК в компании. Ранее план на этот год предусматривал сборку 100 автобусов на производственных мощностях компании в Санкт-Петербурге. В 2002 г. компания реализовала на российском рынке около 30 автобусов.

ООО «Скания-Питер», компания со 100%-ным шведским капиталом, специализируется на сборке городских автобусов. Сборочное производство, в создание которого шведская компания Scania АВ инвестировала 80 млн. шведских крон (8,74 млн. евро), расположено на месте бывшего автопарка в Санкт-Петербурге. Завод площадью около 5,5 тыс. кв.м построен ООО «Гема-Питер» на территории в 2,6 га. После окончания строительства завод был продан «Скании-Питер». Автобусы, собранные на заводе в Санкт-Петербурге, предназначены для российского рынка. В России выпускается модель Scania OmniLink длиной 12 м, которая также продается и на других европейских рынках. В ближайшее время эти автобусы будут оснащены новой версией девятилитрового двигателя Euro3.

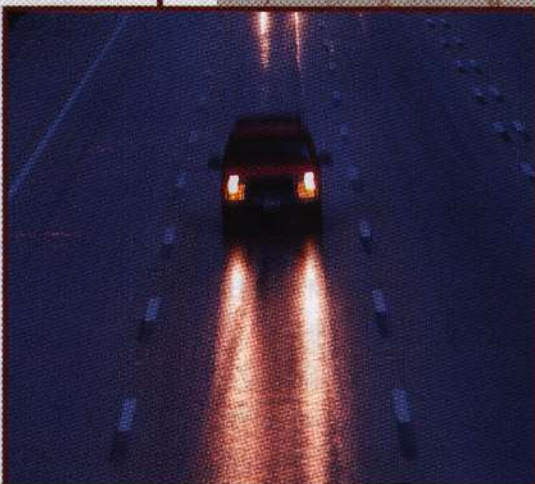
■ Госдума приняла закон, запрещающий производство и оборот этилированного автомобильного бензина в РФ с 1 июля 2003 г.

Госдума приняла в третьем, окончательном чтении Закон «О запрете производства и оборота этилированного автомобильного бензина в РФ». В документе отмечается, что в целях предотвращения вредного воздействия на здоровье человека и окружающую среду производство и оборот этилированного автомобильного бензина в РФ запрещаются с 1 июля 2003 г. За принятие данного закона проголосовали 405 депутатов, против и воздержавшихся нет.

■ Росавтодор планирует к концу 2004 г. ввести в эксплуатацию автомагистраль Владивосток – Москва – Варшава – Берлин

Государственная служба дорожного хозяйства Минтранса РФ (Росавтодор) планирует к концу 2004 г. ввести в эксплуатацию современную автомагистраль Владивосток – Москва – Варшава – Берлин, сообщили в пресс-службе Росавтодора. По мнению специалистов госслужбы, за счет функционирования магистрали будет реализован проект продления второго панъевропейского транспортного коридора Берлин – Варшава – Минск – Москва до берегов Тихого океана на российском Дальнем Востоке. Как отметили в пресс-службе, в настоящее время главной задачей подрядных дорожно-строительных подразделений является ликвидация разрыва магистрали между городами Чита – Хабаровск.

Напомним, что Росавтодор в 2002 г. ввел в эксплуатацию 501 км федеральных автомобильных дорог и 10 тыс. 925,3 погонного метра мостовых сооружений, что составляет соответственно 155 и 148% к уровню 2001 г. Всего отремонтировано 3 тыс. 446 км автодорог и 12 тыс. 878,4 погонного метра сооружений, или 96,3 и 107,8% к уровню 2001 г.





**МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Главное управление
Министерства юстиции
Российской Федерации
по г. Москве**

ул. Новый Арбат, д. 15, Москва,
Россия, 119019
тел./факс: 202-04-05

11.05.03 № 4-3/2948-03

На № м30127ЦС от 27.01.2003г.

Председателю
Межрегионального проф-
фессионального союза во-
дителей-профессионалов
Котову А.
105318 Москва, Измай-
ловское шоссе, д. 15, кв. 19.
На Ваш запрос сообщаю,
Региональная общественная
организация «Экология» в

Главном управлении Минис-
терства юстиции Российской
Федерации по г. Москве не
зарегистрирована, сведения-
ми о ней не располагаем.

Заместитель начальника
отдела по делам
общественных объединений
и религиозных организаций
Е. С. Филипчук.

Редакция журнала «Автотрак» получила до-
кументы, которые, как мы надеемся, окон-
чательно прояснят ситуацию с различными
конторами по вымогательству денег с во-
дителей и владельцев транс-
порта, занимающихся пере-
возкой продуктов питания.
Мы уже столько раз объяс-
няли, что никто, кроме вла-
дельца груза или работников
СЭС, не имеет права требо-
вать санпаспорта у перевозчи-
ков. И только СЭС имеет право
административно наказать вла-
дельца транспорта за санитар-
ные нарушения при перевозке
продуктов питания. Ни сотрудни-
ки ГАИ, ни всякие «Экология»,
«СГРиУ» и им подобные не имеют
права даже требовать санпаспорта. Если
у вас возникли проблемы на этой почве с
работниками ГАИ, то звоните в службу
безопасности УВД. Если к вам пристали
люди из какой-либо общественной орга-
низации с угрозами – звоните в милицию
с заявлением о вымогательстве. Пока мы
сами не начнем отстаивать свои права и
честно заработанные тяжелым трудом
деньги, нас будут продолжать грабить
различные проходимцы.

МИНИСТЕРСТВО ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ЦЕНТР ГОСУДАРСТВЕННОГО
САНИТАРНО-ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКОГО
НАДЗОРА В Г. МОСКВЕ**

ГРАФСКИЙ ПЕРЕУЛОК, 4/9, МОСКВА, РОССИЯ, 129626. ТЕЛЕФОН (095) 287 31 41. ФАКС (095) 287 06 20. E-mail: mgcses@asv

10.08.2003 № 16-4-45
На № с30127ЦС от 27.01.03г.

Председателю Центрального совета
Межрегионального
профессионального союза водителей
профессионалов
А.В. Котову
105118, г. Москва, Измайловское
шоссе, 6-104

О сани-
тарной паспортизации авто-
транспорта

Уважаемый Александр Владимирович!
Центр госсанэпиднадзора в г. Москве рассмотрел Ваше пись-
мо и статью «Санпаспорта», опубликованную в журнале «АВТО-
ТРАК» № 6 за 2002 г., по поводу деятельности Региональной об-
щественной организации «Экология» (РОО «Экология»), Неком-
мерческого партнерства «Содействие в защите прав граждан в
процессе изготовления, реализации продукции, работ и услуг»
(НП «СГРиУ»), Государственного унитарного предприятия «Про-
мышленная дезинфекция» (ГУП «Промышленная дезинфекция»).

По существу затронутых вопросов сообщаю следующее.
В адрес Центра госсанэпиднадзора в г. Москве поступают
многочисленные обращения от юридических лиц и индивиду-
альных предпринимателей с жалобами на деятельность НП
«СГРиУ». В частности, по поводу фактов незаконных проверок
на предмет наличия санитарных паспортов на автотранспорт,
их изъятия, настойчивого требования заключать договора на

дезинфекцию автотранспорта только с одной конкретной организацией.

Центр госсанэпиднадзора в г. Москве запретил НП «СГРиУ» выполнение таких функций.

В дальнейшем руководством НП «СГРиУ» было создано при Государственном унитарном предприятии «Московский городской центр дезинфекции» дочернее ГУП «Промышленная дезинфекция». На деятельность данной организации также стали поступать многочисленные жалобы на незаконные проверки, изъятие санитарных паспортов и личных медицинских книжек. По выявленным фактам было проведено служебное расследование с указанием недопущения незаконных действий со стороны ГУП «Промышленная дезинфекция».

В дальнейшем аналогичная ситуация сложилась и с РОО «Экология».

Довожу до Вашего сведения, Александр Владимирович, что в соответствии с действующим законодательством Центр госсанэпиднадзора в г. Москве не имеет права делегировать и не делегировал какой-либо организации, в т.ч. РОО «Экология», НП «СГРиУ», ГУП «Промышленная дезинфекция», своих полномочий по осуществлению контрольных (надзорных) мероприятий (проведению проверок, составлению актов, применению штрафных санкций и т.д.).

Получить информацию об организациях, имеющих санитарно-эпидемиологическое заключение на право проведения дезинфекции автотранспорта можно не только в ГУП «Промышленная дезинфекция», а также во всех центрах госсанэпиднадзора в административных округах г. Москвы. На сегодняшний день в г. Москве имеют такие заключения более 50 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

По данному вопросу Центр госсанэпиднадзора в г. Москве неоднократно обращался в ГУ ООП СОБ МВД России, ГУВД г. Москвы (копии обращений прилагаем).

Ответы на другие, поставленные в статье «Санпаспорта», вопросы можно без труда найти в законодательных документах.

В соответствии с Федеральным законом от 02.01.00 № 29-ФЗ «О качестве и безопасности пищевых продуктов» в ст. 19 п. 4 сказано, что «для перевозки пищевых продуктов должны использоваться специально предназначенные или специально оборудованные для таких целей транспортные средства, имеющие оформленные в установленном порядке санитарные паспорта».

Требования к транспортировке продуктов представлены, кроме того, в п.п. 7.1. – 7.6. Санитарно-эпидемиологических правил СП 2.3.6.1079-01 «Санитарно-эпидемиологические требования к организациям общественного питания, изготовлению и оборотоспособности в них пищевых продуктов и продовольственного сырья». В п. 7.6. имеется ответ на один из поставленных в статье конкретных вопросов о перевозке на транспортных средствах общего назначения фасованных продуктов: «Использование специализированного транспорта, предназначенного для перевозки пищевых продуктов (независимо от их упаковки), для других целей не допускается».

Аналогичные требования предъявляются к транспортировке пищевых продуктов в п.п. 11.1 – 11.10. Санитарно-

эпидемиологических правил СП 2.3.6.1066-01 «Санитарно-эпидемиологические требования к организациям торговли и обороту в них продовольственного сырья и пищевых продуктов». В п. 11.10. конкретизированы сроки проведения мытья и дезинфекции транспорта: «Транспортные средства, используемые для перевозки пищевых продуктов и продовольственного сырья, ежедневно подвергаются мойке с применением моющих средств и ежемесячно дезинфицируются средствами, разрешенными органами и учреждениями госсанэпидслужбы в установленном порядке».

Приказом Минздрава России от 14.04.00 № 122 «О личной медицинской книжке и санитарном паспорте на транспортные средства для перевозки пищевых продуктов» в п. 3 определены учреждения, имеющие право на выдачу личных медицинских книжек и санитарных паспортов: «Установить, что личные медицинские книжки и санитарные паспорта на специально предназначенные или специально оборудованные транспортные средства для перевозки пищевых продуктов выдаются центрами государственного санитарно-эпидемиологического надзора в субъектах Российской Федерации, городах, районах, на транспорте (водном, воздушном)».

Этим же приказом утверждены формы личной медицинской книжки и санитарного паспорта на транспорт, предназначенный для перевозки пищевых продуктов.

Срок действия санитарного паспорта в соответствии с Постановлением Главного государственного врача по г. Москве от 05.04.00 № 5 «О санитарной паспортизации транспорта для перевозки пищевых продуктов» составляет для санитарного паспорта на перевозку особо скоропортящихся продуктов – 3 месяца; на перевозку других видов пищевых продуктов – 6 месяцев. Срок действия не может превышать срока действия договора на проведение работ по дезинфекции. По окончании срока действия санитарный паспорт продляется центрами госсанэпиднадзора.

В приложении к паспорту указываются данные об организации, проводящей дезинфекцию: название, номер и срок действия санитарно-эпидемиологического заключения на дезинфекцию автотранспорта, номер и срок действия договора, место (адрес) проведения дезинфекции, печать и подпись руководителя организации, проводящей дезинфекцию. После выполнения дезинфекционных обработок в приложении делаются соответствующие отметки. Указывается дата дезинфекции, подпись лица ее проводившего, подтверждается голограммой.

Ответственность за наличие санитарного паспорта на транспорте несет юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, использующий данное транспортное средство для перевозки пищевых продуктов, а ответственность за полноту и качество мойки и дезинфекции транспорта возлагаются на организацию, выполняющую эти работы.

Мизгайлов 216-3389

Приложения – на 4 листах.

С уважением,
главный врач



(Handwritten signature)

Н.Н. Филатов





**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ЦЕНТР ГОСУДАРСТВЕННОГО
САНИТАРНО-ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКОГО
НАДЗОРА В Г. МОСКВЕ**

ГРАФСКИЙ ПЕРЕУЛОК, 4/9, МОСКВА, РОССИЯ, 129626. ТЕЛЕФОН (095) 287 31 41. ФАКС: (095) 287 06 20. E-mail: mgces@asvt.ru

Начальнику ГУ
ООП СОБ
На № 12/5440 от 22.11.02 г.
МВД России
генерал-лейтенанту милиции Клеменкову И.Я.
117049 Москва, ул. Житная, 16

**О деятельности Региональной общественной организации
«Экология»**

Уважаемый Иван Яковлевич!

Центр госсанэпиднадзора в г. Москве сообщает, что в феврале 2001 года в наш адрес обратилось руководство Некоммерческого партнерства «Содействие в защите прав граждан в процессе изготовления, реализации продукции, работ и услуг» (далее НП «СГРиУ») с предложением о взаимодействии в работе по более полному охвату санитарной паспортизацией автотранспорта, осуществляющего перевозки продуктов питания в г. Москве. Между Центром госсанэпиднадзора в г. Москве и НП «СГРиУ» было заключено соглашение о взаимодействии, где НП «СГРиУ» обязывалось организовать посты проведения мойки и дезинфекции автотранспорта, предназначенного для перевозки продуктов питания, получить санитарно-эпидемиологическое заключение о соответствии санитарным правилам при выполнении работ по дезинфекции. Однако впоследствии НП «СГРиУ» санитарно-эпидемиологическое заключение получено не было, вместо сети постов в каждом округе города Москвы было создано ООО «Ютикон» с одним постом дезинфекции автотранспорта. В адрес Центра госсанэпиднадзора в г. Москве стали поступать многочисленные обращения от юридических лиц и индивидуальных предпринимателей с жалобами на деятельность НП «СГРиУ». В частности, по поводу фактов незаконных проверок на предмет наличия санитарных паспортов на автотранспорт, их изъятия, настойчивого требования заключать договора на дезинфекцию автотранспорта только с ООО «Ютикон».

В связи с вышеизложенным 28.08.2001 г. Центр госсанэпиднадзора в г. Москве расторг ранее заключенное соглашение с НП «СГРиУ».

В дальнейшем руководством НП «СГРиУ» было создано при ГУП «Московский городской центр дезинфекции» (далее ГУП «МГЦД») дочернее предприятие «Промышленная дезинфекция» (далее ДГУП «Промышленная дезинфекция»).

На деятельность данной организации также стали поступать многочисленные жалобы юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, в том числе и из Правительства Москвы. Суть жалоб сводилась опять же к незаконным проверкам, изъятию санитарных паспортов на автотранспорт для перевозки продуктов питания и угрозам ареста машин.

По данным фактам Центром госсанэпиднадзора в г. Москве было проведено служебное расследование и по его результатам в адрес руководства ГУП «МГЦД» было направлено письмо с указанием о недопущении незаконных действий ДГУП

«Промышленная дезинфекция» в проведении контрольных мероприятий в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей и разъяснением о том, что деятельность предприятия должна ограничиваться проведением дезинфекционных работ и услуг, в противном случае было предписано ликвидировать данную организацию. Аналогичная ситуация складывается с РОО «Экология». Сообщая Вам, уважаемый Иван Яковлевич, что в соответствии с действующим законодательством Центр госсанэпиднадзора в г. Москве не имеет право делегирования какой-либо организации своих полномочий по осуществлению контрольных (надзорных) мероприятий (проведению проверок, составлению актов, применению штрафных санкции и т.д.) и, следовательно, РОО «Экология» и аффилированному с ним НП «СГРиУ» либо иной организации их не передавал.

Необходимо сообщить Вам, уважаемый Иван Яковлевич, что по указанным выше фактам мною были направлены письма в адрес начальника ГУВД г. Москвы Пронина В.В. с просьбой пресечения действия данной организации. Копии писем прилагаю.

По существу поставленных РОО «Экология» вопросов разъясняю:

1. В настоящее время на территории России действует бланк личной медицинской книжки и санитарного паспорта на автотранспорт, предназначенный для перевозки продуктов питания, утвержденный приказом Минздрава России от 14.04.00 № 122. Указанные бланки выдаются центрами госсанэпиднадзора, имеют регистрационный номер и голограммы. Приложение к форме бланка санитарного паспорта на автотранспорт утверждено постановлением главного государственного санитарного врача в г. Москве от 05.04.2002 г. № 5 «О санитарной паспортизации транспорта для перевозки пищевых продуктов».

На территории г. Москвы действительны до их полного заполнения также ранее выданные и оформленные в установленном порядке центрами госсанэпиднадзора бланки личной медицинской книжки «московского» образца с эмблемой в виде «чаши со змеей». Бланк санитарного паспорта на автотранспорт, предназначенный для перевозки продуктов питания, и бланк личной медицинской книжки действующего образца прилагаю.

2. По вопросу хранения личной медицинской книжки необходимо отметить, что приказ Минздрава России от 14.04.00 № 122 оговаривает общие случаи, как и запись в личной медицинской книжке, где указано, что данный документ должен храниться у руководства организации. Это требование выполняется и облегчает проведение проверок. Санитарными правилами СП 2.3.6.1066-01 «Санитарно-эпидемиологические требования к организациям торговли и обороту в них продовольственного сырья и пищевых продуктов» регламентируется в дополнение к вышеуказанному наличие личной медицинской книжки непосредственно у водителя-экспедитора.

3. Документом, подтверждающим проведение ежемесячной дезинфекции, является приложение к санитарному паспорту на автотранспорт с отметкой о проведении дезинфекции (с голограммой установленного образца, датой ее проведения и подписи ответственного лица).

4. «Инспектор общественной организации» вне зависимости от его образования не имеет права осуществлять самостоятельно какой-либо контроль за выполнением санитарного законодательства.

5. Представители департамента природопользования г. Москвы совместно с представителями РОО «Экология» не наделены полномочиями осуществлять проверки наличия санитар-

ных паспортов на автотранспорт для перевозки продуктов питания, личных медицинских книжек у водителей-экспедиторов и экспедиторов, а также правильность и эффективность проведения работ по дезинфекции. Постоянный контроль вышеуказанных мероприятий обеспечивают сами юридические лица; и индивидуальные предприниматели при осуществлении ими производственного контроля.

Приложения: копии писем в адрес начальника ГУВД г. Москвы – на 4-х листах; бланк санитарного паспорта на автотранспорт, предназначенный для перевозки продуктов питания; бланк личной медицинской книжки последнего образца.

юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора).

Необходимо отметить, что контроль за наличием санитарных паспортов на автотранспорт для перевозки пищевых продуктов, личных медицинских книжек у водителей-экспедиторов и экспедиторов, правильность и эффективность проведения работ по дезинфекции указанного транспорта в соответствии

с действующим законодательством обязаны проводить сами юридические лица и индивидуальные предприниматели при осуществлении ими производственного контроля, а также специалисты учреждений государственной санитарно-эпидемиологической службы в порядке осуществления госсанэпиднадзора, а также сотрудники экологической милиции, но никак не представители различных общественных организаций. В той же мере это касается применения предусмотренных Кодексом об административных правонарушениях Российской Федерации санкций.

Также сообщаю Вам, что РОО «Экология» при осуществлении своей незаконной деятельности постоянно ссылается на Вашу личную поддержку, поддержку заместителя начальника ГУВД генерал-майора Чемисова В.Ф., заместителя начальника ГУВД полковника Черкашина В.А., руководства Управления по борьбе с правонарушениями в области охраны окружающей природной среды.

Сложившаяся ситуация компрометирует как сотрудников ГУВД г. Москвы, так и специалистов госсанэпидслужбы г. Москвы.

Головченко 216-3389

Убедительно прошу Вас принять меры по пресечению деятельности указанных выше организаций.


ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ЦЕНТР ГОСУДАРСТВЕННОГО
САНИТАРНО-ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКОГО
НАДЗОРА В Г. МОСКВЕ

ГРАФСКИЙ ПЕРЕУЛОК, 4/9, МОСКВА, РОССИЯ, 129626. ТЕЛЕФОН (095) 287 31 41. ФАКС: (095) 287 06 20. E-mail: mgoses@asvt.ru
22.10.2002г. № 164 - 359

Начальнику ГУВД

г. Москвы

генерал-лейтенанту Пронину В.В.

Москва, ул. Петровка, 38

О деятельности Региональной общественной организации
«Экология»

Уважаемый Владимир Васильевич!

В адрес Центра госсанэпиднадзора в г. Москве поступают обращения от юридических лиц и индивидуальных предпринимателей с жалобами на деятельность Региональной общественной организации (РОО) «Экология» и аффилированного с ней Некоммерческого партнерства «Содействие в защите прав граждан в процессе изготовления, реализации продукции, работ и услуг» (НП «СГриУ»).

Как нам стало известно, представители указанных организаций совместно с сотрудниками Управления по борьбе с правонарушениями в области охраны окружающей природной среды (либо ДПС) осуществляют проверки предназначенного для перевозки продуктов питания автотранспорта и при выявлении фактов отсутствия санитарного паспорта на автомобиль либо личной медицинской книжки у водителя составляют акт. В ряде случаев санитарные паспорта на автотранспорт представителями этих организаций изымаются.

Сообщаю Вам, уважаемый Владимир Васильевич, что Центр госсанэпиднадзора в г. Москве не делегировал Региональной общественной организации «Экология» и аффилированному с ней НП «СГриУ» каких-либо полномочий, в том числе право осуществлять проверки, составлять акты, взимать штрафы. Указанные выше факты деятельности РОО «Экология» и НП «СГриУ» являются нарушением положений Федерального закона от 08.08.2001 г. № 134-ФЗ «О защите прав

С уважением,
Главный врач

Н.Н. Филатов



ЧИНОВНИК! ПОД КОЛЕСА

А. Котов

ИСПОВЕДЬ ХУЛИГАНА

С начала 2003 года грузоперевозчики Москвы и Московской области столкнулись с серьезными трудностями при получении пропусков в Контрольно-разрешительном отделе У ГИБДД ГУВД Москвы, предоставляющих право въезда грузовому автотранспорту в существующие зоны с ограниченным режимом движения. Анализ ситуации показал, что в Управлении транспорта и связи города Москвы готовится новый документ, направленный на существенное ограничение прав грузоперевозчиков – представителей малого бизнеса. Это проект Постановления Правительства Москвы «О концепции городской транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок на период до 2010 года». Проект постановления согласован с начальником Управления по работе с органами обеспечения безопасности города Москвы Н.В. Куликовым, начальником ГУВД г. Москвы В.В. Прониным, первым заместителем мэра Москвы Л.И. Швецовой, первым заместителем мэра Москвы В.И. Ресиным. Проект вынесен первым заместителем мэра Москвы П.Н. Аксеновым и рассмотрен в первом

заседании 18 февраля 2003 года на Комиссии по городскому хозяйству и коммунальной реформе. Проект предусматривает ряд мер, направленных на «усиление роли автотранспортных предприятий с государственной формой собственности», «повышение отраслевой налоговой ответственности за счет сокращения и последующей ликвидации неучтенной транспортной работы», «создание службы линейного контроля», постановляет «ввести в 2003 году добровольную аккредитацию автомобильных перевозчиков», «определить предельный необходимый уровень количества грузовых автомобилей», «обеспечить реализацию задачи по созданию постов комплексного контроля автотранспорта».

Все попытки выйти на конструктивный диалог с чиновниками Управления транспорта и связи города Москвы (далее УТС) не дали результатов. В беседах с заместителем начальника УТС Леонидом Моисеевичем Липицем выяснилось, что чиновники УТС не знают реального положения и абсолютно некомпетентны в вопросах грузоперевозок автомобильным транспортом. Вся их деятельность по регулированию и стимулированию развития грузовых автоперевозок направлена на ограничение

мание общественности и Правительства к проблемам грузоперевозчиков. «Парад» обозначил многие проблемы, в том числе и проблемы безопасности жителей города. Окончательное решение о проведении «парада» было принято Межрегиональным профессиональным со-



прав грузоперевозчиков – представителей малого бизнеса. Они абсолютно не представляют, сколько нас, какое количество грузов мы перевозим, как развита диспетчерская служба, сколько людей мы обеспечиваем работой. Твердое нежелание вникнуть в наши проблемы и явная неприязнь к нам со стороны чиновников вылились в «парад» грузоперевозчиков, проведенный 1 марта 2003 года нашим профсоюзом в центре Москвы. Другого пути у нас не было. Цель «парада» – привлечь вни-

юзом водителей-профессионалов 21 февраля. Был утвержден план проведения мероприятия, определено количество участников. «Парад» – акция гражданского неповиновения – носил предупредительный характер, поэтому количество участников умышленно ограничивалось. Информация об акции среди членов профсоюза широко не распространялась.

В средства массовой информации 25 марта были разосланы пресс-релизы с указанием целей и задач проведения акции, количества участников, ме-

НЕ ЛОЖИСЬ!

ста и времени сбора, маршрута следования.

1 марта в соответствии с планом проведения акции участники стали собираться на Котельнической набережной под высоткой. Первая машина прибыла на место сбора заранее, в 8.30 утра. Примерно в 9 ча-

жмешь!», «Чиновник! На дороге не вставай!», «Чиновник! Под колеса не ложись!», до нескольких вольных – «Чиновник – чирей на жопе водителя!», «Российский чиновник хуже геморроя!». Слов из песни не выкинешь. Что может быть хуже для водителя, чем чирей на седали-

В 9.30 дружно подтянулась пресса. Короткие интервью. Съемки общих планов.

В 9.50 колонна из 35 грузовиков была сформирована, лозунги закреплены. Колонна состояла из грузовиков разного класса. «Советский» автопром был представлен в полном объеме. Иномарки, отдавшие своей родине все, также почли за честь участвовать в «параде». Рабочие машины. На чем наши водители возят грузы, на том и приехали. Последний инструктаж. Правила

лонна тронулась в сторону Кремлевской набережной.

Первый светофор у моста через Яузу рассек колонну. На подъезде к Моховой колонна была рассечена уже на 5 – 6 частей и не создавала никаких неудобств остальным участникам движения. Напротив Манежа, в самом узком месте Моховой, головная машина была остановлена сотрудниками ГИБДД. Идущие следом машины уперлись в хвост передним. Колонна встала. Я на своей легковой машине двигался в



сов начали вешать лозунги на борта. Лозунги вешались неспешно, открыто. Всего было изготовлено 126 метров лозунгов. Лозунги были различные. От выдержанных – «Князь Юрий! Ты не прав!», «Мы платим налоги!», «Мы за Порядок и Закон!», «Равные права всем перевозчикам!», «Легальный перевозчик – безопасность в городе!», «Мы нужны Москве и москвичам!», «С нами Закон, Правда и Профсоюз!», «Московские чиновники роют могилу малому бизнесу!», «Нас «пропусками» на обочину не вы-

ще или профессиональное заболевание – геморрой? Чиновники, конечно, очень обиделись и оскорбились. Глас народа – глас Божий! Нечего на зеркало пенять, коль рожа кривая.

В это время город жил своей обычной размеренной жизнью. Обыватели выгуливали собак в соседнем скверике, шли в магазин напротив. Проезжающие мимо водители притормаживали и спешили дальше. Сотрудники силовых структур, проезжающие мимо на своих машинах, не обращали на нас никакого внимания.

не нарушать, отставших не дожидаться, ушедших вперед не догонять, двигаться в одной полосе, на провокации не поддаваться. Маршрут движения – Москворецкая набережная, Кремлевская набережная, Моховая, Тверская, 1-ая Тверская-Ямская. Конечный пункт маршрута – малая дорожка Ленинградского проспекта в районе 2-го часового завода. По всему маршруту движения устраивать пробки и проводить митинги профсоюз не планировал. Залп праздничного фейерверка, и в 10.02 ко-

хвосте колонны. Совершенно свободно я объехал колонну и припарковался на стороне старого здания Университета. Два гибэдэдэшника, ст. и мл. лейтенанты, остановившие колонну, абсолютно не представляли, что с нами делать. У водителя головной машины они отобрали документы и стали с ними бегать от наседавшей на них репортерской братии и водителей. Проезжавшие мимо водители самосвалов высовывались из кабин, улыбались и выказывали знаки поддержки. Водители троллейбусов плавно прово-



дили свои «корабли» сквозь море легковушек. Водители легковых машин пытались сами себя объехать. Еще мгновение, и движение машин на Моховой встало. Все пространство до Тверской перед колонной было абсолютно свободно. Навстречу колонне от здания Думы выдвинулся на «пазике» ОМОН. Через стекла «пазика» было видно, как стражи порядка надевают бронезилеты. Не доезжая 30 метров до колонны, «пазик» встал, постоял немного, развернулся и уехал. Колонну пропустили на Тверскую. Я пристроился в хвост колонне, но на повороте на Тверскую три последние грузовые машины были отсечены и направлены на Охотный ряд. Водитель передней машины самостоятельно свернул на Большую Дмитровку. За ним последовали остальные. Не встретив ни одного гаишника, мы благополучно выехали на Тверскую в районе Бульварного кольца. На подъезде к площади Маяковского я получил сообщение о том, что колонна заблокирована стражами порядка на Тверской, в районе Центрального телеграфа. Присутствие мое было необходимо. Я развернул машину, подъехал к колонне. Колонна мирно стояла. Водители беседовали с прессой и сотрудниками милиции. Появился представитель Мэрии. Суета, неразбериха. Особенно суетился высокий полковник в белой папаше. Меня сразу блокировали сотрудники милиции и выдвинули требование развернуть колонну на Тверской и направить ее в сторону Кремля. Требование полностью абсурдное, но оно было нами незамедлительно выполнено. Перекрыли движение на Тверской, колонна развернулась. Чуть ниже Центрального телеграфа сотрудники милиции опять остановили колонну.

Опять перекрыли движение на Тверской и, развернув колонну, направили ее по Тверской в сторону Садового кольца.

Тут по количеству папах и обилию серьезных, солидных людей в штатском я понял, что наш «парад» произвел эффект разорвавшейся бомбы. Какие антитеррористические мероприятия в городе? 35 грузовиков с мирными лозунгами на бортах проехали «не замеченными» мимо Боровицких ворот Кремля, а если бы они везли патроны? А если бы повернули в Кремль? Спи спокойно, обыватель. Наши лозунги – «Мы за Порядок и Закон», «Легальный перевозчик – безопасность в городе!». Чего тебе бояться? Твоя милиция тебя бережет. Правительство заботится о тебе. «Спите, люди Багдада. В Багдаде все спокойно».

Тем временем, перегородив Тверскую, силами правопорядка остатки колонны были направлены на наружную сторону Садового кольца и остановлены на Большой Садовой в районе дома № 3. Стараниями сотрудников милиции обстановка накалилась до предела. У водителей отбирали документы, им грозили, запугивали и, главное, не разрешали мирно разъехаться. Необходимость моего присутствия рядом с водителями стала понятна даже блокирующим меня на Тверской полковником. Меня усадили в патрульную машину и повезли на Садовое кольцо тушить пожар. За всю дорогу от Главного телеграфа до Маяковской не смогли выяснить, где заблокирована колонна, на внутренней или наружной стороне Садового кольца. Свернули на внутреннюю сторону. Не нашли. Доехали до Каретного ряда. У постового спросили, не проезжала ли мимо него колонна грузовиков. Развернулись и поехали к Маяковке.

На выезде из туннеля, наконец, нашли колонну. Встали. Я вышел из машины. Меня опять блокировали. Больше всех старался все тот же полковник в белой папаше. Я старался погасить конфликт. Так было надо. Сотрудники милиции жаждали реванша. Им хотелось крови. Им нужен был козел отпущения. Я предлагал им свою кандидатуру. Им было мало. Наугад выбрали еще четырех водителей. В это время перед головной машиной «прессовали» Виктора Олейника. Ему надели наручники. За эти самые наручники и за причинное место шесть доблестных стражей порядка, настучав ему предварительно кулаком по лицу и дубиной по голове, забросили в патрульную машину и доставили в Пресненское ОВД. Слава Богу, в суматохе этого не видели остальные участники «парада». Если бы увидели – не сдержались бы. Быть бы беде. Сначала меня, а потом и Александра Червакова, Андрея Паладия, Ивана Бабкина и Виктора Бачкина доставили в Тверское ОВД. Всех остальных участников «парада» отловили по одному, после того как колонна разъехалась.

Общее впечатление от пребывания в Тверском околотке – бардак и неразбериха. Приехали адвокаты и водители. Сначала меня подполковник в туалет сопровождал. Видно, боялись, что сбегу. Потом успокоились. В «обезьянник» никого не сажали. Всей толпой и по одному ходили на улицы общаться с прессой, курить, в соседнее кафе кофе пить. Демократия. Был бы 37-й – расстреляли бы всех.

В понедельник судили меня. Первый раз в жизни. Повезло. Виктора Олейника судили во вторник. Два гаишника очень старались, чтобы судили его за активное сопротивление влас-

тям и за нанесение одному из гаишников телесных побоев. «Прессовали» они Виктора без объяснений. Виктор бывший «афганец», воевал немножко, Правительственные награды имеет. Может, кого и зацепил нечаянно. Не бей мирного водителя по голове и не хватай мужика за причинное место. Судья разобралась во всем и присудила 500 рублей штрафа за участие в несанкционированном митинге. Спасло Виктора от более высокой кары наличие у него двух малолетних детей в возрасте 7 лет и 1 года. Повезло, однако.

Чиновники различного ранга задавали мне вопрос: «Чего добились?».

Отвечу. Наше дело правое – мы победим. Не сразу Москва строилась. Задачу свою «парад» выполнил полностью. Внимание к проблемам грузоперевозчиков мы привлекли. Водители почувствовали свою силу. Требования наши правомерны и донесены до чиновников. Профсоюз заставил чиновников перейти на диалог. Замолчать и замылить наши проблемы им не удастся.

Большое спасибо НТВ, ТВС, REN TV, «МК», «Коммерсанту» и другим средствам массовой информации за правдивое освещение событий и наших проблем.

4 апреля нашему профсоюзу исполняется 5 лет. Зерна брошены в почву и дали всходы. Настает время собирать плоды.

С уважением,
председатель Центрального Совета Межрегионального профессионального союза водителей-профессионалов Александр Котов.

Тел.: 746-0511

E-mail: profsouz@mail.ru



Exotica

ЭКЗОТИКА/2003

VII Московский международный автомобильный фестиваль

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

Тел.: 749-4550

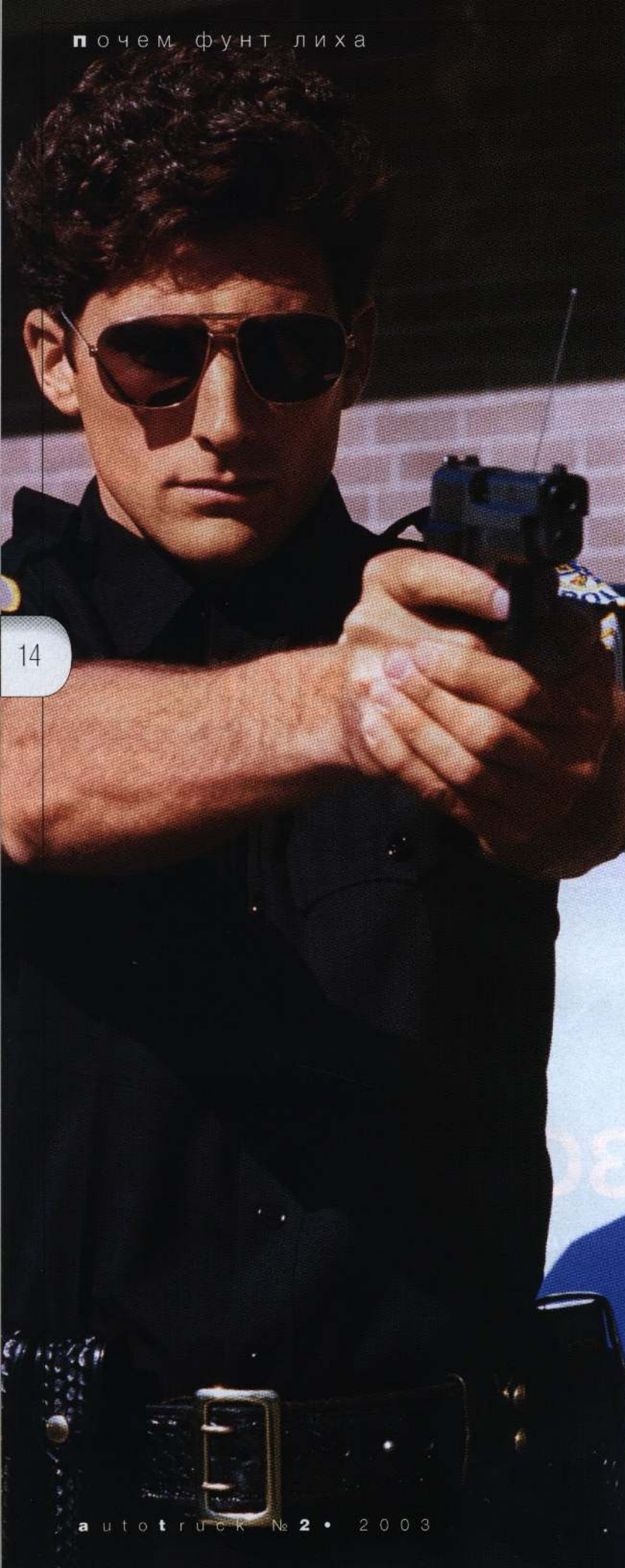
В рамках фестиваля будет проводиться «День журнала «Автотрак» с вручением призов победителям конкурса.

Приглашаем всех посетить наш стенд

11 / 13.07.03
МОСКВА. АЭРОДРОМ ТУШИНО

Информационный
спонсор

**АВТО
МИР**



ЖЕЗД В РУКЕ

Если сотрудник ДПС пытается изъять у вас водительское удостоверение за разворот или поворот через двойную сплошную, то вам вовсе не стоит впадать в отчаяние и лезть в кошелек, дабы всучить в мохнатую лапу инспектора отмазку в виде американской банкноты...

Дмитрий ЗЛЕНКО

С введением нового кодекса ГАИ вроде как стала менее монстроподобной организацией. Но это только «вроде как». На самом же деле лютость отдельных инспекторов выросла в геометрической прогрессии. Если когда-то самым страшным нарушением была пьянка за рулем, то теперь первую строчку хит-парада занимает выезд на полосу встречного движения. Бесспорно, движение навстречу транспортному потоку – это одно из самых опасных нарушений. Последствия таких маневров видел наверняка каждый водитель. Поэтому штраф от 300 рублей до лишения права управлять авто на четыре месяца – наказание вполне оправданное. Однако далеко не каждый сотрудник дорожной милиции (и уж тем более водитель) может дать точное определение того, что есть выезд на встречную полосу. Большинство опрошенных инспекторов отвечали, что выезд на встречку – это пере-

сечение двух сплошных линий разметки. Исходя из этого определения, сотрудники ГАИ правдами и неправдами пытаются подогнать под «статью» о лишении всех водителей, кто так или иначе пересек две сплошные.

Но не все так просто. Согласно новому кодексу и ПДД не всякий водитель, очутившийся на встречке, (как это не смешно звучит) совершил выезд на полосу встречного движения. Формулировка статьи 12.15 нового КОАП настолько размыта, что понять, где «выезд», а где «невыезд», просто невозможно.

Но спасибо судам, которые все же сумели дать ответ на сей вопрос. Один из московских судов при рассмотрении дела о выезде на полосу встречного движения не узрел в действиях водителя факта выезда на встречку, так как он пересек две сплошные линии для разворота и движения в обратном направлении. Суд наказал нарушителя штрафом в пятьдесят руб-

ПОЛОСАТЫЙ ВОЛОСАТОЙ

лей, а отнюдь не лишением права управления, как на этом настаивали стражи дорожного порядка. Счет таким оправдательным приговорам идет уже на сотни. Поэтому устойчивое суждение некоторых инспекторов ГАИ о том, что любое пересечение двойной сплошной – это всегда выезд на встречку, мало-помалу сходит на нет.

Если в ваш адрес выдвинут обвинение в выезде на полосу встречного движения (притом, что вы совершали разворот или поворот налево в месте, где это запрещено Правилами), в протоколе напишите, что инспектор неверно квалифицировал ваше нарушение. Ибо статья 12.15 за выезд на полосу встречного движения (то бишь движение навстречу потоку) предполагает применение санкции в виде штрафа от 300 рублей до лишения права управления сроком до четырех месяцев. А статья 12.14 (за разворот/поворот) предусматривает штраф всего лишь... 50 рублей.

Правда, далеко не каждый водитель может объяснить, какой именно маневр он совершил, и поэтому в судебном порядке лишается водительского удостоверения. Можно, конечно, обойтись и без судебных тяжб и отделаться от ГАИ, как говорится, не отходя от кассы. Отмазка на месте обойдет-

ся примерно в 100 «зеленых». Таковы сегодняшние расценки.

Нередко гаишники устраивают настоящие подставы. Сам видел, как один инспектор остановил фуру для проверки, а второй в это время дрючил всех тех, кто объезжал сие препятствие по встречке (иначе было просто не объехать).

Если, не дай Бог, вы стали или станете жертвой такой подставы, то в объяснениях нарушителя пишете следующее: «ПДД не нарушал. Виновным себя не считаю. Дорожная ситуация была спровоцирована сотрудниками ДПС, которые не приняли неотложные меры для устранения причины, создающей угрозу безопасности дорожного движения». Как показывает практика, доказывать свою правоту на месте – занятие неблагодарное и малорезультативное. Поэтому смело идите в суд. Только в суде вы можете надеяться победить несправедливость.

Зимой, кстати говоря, бывают случаи, когда инспекторы ДПС нещадно карают за встречку, в то время как из-за плохого качества уборки дорожного покрытия линий разметки не видно и вовсе. В таких случаях вы гарантированно не виновны. В протоколе пишете, что линий разметки не было видно из-за того, что дорожные службы

не произвели своевременную чистку проезжей части. В суде вас 100-процентно оправдают и накажут дорожные службы и инспекторов, которые своевременно не оповестили оных.

Я это пишу вовсе не для того, чтобы научить вас грамотно отмазываться от нарушений ПДД. Напротив, я призываю соблюдать правила, поскольку от этого зависят жизни людей. Но если вы все же нарушили, то вы должны нести ответственность только за ту статью, которую вы **действительно** нарушили. А уж если вы стали жертвой подставы или хитрости инспекторов, то вам и вовсе не стоит нести ответственность. Авторы нового кодекса внесли статью, руководствуясь которой можно наказать рублем инспектора ГАИ!

Статью, наказывающую сотрудников дорожной милиции, творцы закона разделили на две категории.

Первая категория – это статья 12.35. Она распро-

страняется на сотрудников ГАИ, которые незаконно ограничивают право управления транспортным средством и его эксплуатацию. К таким ограничениям можно отнести задержание автомобиля в связи с отсутствием экологического талончика. Такая вольность инспектору может стоить штрафа от десяти до двадцати МРОТ. На сегодня это от одной до двух тысяч «деревянных».

Вторая категория – статья 12.36. Инспектор будет оштрафован на сумму от полутора до двух тысяч рублей (от 15 до 20 МРОТ), если воспрепятствует законной деятельности по управлению и эксплуатации вашего транспорта. Под эту статью подпадают: снятие номерных знаков, эвакуация автомобиля (тентов, прицепов, полуприцепов), изъятие водительского удостоверения за нарушение, которое не предполагает изъятие оно-го (скажем, неправильная парковка).

Но прежде чем писать маляву на инспектора в суд, задумайтесь: сможете ли вы доказать его вину (наличие свидетелей, документов, аудио- или видеозаписи). Ведь согласно Конституции РФ, доказывает вину тот, кто обвиняет. И если вы проиграте процесс, то рублем будете наказаны вы, а не инспектор, ведь судебные тяжбы, занятие нынче не из дешевых.



ЖЕНЕВСКИЕ ДЕБЮТЫ Renault

Новый Kangoo Express

Главной новостью здесь, разумеется, стал дебют второго поколения этого популярнейшего «каблучка». С момента своего появления в ноябре 1997 г. Kangoo Express разошелся по Европе тиражом более 600 тыс. экземпляров и сегодня он — лидер продаж в своем классе. Так, по итогам 2002 г. Kangoo Express занял в Европе 26,4% рынка «каблучков» (118 392 проданных автомобиля), опередив Citroen Berlingo (18,3% рынка и 82 289 машин) и Peugeot Partner с его 61 552 проданными машинами и 13,7% рынка.

Естественно, конструкторы Renault постарались подготовить достойного приемника для своего бестселлера. Новый Kangoo получил более выразительный и динамичный дизайн. В салоне — новые материалы отделки, измененная панель приборов, усиленная шумовиброизоляция. Расширился и спи-

**Международный
женевский
автосалон,
прошедший в мар-
те этого
года уже в
73-й раз,
традиционно соби-
рает весь
цвет мировой авто-
индустрии.**

сок заказного оборудования. Так, теперь за доплату можно получить кожаную отделку сидений, руля, набалдашника и чехла рычага КПП! Также появился навигатор Carminat Advanced Guidance. Предусмотрена подготовка под установку телефонной системы hands-free.

Традиционно много внимания конструкторы уделили безопасности. Новичок подается как самый безопасный автомобиль в своем классе, и это не пустые слова. Так, тормозная система оснащена новейшей АБС Bosch 8.0, которая также включает распределитель тормозных усилий (EBD) и систему помощи при экстренном торможении (Brake Assist). Усилена структура кузова и применена новая травмобезопасная рулевая колонка. Приборная панель с мягкой отделкой снижает риск повреждения коленей, а более мягкая обивка дверей бережет таз и живот при боковых столкновениях. Довершают защитный комплекс фронтальные и боковые подушки безопасности для водителя и пассажира.

Теперь о кузовах. Покупатель сможет выбирать из трех вариантов, имеющих длину грузовой платформы от 1,25 до 2,79 м при вместимости от 2,3 до 3,5 кубометра. Грузоподъем-



ность машин – 535 или 800 кг при полных массах 1,6 – 1,9 т. Сами кузова могут быть как цельнометаллическими, так и с остеклением, с одной или двумя сдвижными боковыми дверями и с задней цельной или двустворчатой дверью.

Новый Kangoo Express предлагает покупателям самую широкую среди конкурентов линейку моторов, состоящую из семи двигателей. Полуторалитровый турбодизель серии 1.5dCi с непосредственным впрыском и системой common rail выдает 55, 65 или 80 л.с. Также предлагается и вихрекамерный дизель 1.9 D мощностью 65 л.с. Гамма бензиновых агрегатов состоит из 1,2-литрового мотора в 60 и 75 л.с., а также 95-сильного 16-клапанного двигателя объемом 1,6 л. Примечательно, что 95-сильный агрегат можно будет заказать вместе 4-ступенчатым адаптивным «автоматом» Proactive, с которым Kangoo набирает «сотню» за 12,4 с, а его максимальная скорость составляет 162 км/ч. Также отметим, что интервалы смены масла в двигателях удлинены до 30 тыс. км.

В Европе продажи новинки начнутся ориентировочно в апреле. Что касается России, где Kangoo тоже весьма популярен, то по предварительной информации московского представительства Renault новый «каблучок» доберется до нас примерно к лету. Причем в России будут официально предлагаться только бензиновые версии.

Trafic бизнес-класса

Нынешнее семейство «трафиков» было представлено в сентябре 2000 г. Но производитель продолжает расширять модельный ряд (сейчас он насчитывает до полусотни вариантов) и в Женеве была показана новая модификация – восьмиместный микроавтобус бизнес-класса Trafic Minibus. В отличие от других пассажирских «трафиков» версия Minibus имеет более богатые отделку и комплектацию. Например, все сиденья в салоне отделаны велюром, а пол укрыт коврами. В стандартную комплектацию входят регулировка руля, электроприводы стекол и зеркал, центральный замок, тонированные стекла и фронталь-

Бал на нем правят легковые автомобили и концепт-кары, но среди этого праздника автомобильной жизни находится место и для коммерческих машин легкого класса. Так, фирма Renault привезла на смотр две новинки.

ные подушки безопасности для водителя и пассажира. В качестве опций предложены вторая печка, двойной кондиционер, навигационная система Carminat, CD-проигрыватель, а также боковые подушки и «занавески» безопасности.

Trafic Minibus будет продаваться в Европе с лета 2003 г. в вариантах туристического микроавтобуса, машины для обслуживания гостиниц, VIP-транспорта, а также семейного автомобиля. У нас же модельный ряд «трафиков» последнего поколения официально пока не продается. Но, как сообщили нам в московском офисе Renault, возможность вывоза этих машин на российский рынок сейчас прорабатывается.



Отделение Chevrolet, входящее в концерн General Motors, уже много лет является одним из основных поставщиков пикапов для армии США, и с середины 80-х для армии выпущено больше 80 000 пикапов разных типов. Но это – день вчерашний. Что до дня сегодняшнего, то на январском автосалоне в Детройте GM показал революционную разработку, которая наглядно показывает, на чем будут ездить в армиях будущего.

Гибриды В камуфляже

Александр Евдокимов



18

Э тот «революционер» – армейский дизель-электрический гибрид, построенный на шасси тяжелого полноприводного пикапа Chevrolet Silverado (полная масса 4530 кг) последнего поколения. Машина разработана отделением GM Military Truck Operations в рамках программы COMBATT (COMmercially BAsed Tactical Truck), что означает тактический пикап, базирующийся на шасси коммерческой модели.

Вообще-то, военные, славящиеся консерватизмом, до последнего времени настороженно смотрели в сторону разработок гибридных силовых установок, проводимых гражданскими специалистами.

Но времена меняются, техника совершенствуется и гибриды все больше интересуют военных, главным образом из-за экономии топлива. В армии США сейчас служат более 250 000 разных пикапов и по статистике военных из четырех главных потребителей топлива три – это как раз пикапы. Причем опять же, по данным американских военных, стоимость транспортировки одного галлона (3,78 л) горючего во время учений или боевых действий может достигать до \$400, за что, разумеется, платят налогоплательщики. На этом фоне разработчики вышеозначенного гибрида заявляют, что их детище экономит 20% топлива по сравнению с традиционными дизельными и

25 – 40% (!) по сравнению с бензиновыми двигателями! За счет чего, интересно?

Под капотом Chevrolet Silverado – стандартный 6,6-литровый турбодизель Duramax V8 мощностью 210 л.с. Дизель играет здесь роль генератора, вырабатывающего электричество для 300-вольтовых никель-металлгидридных аккумуляторов (они втрое легче и вполуполу меньше, чем кислотные) и тяговых электромоторов. Эти электромоторы заблокированы с 2-ступенчатой «раздаткой», так что традиционной коробки передач в этой машине нет. На малых скоростях и нагрузках пикап едет в полностью электрическом режиме, используя запасенную

энергию аккумуляторов для привода электромоторов. При этом пикап движется практически бесшумно и не оставляет за собой «теплого следа». При повышении нагрузок и для быстрого ускорения уже запускается дизель, который вновь начинает заряжать аккумуляторы и питать электромоторы. Сам дизель работает на малых постоянных оборотах, что тоже серьезно экономит топливо. Кстати, при сбросе газа или при торможении электромоторы автоматически переключаются в режим генераторов и дополнительно подзаряжают батареи. Еще одна монетка в копилку экономичности. Остается добавить, что дизель-электрическая гибридная сис-



никовая телефония и навигация, радиосвязь, камера ночного видения и внешние прожекторы. Не забыли военные и о комфорте, который обеспечивает климат-контроль, а также маленький холодильник под питьевую воду и продукты. Разумеется, все это «электронное хозяйство» надо как-то «кормить». В полевых условиях для этой цели обычно используются аккумуляторы или генератор с двигателем внутреннего сгорания. Но батареи быстро разряжаются, и в поле их подзарядка – та еще проблема. С бензиновым или дизельным генераторами не лучше: они шумны, громоздки, требуют регулярного ухода и, что самое главное, они легко заметны для противника.

Инженеры GM совместно со специалистами из канадской фирмы Hydrogenics решили проблему электроснабжения оборудования в полевых условиях с помощью стремительно развивающейся сегодня на гражданском

батывается электричество. Если не влезать в технические дебри, то процессы, происходящие на борту гибридного Chevrolet Silverado, выглядят так.

Работающий дизель питает ток установку, которая разлагает обычную воду на водород и кислород методом электролиза (т.е. пропусканием через воду постоянного электрического тока). Получаемый при этом водород в газообразном виде поступает в специальный баллон, где и хранится при низком давлении и температуре. При необходимости водород из баллона перекачивается в те самые топливные элементы и туда же закачивается обычный атмосферный воздух. И в итоге вышеописанной реакции система вырабатывает постоянный или переменный ток. Одной заправки водорода хватает на 3 часа работы системы при пиковой мощности 5 кВт или на 5 часов при средней мощности 3 кВт! Самое интерес-

причем при необходимости «побочный продукт» можно... смело пить! Так и видится картина: военная машина сердобольно поит водичей уморенных жаждой солдат...

Отметим еще один важный для военных момент. Система топливных элементов незаменима, когда необходимо электричество, а дизельный мотор пикапа, также питающий все электрооборудование, заглушен в целях маскировки. Химическая реакция в топливных элементах протекает бесшумно и при незначительном выделении тепла. Так что противнику становится очень сложно засечь тепловыми радарми работающую в «тихом» режиме машину.

У американских военных уже достаточно обширные планы на такие гибридные машины. Сообщается, что первые образцы таких армейских гибридных Silverado планируется поставить армии уже в 2003 году. Эти гибриды начнут формировать новый военный парк легких тактических грузовиков, который к концу десятилетия планируется довести до 30 000 единиц. Причем позднее в рамках военной программы COMBATТ будут созданы еще несколько военных прототипов, также построенных на базе коммерческого пикапа Silverado, но уже оснащенного бензиновыми моторами.



автостроении технологии fuel cell (топливные элементы), которую уже называют энергией будущего. Топливный элемент представляет собой устройство, где происходит химическая реакция водорода и кислорода, в результате которой выра-

ное, что побочным продуктом этой реакции является вода, которая запасается для повторного цикла. Фактически получается «вечная батарейка», работающая на воде! Эту самую воду надо только периодически доливать в систему,



тема может работать и как независимый полевой генератор мощностью 30 кВт.

Впечатляет, правда? Но если честно, это еще «цветочки». Самое интересное находится в кузове пикапа.

Как известно, современные мобильные пункты управления войсками или, скажем, ракетными установками представляют собой нашпигованные электроникой комплексы, установленные на шасси грузовиков и чаще более маневренных пикапов. Один из таких комплексов и был установлен на детройтском дебютанте. В стеклопластиковом кузове с двойным полом разместился целый электронный арсенал: компьютеры с картами, метеосистема, видеосистема, спут-



Scania Griffin

Дмитрий Жигульский
Александр Евдокимов

Развитие автомобильного транспорта может идти разными путями. Экономически развитые и продвинутые страны собственными силами, с оглядкой на конкурентов разрабатывают и строят новые модели, вкладывая в разработки и испытания громадные деньги. Такие компании являются законодателями технического прогресса, с них берут пример другие, менее богатые страны и фирмы. Технически совершенная техника стоит дорого. Поэтому основной рынок сбыта таких машин – экономически богатые и развитые страны.



делей машин, снятых с производства в экономически развитых странах как морально устаревших. Разрыв в техническом развитии таков, что даже морально устаревшие автомобили для стран третьего мира являются верхом инженерной мысли. По такому пути идут Турция, Бразилия, Южная Корея и другие. Этот вариант является хорошим трамплином для дальнейшего привлечения новых технологий и инвестиций. Турки наглядно это показали. Закупая двадцать лет назад лицензии на производство узлов и агрегатов известных американских фирм для национального автомобилестроения, сегодня Турция производит современные легковые и грузовые автомобили, в том числе и на экспорт.

Случая, когда производитель современных грузовиков на своем заводе наряду с последними моделями строил и машины, максимально адаптированные и дешевые для стран третьего мира (а Россия на данный момент таковой и является), мы что-то не припомним. Но именно по такому пути пошел шведский производитель грузовиков – фирма Scania.

Для российского внутреннего перевозчика шведы производят грузовик в максимально упрощенной комплектации и с двигателем, отвечающим нормативам Евро-2. Мы слышали много высказываний относительно этого проекта. По нашему мнению, он не лишен смысла. Дело в том, что на российском рынке присутствует грузовая техника разной ценовой категории. От новых и дорогих иномарок стоимостью \$80 – 90 тыс. (тягачи) до

б/у-техники российского производства не более \$10 – 15 тыс. В промежутке между ними находятся б/у-иномарки по \$20 – 40 тыс. и новая отечественная техника ценой 20 – 30 тыс. Машин стоимостью \$50 – 70 тыс. почти нет. Российский производитель такие не производит, а годовалых «иностранцев» никто не продает, так как смысла брать новый грузовик на год нет.

Именно в эту ценовую категорию и нацелен Scania Griffin. Логика понятна. Для внутренних перевозок не нужна навороченная машина – расценки не те. Двигатель мощностью 310 л.с. не очень уступает наиболее распространенной ярославской «шестерке» в 330 л.с.,

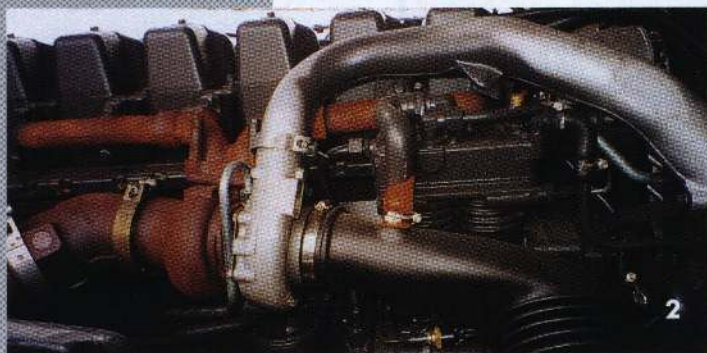
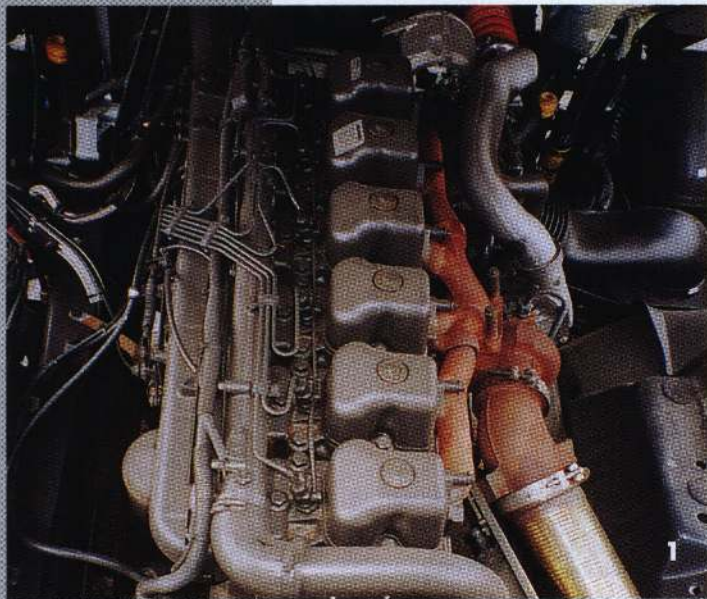
Отсекатель белого дыма не только уменьшает дымность, но и позволяет быстрее прогреть двигатель:
а) отсекаТЕЛЬ выключен;
б) отсекаТЕЛЬ включен.



Есть другой вариант – строить не столь совершенную технику. Достаточно много стран производят автомобили собственного проекта. Индия, Китай, Россия сами разрабатывают и строят автомобили, рассчитанные на местный рынок. В техническом плане эти разработки, конечно, уступают законодателям моды, но стоят значительно дешевле, что по карману национальным перевозчикам.

Еще одна разновидность автомобилестроения – покупка лицензий и оборудования для строительства мо-





1. Рядная 9-литровая «шестерка» с турбонадувом мощностью 310 л.с.
2. Двухцилиндровый компрессор моментально накачивает воздух в систему
3. Для снижения стоимости грузовика – топливный бак от строительной техники
4. Четырехточечная пневмоподвеска кабины – признак современной техники

которой вполне хватает на российской равнине. Пусть «иностронец» в два раза дороже мазовского тягача, но в качестве намного превосходит его. По сути дела, потребитель получает современный европейский грузовик, но с двигателем, соответствующим европейским экологическим стандартам годовой давности. Поверьте, что отечественный потребитель об экологическом стандарте вспоминает в последнюю очередь. Да и Евро-2 для России больше чем достаточно.

Что получает Scania. Охватывает новый ценовой сектор, в котором нет конкурентов, увеличивает продажи своих грузовиков в России, причащает потребителя к марке и имиджу Scania.

Логично ждать следующих шагов. И шведы их делают. С 2003 года расширяется модельный ряд грузовиков для внутреннего российского потребления. Если смотреть в будущее, то можно ожидать налаживание производства машин предыдущего поколения в России. Но это слишком смелый шаг для той экономической ситуации, которая сегодня в нашей стране.

P.S. Мартовское повышение таможенных пошлин в три раза для импортных грузовиков, не соответствующих нормативам выхлопных газов Евро-3, сильно подрывает ценовое преимущество автомобилей Scania.

Досье: Scania Griffin

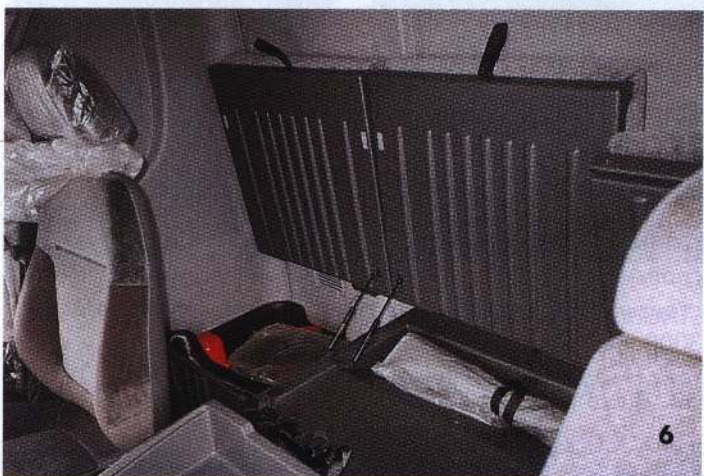
Проект Scania Griffin был запущен в России в последних месяцах 2001 года. Его целью было предложить отечественному транспорту доступную машину для перевозок внутри страны. Для этого была сформирована специальная упрощенная базовая комплектация для России. Забегая вперед, сразу отметим одну из ключевых особенностей машин этого проекта. Дело в том, что завод строит «грифонов» партиями, а не на заказ, что является не совсем привычной (по крайней мере, для Scania) схемой. Однако у такого подхода есть несколько плюсов. Во-первых, клиенту не надо заниматься оформлением зака-



5



7



6



8

за и подбором комплектации, а потом неделями ждать, когда грузовик соберут и доставят. Тут тягач уже на стоянке – приходи, выбирай и забирай. Европейцам это в диковинку, зато российскому покупателю такой вариант ближе к сердцу! Во-вторых, это выгодно и заводу, который сразу получает от дистрибьютеров сформированный пакет заказов на длительный период. Исходя из этого, производитель может точно рассчитать, сколько и каких узлов надо будет изготовить или заказать у смежников для последующей сборки заказанной партии грузовиков. И, в-третьих, когда российские дистрибьютеры выкупают у завода крупные партии го-

товых «грифонов», они получают скидки, что в итоге тоже снижает итоговую цену грузовика.

Идем далее. Еще одним из способов упрощения и, следовательно, удешевления машины стало применение двигателя DSC913 экологического стандарта Евро-2. (К слову, этот силовой агрегат с механическим ТНВД известен еще с предпоследнего, третьего поколения грузовиков Scania и его отлично знают на сервисных станциях.) В принципе в Европе «грифона» с таким двигателем пустят разве что в Польшу, Венгрию и Чехию, не дальше (напомним, что на территории большинства стран Европы запрещена продажа и эксплуатация новых грузови-

ков стандарта Евро-2, выпущенных уже после введения норм Евро-3). Но, с другой стороны, Griffin изначально предназначен для работы на территории России, где стандарта Евро-2 хватит за глаза. И в этой ситуации грузовики с моторами Евро-3 понадобятся только тому перевозчику, который нацелился уже конкретно на международные перевозки.

Griffin оснащен спальным кабиной типа CP19 на 4-точечной пневмоподвеске, с внутренней длиной 1,9 м и высотой 1570 мм. Для снижения цены грузовика из базовой комплектации убрали такие вещи, как кондиционер, центральный замок, магнитолу и электроприводы стекол и зеркал. Спальная полка в кабине всего

- 5. Шикарное сиденье водителя с подогревом и регулировкой поясничного валика
- 6. Места для габаритной клади достаточно
- 7. Многочисленные верхние ящики для мелких вещей
- 8. Спальное место с пультом управления «автоматом» удобно и комфортно





9. Большое количество отсеков для мелких вещей рядом с водителем позволяет удобно разместить аксессуары

одна. Но по желанию клиента все вышеперечисленное могут за доплату установить на машину уже здесь, в России. Можно за-

казать и установку второй спальной полки, правда, стоит это будет около 3000 евро вместе с работой. Никуда не денешься —

дополнительный комфорт требует денег...

Время показало, что расчет маркетологов Scania оказался верен. Так, с начала реализации проекта на 31 декабря 2002 года в России своих владельцев нашли около 150 новых тягачей Griffin. И российскими дилерами ожидается дальнейший рост продаж. Этому должно способствовать и то, что с 2003 года модельный ряд Griffin расширился. Теперь клиентам будут также предлагаться тягач с уменьшенной с 1222 до 1150 мм высотой седла, низкорамный двухосный тягач с полностью пневматической подвеской, трехосный тягач с колесной формулой 6x4, а также трехосный самосвал с 12-кубовым кузовом и «дневной» кабиной.

Технические характеристики седельного тягача Scania P94GA4x2NA 310 Griffin*

Максимальная нагрузка на переднюю/заднюю ось, кг	7100/11500
База, мм	3550
Двигатель (модель)	Scania DSC913, 9-литровый
Тип	рядный, 6-цилиндровый, с непосредственным впрыском, механическим ТНВД, турбонаддувом, интеркулером и ограничителем белого дыма
Мощность, кВт (л.с)	228 (310) при 2000 об/мин
Крутящий момент, Нм	1355 при 1350 об/мин
Коробка передач	Scania GR900, механическая, 8 ступеней + «ползучая» передача
Главная передача	R780, одноступенчатая, гипоидная, без блокировки дифференциала, передаточное число главной пары 1:3,40
Топливная система	стальной 450-литровый бак, топливный влагоотделитель с подогревом + подогрев топливных фильтров
Максимальная скорость, км/ч	85 (ограничена)

ПРИМЕЧАНИЕ. * Для обозначения своих грузовиков фирма Scania традиционно использует длинную, но весьма информативную систему индексов, в которых зашифрованы основные параметры машин. Итак, разберем, что же скрывается за обозначением P94GA4x2NA 310 Griffin. Первая буква в обозначении указывает тип кабины, и в данном случае P — это кабина над двигателем. Следующие две (или одна, как в нашем случае) цифры показывают объем двигателя в литрах, так что индекс 9 говорит нам о том, что на «грифоне» стоит девятилитровый мотор. Индекс 4 (после объема мотора) обозначает четвертое поколение грузовиков, буква G указывает на приспособленность машины для работы по плохим дорогам. Индекс A обозначает седельный тягач. Следующие цифры (4x2) указывают колесную формулу грузовика. Буква N (после колесной формулы) говорит о высоте рамы шасси и в данном случае означает нормальную высоту для всех классов, буква A кодирует тип подвески и означает, что спереди стоят рессоры, а сзади — пневматические элементы. Последнее число (310) информирует о номинальной мощности двигателя в л.с. Наконец, заключительное слово Griffin указывает название модели.

Универсальный Грузовик

Дмитрий
Жигульский



Если сказать, что логистика в России развита не очень хорошо – значит не сказать ничего.

Она у нас в зачаточном состоянии. Во всем мире эффективность грузовых перевозок зависит как от развития логистики, так и от качества подвижного состава. Основа эффективности в том, что транспорт не должен простаивать. Поэтому в Европе пробеги грузовиков составляют по 150 – 200 тыс. км в год. В России международный транспорт пробегает в лучшем случае 70 – 80 тыс. км в год.

Чтобы минимизировать простой транспорта при погрузо-разгрузочных работах, в Европе и Америке принята следующая схема. Грузовик, прибыв на терминал, отцепляет прицеп, полуприцеп или выезжает из-под контейнера и сразу здесь же цепляет другие, но загруженные. Время уходит только на оформление документов и сцепку. Здесь же может происходить и смена водителей. На терминале прицепы перегружа-

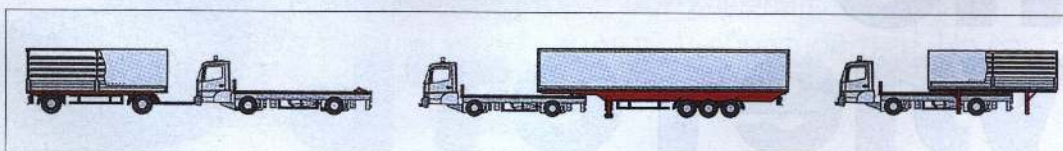
ются. Для того чтобы их сортировать и передвигать с места на место, существует специальная техника.

На осенней выставке в Ганновере немецкий производитель прицепной техники Kogel продемонстрировал машину для обработки прицепного состава на терминалах. Weasel, или по-русски ласка, создана на мерседесовском

шасси. Конструкция автомобиля такова, что на пневматической подвеске она может «присесть» под любой полуприцеп или съемный контейнер, предназначенные для работы на дорогах общего пользования. Захват пальца полуприцепа происходит с помощью гидравлики и управляется из кабины водителя. Гидроцилиндры поднимают седельное устройство с полуприцепом на высоту отрыва лап от земли. В случае со съемным контейнером гид-

роцилиндры поднимают подрамник, на котором закрепляется контейнер. Но вылезать из кабины водителю все же приходится для соединения воздушных тормозных магистралей или для сцепки с прицепом. Здесь автоматизировать этот процесс нелегко.

В России такую технику можно встретить на производствах, принадлежащих иностранцам или с участием иностранного капитала. Но пока это большая редкость.



26

Разбор полетов, или О том, как не улететь



Пролог

Уткнувшись в хвост какого-то грузовика, я вышел на встречную полосу и начал обгон. Дело происходило недалеко от Ростова-на-Дону за несколько дней до Нового года. Температура опускалась ниже -20°C . Дорога хоть и чистая, но предельно скользкая. Поэтому некоторые автопоезда, не сумев как следует разогнаться перед горкой, теряли скорость и при вынужденном переключении передачи на нижнюю ступень почти останавливались, буксовали и создавали пробку. Если была возможность, машины с ходу на скорости обгоняли такие небольшие колонны.

Так как я был пустой, то на приличной скорости обогнал грузовиков 20, но конца этой колонне не было. Встречный транспорт вынудил меня искать окно и внаглую втискиваться между машинами. Радиостанция выдала в мой адрес несколько «ласковых фраз», я для проформы огрызнулся. Так колонна простояла несколько часов. Оказалось, что впереди лоб в лоб сошлись автопоезд «Мерседес» с КамАЗом, поэтому федеральная трасса была перекрыта. Проехав место аварии, я остановился на ночлег.

С утра температура опустилась до -25°C . Часов в 7 я выехал со стоянки. Дорога была свободной, водители еще спали, поэтому «топил» я под 90 км/ч. До дома километров 900, и с такими темпами я надеялся к ночи уснуть. Светало. Небольшой подъем не предвещал никаких неожиданностей. Когда автопоезд начало складывать влево, я инстинктивно отпустил педаль газа и повернул руль вправо. Увы, это был не мой день. Тягач с прицепом замер в нескольких метрах от дороги в полуметровом снегу. Меня не выкинуло из сиденья только потому, что колени уперлись в баранку. Напарник, как ни странно, сидел в кресле, но поскуливал, держась за голову. Во время полета он приложился лбом о вещевую полку. Причем в нормальном транспортном положении, сидя в кресле, до нее не дотягиваешься рукой. Автомобиль с прицепом остались на колесах, но представляли жалкое зрелище. Оторванный бампер и подножки, разбитые аккумуляторы и пластиковый корпус воздушного фильтра, разорванные крылья. Более внимательный осмотр выявил, что задний мост смещен из-за согнутой V-образной тяги. Но самое печальное, что гнуты оба лонжерона рамы тягача. Это был приговор машине.





Возможно так шведы ездят по лесу. А если серьезно, то дикая животина часто становится источником трагедии на дорогах не только Швеции

Чистый белый снег скрадывал край проезжей части. Только красно-белые вешки позволяли определять границу дороги. Зная, что за спиной 20 т камней, я не боялся давить на газ. Но «тормоз» впереди колонны не давал разогнаться свыше 60 км/ч.

Поверхность дороги представляла собой укатанный снег с просветами асфальта. Я попытался выяснить, насколько скользкая дорога, и резко нажал на педаль



В самом начале февраля компания Volvo Trucks устроила для журналистов покатушки по зимним шведским дорогам. Прошло чуть больше месяца после той аварии, поэтому во время теста я старался проводить параллели между предновогодними событиями и тепличными условиями зимнего вождения в Швеции. Научного открытия я не сделал, но подробные причины той аварии для себя определил. Надеюсь, что вам это тоже будет интересно.

С утра температура была около двух градусов мороза. Порывистый ветер и поземка гоняли снег по дороге. Автобус Volvo летел к месту, где нас ждали грузовики. Стрелка спидометра иногда переваливала отметку 120 км/ч и это притом, что скорость зимой в Швеции ограничена 80 км/ч для всех машин. Когда перед поворотом водитель начинал тормозить слишком

поздно, мне казалось, что автобус вот-вот пойдет юзом. Но этого не происходило, и в поворот водитель входил уже не по накатанной асфальтовой колее, где, по своему опыту знаю, находится тонкий слой льда, а старался пустить колеса по укатанному снегу: так меньше вероятность сноса передней оси. Все же иногда мне становилось не по себе.

А вот и грузовики, на которых нам полдня предстояло кататься. Вместо заявленных автопоездов стояли только одиночки. Шведские полиция не разрешили комбинацию тягач – прицеп, мотивируя тем, что если журналисты со своим опытом вождения завалят сцепку, то дорогу перекроют надолго. И то верно.

Первая машина, которая досталась мне, – четырехосный самосвал FM 9 с колесной формулой 8x4, полной массой 32 т и с двигателем 380 л.с. Беглый осмотр показал, что на всех осях,

включая поворотные, стояла зимняя резина. Забегая вперед, скажу: все грузовики на всех осях имели зимнюю резину. А теперь вспомните, многие ли наши перевозчики меняют резину к зиме?

На моем тягаче в момент аварии стояла хоть и хорошая, но летняя резина. Вывод первый – по возможности меняйте покрышки в зависимости от сезона.

Нельзя сказать, что мы ездили по автобанам. Машин мало, поэтому была возможность обзирать окрестности. Снега в Скандина-

А теперь вспомните, многие ли наши перевозчики меняют резину к зиме?

вии очень много (по московским меркам). Дороги шведы не посыпают никакими реагентами. Во всяком случае, я не заметил их следов.

тормоза. Очень эффективное прямолинейное торможение без заноса. ABS включилась на очень короткое время, давая о себе знать толчками педали тормоза. Я пробовал экстренно тормозить на всех машинах и везде получил прекрасные тормозные характеристики. Конечно, не как на асфальте летом, но похоже. Причин этому несколько. Кроме вышеупомянутых зимних покрышек и ABS, это малая интенсив-

ность движения, когда покрышки автомобилей не успевают растапливать снег до состояния льда. Кристаллический снег, хоть и укатынный, имеет лучшие сцепные свойства, чем лед, особенно при интенсивном движении.

Следующие машины, которые мы водили, — это FM12 с колесной формулой 6x2, полной массой 25 т и FL6 полной массой 12 т. Обе машины с металлическими фургонами. Здесь уже

в отличие от самосвала значительная площадь боковой поверхности — сильный боковой ветер пустую машину может запросто снести с дороги.

Именно это и произошло в момент аварии. Малый вес пустой тентованной сцепки, большая парусность и сильный боковой ветер сложили меня под Ростовом-на-Дону. Напомню, что дорога имела небольшой уклон вверх. Мощный двигатель и небольшая нагрузка

на ведущую ось вызвали ее пробуксовку при движении в горку. Сцепление с дорогой было потеряно, и боковой порыв ветра в этот момент привел к печальным результатам. Вывод: на скользкой дороге, управляя пустым грузовиком, ограничьте скорость и осторожно пользуйтесь педалью газа, чтобы не вызвать пробуксовку ведущих колес.

Все грузовики в Швеции имели максимальную загрузку, поэтому вероятность

Часто встречающаяся картина на российских дорогах зимой



сноса машины сильным боковым ветром была минимальна. Когда пришла очередь кататься на FL, мы оказались впереди колонны, и тут я дал волю чувствам. Грузовик шел по зимней трассе со скоростью 95 км/ч без малейшего намека на снос какой-либо оси. Уже перед въездом на стоянку я попробовал стартовать с места на снегу с пробуксовкой. Несколько секунд резина шлифовала накатанный снег, но рыскания из стороны в сторону ведущей оси не было. К чему я это говорю? Да все к тому же.

Могу только пожелать долить масло. Не в двигатель, а в черепную коробку. Себе в первую очередь.

Новая машина почти не имеет люфтов соединений. По мере износа амортизаторов, втулок стабилизаторов, реактивных тяг, рессор мосты начинают «гулять». Мне частенько приходилось видеть, как при трогании машины ведущие мосты «гуляют» вдоль рамы на несколько сантиметров, особенно на машинах с пневмоподвеской. Приводит это к тому, что вектор тяги направлен не строго вдоль оси автомобиля, а под углом. Момент силы начинает разворачивать машину. Поэтому мой совет – ремонтируйте машину вовремя.

Мой тягач на момент аварии имел пробег 650 тыс. км и втулки все были изношены до предела. Вот и получается, что совокупность факторов, таких, как:

1. Пустая машина
2. Большая парусность
3. Боковой ветер
4. Резина не по сезону
5. Пробуксовка передней оси

*6. Износ подвески
7. Большая скорость, – привели к гибели тягача.
Но я не упомянул еще об одном факторе, самом главном. Это прокладка между рулем и сиденьем. Излишняя самоуверенность, русское авось и несоблюдение элементарных правил безопасности и эксплуатации приводят к авариям и разрушительным последствиям. Могу только пожелать долить масло. Не в двигатель, а в черепную коробку. Себе в первую очередь.*

После езды по дорогам общего пользования нам продемонстрировали работу системы ESP (Electronic Stability Program) на ледяной трассе. Напомню, что ESP входит в стандартную комплектацию грузовиков Volvo. Датчики, установленные на автомобиле, определяют угол поворота руля, угловую скорость, отклонение от курса, боковое ускорение и сверяют их с пороговыми значениями, зане-

сенными в бортовой компьютер. При превышении их критических значений компьютер выдает команду на изменение оборотов двигателя, притормаживание определенных колес прицепа и тягача, работу вспомогательных тормозных систем.

Да, работа ESP помогает избежать неприятных ситуаций, но только до определенных моментов. Стопроцентной защиты не гарантирует никто. Я не знаю, спасла бы или нет система ESP сцепку в моей предновогодней ситуации, но мне кажется, что это значительный шаг в обеспечении безопасности движения.

За три дня пребывания в Швеции я не видел ни одной аварии. Дороги скользкие, да и скорости немаленькие. Но ни одной машины в кювете, ни одного столкновения. Удивительно, тем более что в Москве в течение нескольких часов можно увидеть несколько аварий. Дальнобоищики знают, что зимой в России на любой трассе можно встретить грузовики и легковые автомобили за обочиной. Дорога Москва – Санкт-Петербург в снегопад похожа на картину «Отступление немцев под Москвой». Грузовики слетают с трассы десятками. Причина не только в отвратительном состоянии дорог, но и в факторах, рассказанных выше.

Судя по тому, на какой древней и изношенной технике ездят автоперевозчики, глядя на то, какими темпами строятся дороги в стране, зная менталитет нашего народа, приходится констатировать, что менее аварийными наши дороги не будут еще долгое время.



Этому транспорту не страшен ни гололед, ни бездорожье. Но пользуются им чаще военные и заветные журналисты

ООО «РЕФТРАНССЕРВИС»

Продажа импортных полуприцепов, тентованных и рефрижираторных, новых и 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: reftrans@d2d.ru



изготовление и ремонт ТЕНТОВ и КАРКАСОВ

LeTeKo

тел.: 593-1236
моб. 960-9825

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

Тел: (095) 746-39-44; 505-55-13
Т/Ф: (095) 528-03-37, e-mail: 99auto@mail.ru

изготовление и ремонт -Тенты, каркасы, ворота.

- Увеличение, уменьшение объема кузова.
- Работы по сценке тягача, полуприцепа и прицепа в автопоезд L=24 т.
- Ремонт прицепной техники: ходовая, тормозная система, электрооборудование, ABS, сварочные работы.

$V = 150m^3 \cdot 165m^3$

Изготовление, размещение рекламы на бортах авто

«ПАРАДИГМА XXI век»

ТЕНТЫ

Люберцы, 3 км от МКАД
Тел. (095) 504-9863
Тел./факс: (095) 554-3358
Моб.: 8-902-622-0528

переделка под TIR, установка ворот, бортов

ремонт любой сложности, автопокрывала, реклама на ПВХ

КАРКАСЫ

Гарантия качества

Ремни крепления груза

(производство Бельгия)

опт, мелкий опт, розница

Тел.: (095) 505-1643

Ремонт «Бычков» и «ГАЗелей»

Тел.: (095) 772-0606

www.pkf-tonar.ru
trade@pkf-tonar.ru



ПОЛУПРИЦЕПЫ

ПРОИЗВОДСТВО И РЕАЛИЗАЦИЯ
ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ТЕНТОВАННЫЕ (до 106 куб. м)

Монтаж холодильных установок,
ремонт полуприцепов,
производство и продажа осей
Международный сертификат ATP N 103/2000

ООО ПКФ «ТОНАР»:

Московская область, 83 км шоссе Москва – Н. Новгород
д. Ожерелки, д. 2а.
код телефона для Москвы и МО: (24)
для других городов: (0964) 16-3251, 16-3249, 16-3255



Коммерческие автомобили:

ИТОГИ ГОДА

**Кирилл
Константинов**

В начале каждого года мы публикуем данные производителей, представительств и Государственного таможенного комитета о производстве и продажах коммерческих автомобилей на российском рынке. Сухие цифры статистики сами по себе не очень интересны – главное знать, что за ними стоит, и на основании этого правильно просчитать ситуацию на этом рынке в будущем. Анализ рынка коммерческих автомобилей в предыдущих «Итогах года» (№1 2001, 2002; №3,4 2002) показывает, что наше видение и понимание этого сложного рынка адекватны ситуации, которая складывается из экономического и политического положения в стране. Причем наш прогноз часто противоречит слишком смелым и оптимистическим прогнозам чиновников из министерств и заводов-производителей. Наверное, не потому, что люди не понимают ситуацию, просто любовь чиновников к своим креслам не знает границ.



Наши

Производство коммерческих автомобилей в России снижается. Факт сам по себе неприятный, но для многих ненормальный и очевидный. Страна до сих пор закрыта для массовых инвестиций: нет нормальной законодательной базы, чехарда с налоговыми правилами, повальная коррупция, бандитский и чиновничий рэкет. Этот набор характерен для слаборазвитых стран. Политическая ситуация также не внушает доверия. Поэтому вложение как иностранного, так и российского капитала в страну можно назвать слишком осторожным и малозначимым.

Своих средств, необходимых для модернизации производства и создания новой техники, у заводов практически нет. Предприятия по сути выживают. Денег хватает только на опытные образцы. Провести полноценные испытания и запустить их в серию – предел мечтаний российских заводов.

Не только сохранить производство, но и увеличить его по сравнению с прошлым годом смогли только два завода: «ГАЗ» и «МАЗ».

Горьковский завод является монополистом в производстве грузовиков полной массой до 3,5 т, поэтому его бизнесу может грозить только падение покупательского спроса. Конкуренты в ближайшем будущем вряд ли появятся. Если принимать во внимание, что процентное соотношение легких коммерческих автомобилей типа «Газель» и «Соболь» к остальным грузовикам в России далеко от европейских стандартов, то будущее производство 3,5-тонников на фо-

не других классов выглядит оптимистичным.

Сотрудничество горьковчан с концерном «Фиат» по производству двигателей к легким грузовикам говорит о том, что завод на лаврах монополистов поживать не собирается, а производство легких коммерческих грузовиков – основная доходная часть. В то же время ясно, что австрийский лицензионный двигатель «штайер» надежд не оправдал. Скорее всего, решение о покупке лицензии на такой агрегат было вызвано не экономическими интересами. Вернее, экономическими, но интересами не завода, а отдельных личностей.

Московским автомобильным заводам хронически не везет, несмотря на близость власти. А может, именно поэтому? «ЗИЛ» может повторить судьбу «АЗЛК». Выпуск грузовиков падает, причем возрастающими темпами. Если в 2001 г. на «ЗИЛе» было выпущено грузовиков на 20% меньше, чем годом раньше, то в 2002 г. падение по сравнению с прошлым годом составило 27%. Это несмотря на то, что гамма выпускаемой продукции достаточно широка: от 3-тонников до трехосных 12-тонных машин. Эти машины менее востребованы, чем полуприцепы и тягачи, не только у нас. В Европе процентное соотношение развозных машин полной массой 5 – 20 т от общего числа коммерческих автомобилей постоянно снижается. Кризис внутреннего производства и потребления усугубляет эту картину в России.

«КамАЗ», удививший всех ничем не оправданными с экономической точки зрения



**Производство грузовиков и автобусов в СНГ
(по данным АСМ-холдинга)**

	2002 г.	2001 г.	% к 2001 г.
Грузовые автомобили и шасси			
АМО ЗИЛ, Москва	11 810	16 235	73
АО ГАЗ, Нижний Новгород	100 258	89 203	112
АО КамАЗ, Набережные Челны	20 056	22 109	89
АО УралАЗ, Миасс	8589	9546	90
СП Iveco – УралАЗ, Миасс	74	122	65
АО УАЗ, Ульяновск	16 934	17 270	98
АО УАмЗ, Новоуральск (ЗИЛ-130)	561	1009	56
АО Вазинтерсервис, Тольятти	2673	2839	94
АО Ижмаш-авто, Ижевск	12 485	16 020	78
ХК АвтоКрАЗ, Кременчуг	1391	2012	69
РУП МАЗ, Минск	15 431	14 293	103



фантастическими показателями в 1999 и 2000 гг., уже два года сдает позиции. Если в 2001 г. падение производства составило 6%, то в прошлом – 10%. Конкуренты из Белоруссии и подержанные иномарки теснят челнинцев. Доля «КамАЗа» на внутреннем рынке уменьшилась с 43 до 30%. Несмотря на это, в этом году «КамАЗ» собирается вернуть утраченные позиции. Слабо верится. Правда, челнинцы могут использовать козырь. Именно поэтому такие оптимистичные прогнозы. Но к сожалению, это не новая машина на конвейере. Политические рычаги в виде таможенных заградительных пошлин или интриги относительно минского завода – вот козырь нашего автопрома. Дыма без огня не бывает. Если бы появился новый трехосный тягач КамАЗ с двигателем под 360 л.с., да с новой кабиной, да с ценой не дороже 30 тыс. у.е., то, поверьте, машина пользовалась бы спросом.

Минский завод уверенно, без провалов, по несколько процентов в год наращивает производство грузовиков. Но морально устаревшие модели не имеют перспектив даже перед десятилетними иномарками. Поэтому минчане не менее челнинцев заинтересованы в заградительных таможенных пошлинах. Увы, чи-

новники от автопрома ничему не учатся. Агонию это продлит, кресла под большинством чиновников еще несколько лет устоят. Денег на модернизацию нет, а продолжать клепать устаревшие машины для нищих перевозчиков бесперспективно. Правда, эта бесперспективность, как и наша нищета, может продлиться еще долго.

Импортные

Новые

Если рассматривать рынок коммерческих автомобилей полной массой от 5 т и выше, то, по данным ГК, продажи новых импортных грузовиков России упали с 1894 в 2001 г. до 1847 шт. в 2002 г. Испортил статистику сектор тяжелой строительной техники: самосвалы, миксеры, шасси для установки оборудования и спецтягачи. Если в 2001 г., по данным ГК, в этом секторе было продано 1077 единиц техники, то в 2002 г. – 778 машин. Причина – компания Tatra продала только 8 грузовиков. Годом раньше – свыше 500 машин.

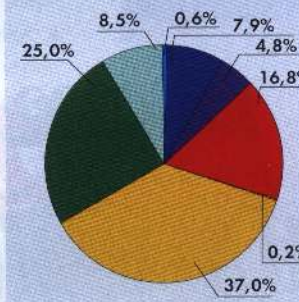
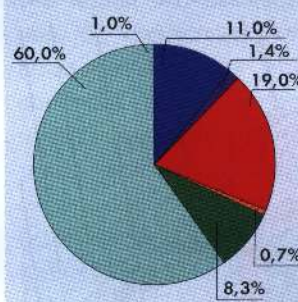
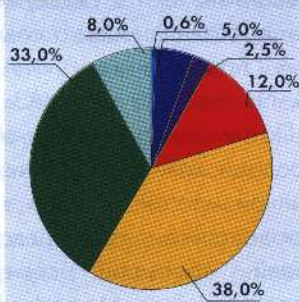
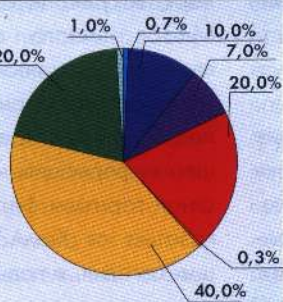
Общие продажи магистральных тягачей превысили показатели 2001 г. почти на треть.

В этом секторе лидирует с большим отрывом Scania. Специально подготовленного для российского рынка тягача Griffin с 9-литровым двигателем продано около 150 штук. В 2002 г. продажи таких грузовиков планируется существенно увеличить. Продажи магистральных тягачей для международных перевозок продолжают увеличиваться. Почти все производители «большой семерки» перевыполнили прошлогодние показатели в секторе магистральных тягачей. Несмотря на трудности, крупные российские международные перевозчики обновляют свой парк. Международные перевозки грузов увеличиваются. Но я бы не спешил радоваться. Дело в том,

Новые импортные грузовики (по данным ГТК)

	Тягачи			Спецтехника			5 – 20 т			Всего		
	2002	2001	%	2002	2001	%	2002	2001	%	2002	2001	%
DAF	6	15	40	5	1	500	0	6		11	22	50
Iveco	88	78	112	41	81	50	16	20	80	145	179	81
MAN	67	66	101	20	84	23	2	1	200	89	151	59
MB	188	122	154	94	54	174	28	54	52	310	230	135
RVI	3	0	300	0	1	0	1	5	20	4	6	67
Scania	376	199	189	299	92	325	0	1		675	293	230
Volvo	187	142	131	257	198	130	12	15	80	456	355	128
Другие	10	53	19	62	566	11	85	39	218	157	658	24
Всего	925	675	137	778	1077	72	144	141	102	1847	1894	98

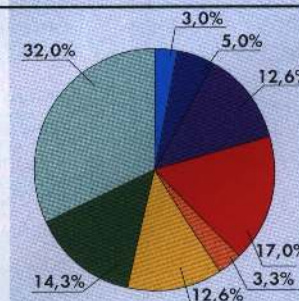
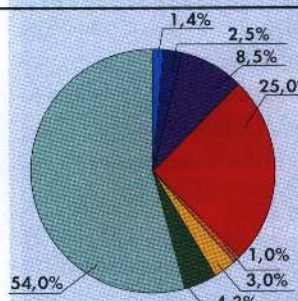
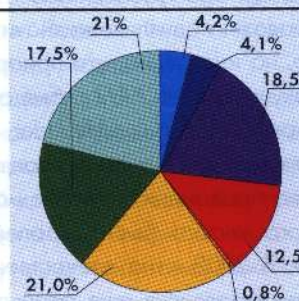
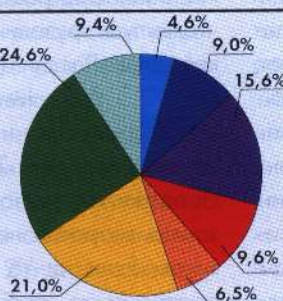
2002
диаграмма продаж



Подержанные импортные грузовики (по данным ГТК)

	Тягачи			Спецтехника			5 – 20 т			Всего		
	2002	2001	%	2002	2001	%	2002	2001	%	2002	2001	%
DAF	394	255	154	96	72	133	149	99	151	639	426	150
Iveco	722	323	223	94	27	348	238	199	120	1054	549	192
MAN	1339	888	151	424	278	153	824	564	146	2587	1730	150
MB	819	587	140	286	227	126	2411	1483	163	3516	2297	153
RVI	558	437	128	19	40	48	92	72	128	669	549	122
Scania	1816	1308	139	488	268	182	281	184	153	2585	1760	147
Volvo	2108	1446	146	402	245	164	418	226	185	2928	1917	153
Другие	802	486	165	482	613	79	3274	3505	150	6558	4604	142
Всего	8558	5730	149	2291	1770	129	9687	6332	153	20536	13832	148

2002
диаграмма продаж





что возрастает поток импортных товаров. Вывозить нам по-прежнему кроме сырья нечего. Тройка основных экспортируемых товаров – лес, металл, кожа. Экспорт высоких технологий не возрастает. Если российский потребитель вдруг не в состоянии будет купить импортный товар, то международные перевозчики останутся без работы.

Данные ГТК отличаются от статистики, представляемой официальными представительствами компаний-производителей. Машины покупаются не только через них, но и через других диле-

ров. Поэтому цифры представительств могут быть ниже данных ГТК. В итоговых данных представительств не учитывается временный ввоз грузовиков. Другой вариант, когда проданный на бумаге, но не ввезенный грузовой учитывается дилером, но, по данным ГТК, пока машина не пересекла границу РФ, в сводку она не попадает. Бывает наоборот: партия грузовиков пересекла границу, попадает в сводку ГТК, но еще не продана. По такому принципу завозятся и продаются машины Scania Griffin.

Представительства MAN и Iveco включают в сводку машины, произведенные на совместных предприятиях: «МАЗ – MAN» и «Iveco – УралАЗ».

По тем же данным ГТК, общие продажи коммерческой техники полной массой более 5 т возросли только у трех представителей «большой семерки»: Scania, Volvo, Mercedes-Benz. Очевидно, что российский рынок импортной коммерческой техники зависит от разовых и кратковременных закупок богатыми потребителями этой техники. Но так как таких клиентов в стране не очень много и закупают они не каждый год, то и происходят существенные спады или подъемы продаж у некоторых дилеров. Различные методы работы с клиентами приводят к тому, что часть покупателей «меняет вкусы» и отдает приоритет другим маркам автомобилей. Но своих главных клиентов дилеры оберегают.

В секторе грузовиков 5 – 20 т продажи поднялись незначительно, но интересно, что приоритет покупателей в 2002 г. был отдан корейской технике Hyundai, в отличие от 2001 г., когда большинство проданных в России машин этого класса были европейскими. В 2003 г. на отечественном рынке появился еще один представитель Корейского полуост-

рова, но российской сборки – Kia. Если Hyundai по весовым характеристикам машин, продаваемых в России, нацелен на рынок «бычков», то Kia претендует в первую очередь на сектор полуторок. Скорее всего, продажи легких корейских грузовиков будут возрастать.

Рынок новых тяжелых (полной массой 16 – 20 т) развозных грузовиков переживает не лучшие времена. Новые покупатели, такие, как «Пепси-Кола» или «Кока-Кола», бравшие машины десятками, не появились. Кроме того, «Пепси-Кола» обновила свой парк, закупив несколько десятков МАЗов вместо отработавших свой ресурс иномарок. Будем ждать, что предпримет «Кока-Кола». С другой стороны, до нас дошла информация, что одна известная торговая фирма готова отказаться от КамАЗов, работающих сегодня, в пользу иномарок.

Подержанные

Анализ рынка подержанной импортной техники более интересен, чем новой. Дело в том, что именно рынок б/у машин наиболее адекватно отражает экономическое положение перевозчиков России. Новые импортные грузовики составляют только 9% от продаж импортной техники б/у такого же класса. Сей факт свидетельствует, что в карманах перевозчиков денег на новые грузовики нет. Причем темпы роста продаж б/у-техники опережают темпы роста продаж новых грузовиков в полтора раза. Это притом, что выпуск грузовиков такого же класса в России (ЗИЛ, КамАЗ, МАЗ, АЗ Урал, Iveco – УралАЗ, УамЗ) сократился на 12% – приблизительно на 7700 машин. Продажи импортной б/у-техники за год возросли на 6700 грузовиков. Если где-то убудет, то в другом месте прибудет примерно столько же. Ясно, что пере-

возчики предпочитают отечественной технике импортную. Необходимо принять во внимание, что импортная техника реально пересекла границу РФ, в то время как в цифрах статистики произведенной в России и Белоруссии машин часть из них до сих пор не реализована.

Импортных магистральных тягачей ввезено 9483, как новых, так и б/у. Отечественный автопром в этом классе может предоставить только продукцию минского завода и в меньшей степени продукцию «КамАЗа». Вместе они выпустили 35 487 машин. Магистральных тягачей из них только половина. Получается, что импортные тягачи захватили, как минимум, треть рынка продаж в этом секторе. Темпы роста экспансии увеличиваются. Противопоставить наши заводы ничего не могут.

Самый внушительный скачок продаж б/у-тягачей – под маркой Iveco – более чем в два раза. Начался массовый завоз 5 – 6-летних «евротехов» и «евростаров». Машины дешевле аналогичных тягачей других производителей, а по качеству не очень сильно отличаются от более дорогих одноклассников. Самый популярный подержанный тягач у российского перевозчика – Volvo. Тройку лидеров замыкают Scania и MAN. На 165% выросли продажи тягачей производителей, не входящих в «большую европейскую семерку». В первую очередь это американские машины. По своим конструктивным особенностям они наиболее приспособлены к российским дорогам. Поэтому не удивительно, что водители их любят.

В секторе спецтехники российский производитель чувствует себя более уверенно. Импортные производители смогли захватить только 10 – 12% этого рынка.

Примерно треть российского рынка продаж коммерческих ав-

томобилей полной массой 5 – 20 т принадлежит импортной технике. Основная масса таких импортных грузовиков являются развозными. Примерно половина новых и б/у таких машин имеют европейское происхождение, другая половина – японскую и корейскую родословную. Особенно сильная позиция последних на востоке страны.

Итак, в 2002 г., по данным ГК, границу РФ пересекли 22 383 новых и б/у импортных коммерческих автомобилей полной массой более 5 т. Российские, белорусские и украинские заводы за то же время произвели около 58 000 автомобилей такого класса. Получается, что треть продаж таких грузовиков приходится на импортную технику. Причем общее производство отечественной техники падает из года в год, а ввоз импортной растет. Скорее всего, если экономическая ситуация в России сохранится такой, как она есть сейчас, то темпы падения производства отечественных производителей будут достаточно высокими. Импорт новой и б/у коммерческой техники будет возрастать.

Это означает только одно, что правительству придется принимать не популярные методы для предотвращения банкротства крупнейших отечественных производителей грузовиков. Ума хватает только на повышение таможенных пошлин – любимое и самое простое решение всех посткоммунистических правительств России. Есть и другое развитие событий

Продлить такое существование наших заводов сможет, как ни странно, очередной финансовый кризис в России. Как только цены на «черное золото» пойдут вниз и опустятся ниже определенной планки – кризис неизбежен. Произойти это может

через год-два после окончания разборок между США и Ираком. Снижение цен на нефть в развитых странах будет означать рост потребления и производства. Так как наша экономика держится на нефти, то в России будет все с точностью до наоборот – снижение потребления, резкое сокращение импорта. Чтобы как-то компенсировать отсутствие импортных товаров, российская промышленность увеличит производство. Начнутся победные реляции правительства о мудрой экономической политике. Но десятилетие новой экономической (вернее, ее отсутствие) политики в России показывает, что через короткое время импорт опять начнет замещать отечественный товар, который совершенно не может конкурировать с импортным. Все вернется на круги своя. Короче, куда ни кинь – везде большая задница.

Поздравлять с этим не очень хочется. Примите как должное.

P.S. После того как этот материал был готов, Правительство России вынесло постановление «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных перевозок», где объявлено о повышении в три



Автобусы

	2002 г.	2001 г.	% к 2001 г.
АМО ЗИЛ, Москва	109	222	49
АО ГАЗ, Нижний Новгород	32 330	21 597	149
АО НефАЗ, Нефтекамск	481	321	150
АО УралАЗ, Миасс	475	462	103
АО УАЗ, Ульяновск	18 900	18 524	102
АО ЛиАЗ, Ликино Московской обл.	1561	1540	101,5
АК КАвЗ, Курган	1239	1827	68
АО ПАЗ, Павлово	10 358	10 267	101
АО ГолАЗ, Голицыно Московской обл.	61	106	57
АО СемАР, Семенов Нижегородской обл.	247	503	50
АО МАрЗ, Мичуринск	362	379	95
ВАП Волжанин, Волжский	300	250	120
АО Тушино-Авто, Москва (Ikarus)	619	596	104



раза ставок таможенных пошлин на новые и б/у грузовые автомобили, ввозимые на террито-

рию РФ с содержанием вредных веществ в выхлопных газах ниже нормативов Евро-3. Еще раз советуем прочитать название постановления – вверх цинизма. Дело в том, что Россия никогда не производила и в ближайшее будущее производить не будет транспорт, отвечающий международным требованиям, тем более для международных перевозок. И предназначено это постановление для продления агонии наших автомобильных заводов, ставя дополнительные преграды для подержанной импортной техники. Спасибо государству за «дополнительные меры... поддержки». Правительство еще раз расписалось в том, что ни-

какой экономической реформы оно проводить не собирается и не умеет.

Автобусы

За 2002 г. производство автобусов в России выросло почти на 15% по сравнению с предыдущим годом. Заслуга в этом в первую очередь, принадлежит АО «ГАЗ». Благодаря буму на маршрутные такси в городах России, производство микроавтобусов на заводе возросло на 49%. «УАЗ» также наращивает производство, правда, не такими стремительными темпами – всего 3%.

Производители крупных автобусов чувствуют себя не так уверенно. Только «ЛиАЗ», «ПАЗ», «НефАЗ», «Волжанин» и «Тушино-Авто», являющиеся крупными производителями, смогли увеличить производство. У остальных спад. Создание холдинга «Русские автобусы» пока не очень сильно позитивно сказалось на итоговых показателях заводов, входящих в эту группу.

Более того, оправдались наши предположения, что без участия правительственных кругов создание такого холдинга было бы невозможным. Чтобы поддержать новую структуру, в прошлом году повысили таможенные пошлины на импортные автобусы старше 7 лет. Правда, предложить что-то взамен отечественные производители ничего не смогли. Судя по всему, заградительные таможенные пошлины ни к чему толковому не приведут. Да и денег в муниципальной казне на закупку новых автобусов не прибавилось. Не с чего. Но тем не менее ситуация на рынке автобусов складывается более интересной и запутанной, чем на рынке грузовиков. Пока прошло слишком мало времени после «рокировки», чтобы делать какие-либо прогнозы. Для этого необходимо 2 – 3 года.





ООО «РИНГ ВЭЙ»

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

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

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ

Москва, 23 км МКАД, магазин «Мир Грузовиков»

Тел.: 399-3435

Тел./факс:
399-3881,
399-9257

E-mail:
ring_way@hotmail.com



Автоцентр IVECO

Продажа новых и подержанных автомобилей, Заказ и продажа запасных частей Сервисное обслуживание

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

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



ИМПРАС-М

технический центр

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



143000
Московская обл.,
Одмицovo, УЛ. Транспортная, д. 2 МНЗ
Тел.: (085) 789-3240, 789-3241, 755-0488
E-mail: impras_m@mail.ru

МКАД, 43 км



Запчасти, масла для тягачей, грузовиков, прицепов и полуприцепов импортного производства
Тел.: (095) 136-7457
(095) 772-0127

Автошины

MICHELIN, KORMORAN, CONTINENTAL отечественные

Тел.: (095) 339-7066
Тел./факс: (095) 424-3400

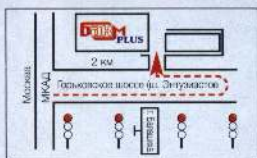


ГРУЗОВЫЕ ИНОМАРКИ

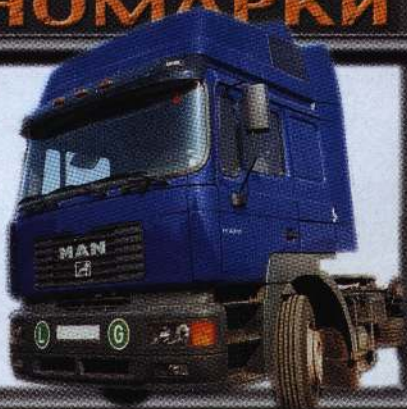


ПРОДАЖА СЕРВИС ЗАПЧАСТИ

для любых тягачей и полуприцепов в НАЛИЧИИ и НА ЗАКАЗ (3 - 7 ДНЕЙ). Тел.: 505-1643



143900, Балашиха, ш. Энтузиастов, д. 2
E-mail: info@bakmplus.ru
www.bakmplus.ru
Тел.: (095) 742-2608
(095) 521-4501
Тел./факс: (095) 521-4774



СПЕЦИАЛЬНАЯ ФОРМУЛА для ГРУЗОВЫХ МАШИН и Л/Т

ТОСОЛ И АНТИФРИЗ

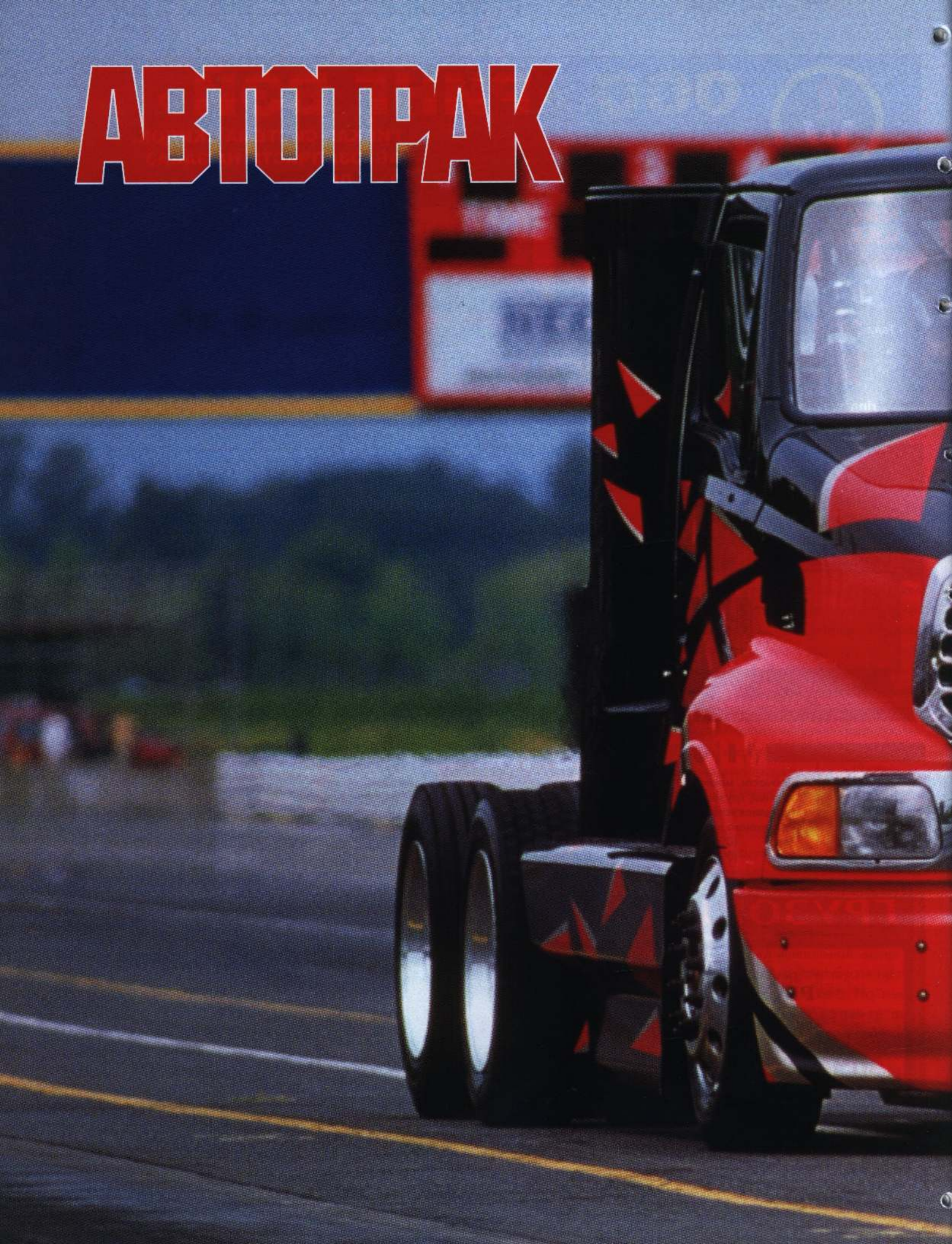
С полным пакетом функциональных присадок европейского качества



Тел./факс: 357-8782, 502-6482



АВТОТРАК





ПОКОРЕНИЕ СИБИРИ

Первого марта сортиментовозный автопоезд в составе тягача «Урал-IVECO-632920» и прицепа производства ОАО «Сибирь-Трейлер» (Тюмень) выехал за ворота предприятия и отправился к конечному пункту назначения – в Хабаровский край. Однако на этот раз путь к потребителю выбрали нарочно извилистым: Новосибирск, Красноярск, Лесосибирск, Братск, Иркутск, Чита – вот далеко не полный перечень городов, по которым проследовал автопоезд.

Необычный способ доставки автотехники к месту эксплуатации предприняли специалисты СП «IVECO-УралАЗ», организовав рекламный пробег по городам Сибири и Дальнего Востока.

Как сообщил коммерческий директор совместного предприятия Виктор Хоруженко, идея проведения подобного автопробега зародилась давно и маршрут выбран не случайно. Реальность такова, что продукция СП «IVECO-УралАЗ» неплохо реализуется на Урале и Дальнем Востоке, чего не скажешь о Сибирском регионе. Ликвидировать информационный вакуум и познакомить потенциальных потребителей с автомобильной техникой, не уступающей импортным аналогам, – одна из основных задач пробега.

Всего же на пути к заказчику автопоезд преодолеет своим ходом около восьми тысяч километров. Во многих городах следования запланированы встречи с лесозаготовителями, которым представится возможность лично убедиться в высоких эксплуатационных качествах уральской автотехники.

По прибытии автопоезда в Хабаровск (по расчетам, это должно произойти в первых числах апреля) специалисты СП «IVECO-УралАЗ» и АЗ «Урал» проведут презентацию своей продукции.

В Хабаровске к автопоезду еще присоединятся седельный тягач и десять самосвалов с прицепами, которые в дальнейшем будут работать при освоении нефтяных месторождений Сахалина.



БОЛЬШОЙ КРЕДИТ ДЛЯ МАЛЕНЬКОЙ КОМПАНИИ

На Западе уже давно практикуется покупка автомобилей в кредит. Похоже, что и наша многострадальная, но все же великая Родина дожила до тех времен, когда ее граждане смогут пользоваться аналогичными благами современного общества.

Дмитрий ЗЛЕНКО

Кто покупал автомобиль в кредит на территории России, знает, что более невыгодную покупку просто не придумать. Приходится переплачивать за железного коня весьма кругленькую сумму. Но, несмотря на это, сия услуга пользуется большим спросом. До недавнего времени кредиты предоставлялись только на покупку легкового автомобиля. Теперь же в кредит можно взять и грузовик. Правда, под большие проценты (около 49% годовых!), да и предоставляемая банком сумма невелика —

всего-то до 150 000 «деревянных». Ежу понятно, что на такую сумму и «ГАЗель» не приобрести.

Однако в начале марта этого года ситуация в корне поменялась. В лучшую сторону. В рамках поддержки малого бизнеса КМБ-Банк и компания «Автосила» сделали совместную программу по кредитованию юридических лиц и предпринимателей без образования юридического лица на приобретение автотранспортных средств. Сумма кредита от \$500 до 155 000 (или эквивалент в рублях) выдается на срок

до трех лет. Ставки: от 22% для рублевых кредитов, 12% для кредитов, взятых в валюте. Процентная ставка зависит от суммы и срока предоставления кредита. Срок принятия решения о предоставлении кредита не более 14 дней, а по кредитам до 10 000 у.е. вообще до трех дней.

В качестве залога может выступать как сам приобретенный автомобиль, так и любое недвижимое имущество фирмы, торговое и производственное оборудование, личное имущество. Погашение кредита производится согласно заключенному с банком договору.

Требования, которые выдвигаются к заемщику следующие:

1. Банк не предоставляет кредит фирмам и ПБОЮЛ, занимающимся производством и торговлей оружия, производством крепких спиртных напитков. Также

банк не кредитует игровой бизнес, экологически вредные производства, финансовые операции. Кстати, причиной для отказа может послужить и отсутствие российского гражданства.

2. Фактический опыт работы предприятия должен быть не менее 6 месяцев, а количество сотрудников не должно превышать 100 человек.

3. Доля частного российского капитала фирмы должна быть более 51%.

4. Место ведения бизнеса практически не имеет значения, поскольку у банка 56 представительств по всей России.

5. Приобретенный автомобиль должен быть обязательно застрахован.

Сейчас взять большой кредит маленькой компании для приобретения автомобиля (или даже небольшого автопарка) легко как никогда.

КРЕДИТ

до \$155 тыс.

МАЛЫМ ПРЕДПРИЯТИЯМ
ПРИ ПОКУПКЕ АВТОТЕХНИКИ

Программа осуществляется в рамках сотрудничества с рядом крупнейших организаций и банков.

ГАРАНТИЯ предоставляется на всю автотехнику

МТМ, ФУРГОНЫ, СЗАП
СПЕЦТЕХНИКА, АВТОКРАНЫ



АВТ  СИЛА

МАЗ ГАЗ УАЗ КамАЗ

www.autosila.ru

Т./ф.: (095) 232-6800

ПРОГРАММА ПОДДЕРЖКИ
МАЛОГО БИЗНЕСА

КРЕДИТ предоставляется на закупку автотехники предприятиям малого бизнеса (ПБОЮЛ, ООО, ИЧП, ЧП, МП, ЗАО); Опыт работы предприятия - не менее 6 мес.; Регион - Москва и Подмосковье; Сумма кредита - от \$ 500 до \$ 155 000; Срок кредита - от 3-х мес. до 3-х лет; Процентная ставка - от 12%.

Автотехника оформляется в собственность после выплаты не менее 30% ее стоимости. Ваша компания может рассмотреть вопрос финансирования покупки автотехники в **ЛИЗИНГ**.



VOLVO открывает завод

Дмитрий Жигульский

20 марта 2003 года состоялось официальное открытие

завода по сборке грузовиков Volvo в Зеленограде. Намерение открыть сборочное производство на территории России шведский производитель анонсировал более года.

Н

присутствие на открытии завода высшего руководства компании Volvo Trucks, с одной стороны, и больших российских чиновников – с другой говорит о серьезности намерений. Создание нового предприятия – результат совместного проекта Volvo Trucks и АФК «Система». Акционерная финансовая корпорация (АФК) «Система» является крупнейшим российским холдингом, объединяющим более 200 предприятий. Две трети уставного капитала принадлежат шведским партнерам, одна треть соответственно российской



стороне. Сразу было оговорено, что ни московское, ни российское правительство в этом проекте не участвует. Но зная, насколько тесно переплетены большие деньги и политика, особенно в России, в это верится, но с трудом.

Сборка будет осуществляться из комплектов, до-

ставленных с заводов Volvo из-за границы. В Зеленограде из отдельных частей собирается рама автомобиля, на которую навешиваются узлы и агрегаты. Все агрегаты, включая кабину, поставляются полностью собранными, чтобы максимально упростить сборочные работы.

Модельный ряд грузовиков, собранных в России, будет состоять из машин последней серии FH и FM, как магистральных тягачей, так и строительной спецтехники. Кузова и оборудование для спецтехники будут поставлять российские заводы. В год пока планируется собирать 200 – 300 ма-





Руководству есть чему радоваться. Слева направо: Евтушенков В.П. – председатель Совета директоров АФК «Система», Йорма Халоне – президент и исполнительный директор Volvo Truck Corporation, Митин С.Г. – зам. министра РФ, Шанцев В.П. – вице-мэр Москвы

шин, причем количество персонала завода составляет не более 25 человек, включая рабочих и руководящий состав.

Во время официального открытия завода были переданы ключи первым покупателям магистральных тягачей. Церемония прошла пышно и торжественно. Были телевидение, пресса, множество гостей. Все вроде бы ясно и хорошо. Но ответ на главный вопрос, а для чего все это затевалось, я так и не услышал.

Ведь производство или сборку машин на территории государства экономически выгодно начинать только в двух случаях.

Во-первых, для удовлетворения растущего спроса на товар. Я сомневаюсь, что Volvo Trucks не в состоянии импортными поставками удовлетворить потребность российского рынка в сотнях или тысячах грузовиков.

Во-вторых, снизить цену продукции за счет уменьшения ее себестоимости (сни-

жение таможенных пошлин и налоговых выплат, использование дешевых рабочих рук и местные комплектующие) для стимулирования спроса на этот товар. Но насколько мне известно, цена грузовиков, собранных в России не будет отличаться от таких же машин, собранных в Швеции.

Возможно, что за счет снижения себестоимости (если оно реально существует) компания собирается получить большую прибыль. Но при таких объемах российской сборки как-то не серьезно говорить об этом факторе.

Вопросов больше, чем ответов. Наверное, только спустя какое-то время мы узнаем истинные причины открытия сборочного завода. Но как бы то ни было, от радно, что Volvo – первая из ведущих производителей открыла завод по сборке тяжелых грузовиков в России, и мы искренне желаем успеха и процветания этому предприятию.



НОВОСТИ

■ На автодорогах Костромской области вводится пропускной режим

С 1 апреля по 25 мая на всех автомобильных дорогах общего пользования в Костромской области вводится пропускной режим. В этот период запрещается движение грузовых автомобилей и составов транспортных средств с осевой нагрузкой на одиночную ось свыше пяти тонн и разрешенной максимальной массой более восьми тонн, включая тракторы и самоходные машины. При рассмотрении заявок на выдачу пропусков для перевозки по автодорогам области жизненно важных грузов управлением «Костромаавтодор» будет учитываться уплата дорожных налогов по состоянию на 1 января 2003 г. и уплата транспортного налога за 2003 г. Как говорят в управлении, ограничения вводятся, чтобы снизить нагрузку на дороги в самый неблагоприятный период их эксплуатации, передает АвтоТрансИнфо.

■ ЗМЗ будет поставлять инжекторные двигатели для «газелей»

ОАО «ЗМЗ» до конца этого года планирует поставить ГАЗу 43 500 инжекторных двигателей ЗМЗ-40522 для комплектации рестайлинговых автомобилей «ГАЗель» и «Соболь». Мотор ЗМЗ-40522 (2,5 л) входит в семейство двигателей ЗМЗ-406 и развивает мощность до 152 л.с. Данные объемы поставок обозначены условиями договора с ОАО «ГАЗ», которому в текущем году ЗМЗ должен отправить 185 000 двигателей разных модификаций. Как сообщил технический директор ОАО «ЗМЗ» Петр Голубев, «потребность в 405-х двигателях обусловлена прежде всего тем, что с нейтрализатором отработавших газов они уже сегодня соответствуют экологическому стандарту Евро-2. Кроме того, в настоящее время на ЗМЗ есть программа, которая позволит довести их к 2004 г. до уровня Евро-3. В целях улучшения технических характеристик и повышения ресурса на эти двигатели устанавливается измененный механизм натяжения цепи со звездочкой вместо башмака.



■ КАМАЗ начал серийный выпуск и продажи магистральных седельных тягачей «КамАЗ-5460»

Автомобиль может быть использован на внутренних и международных трассах всех странах Европы, дальнего и ближнего зарубежья, где вводятся или действуют требования экологических стандартов Евро-2. Первые образцы грузовиков будут реализованы «Мособлтранс».

СПРАВКА. Магистральный седельный тягач «КамАЗ-5460» с колесной формулой 4х2, нагрузкой на седельно-сцепное устройство 10,8 т и допустимой полной массой автопоезда с полуприцепом 40 т предназначен для перевозки различных грузов в составе автопоезда по магистральным автомобильным дорогам. Он оснащен 360-сильным турбодизелем «КамАЗ-740.50-360» с интеркулером. Максимальный крутящий момент мотора составляет 146 кгс•м при 1200 – 1400 об/мин. Двигатель отвечает требованиям международных экологических стандартов Евро-2. Конструкция автомобиля, допускающая применение как отечественных, так и импортных узлов и агрегатов, обеспечивает выполнение требований действующих отечественных и международных законодательств, распространяющихся на автомобили данного класса и назначения. Новый тягач будет изготавливаться в двух вариантах – с металлическими и пневморессорами. Причем седельно-сцепное устройство автомобиля на «воздушной подушке» расположено на 100 мм ниже, чем у ранее выпускавшихся аналогов в СНГ, что соответствует европейским стандартам для данного вида транспортного средства.

■ Столичным сотрудникам ДПС запретили останавливать автомобили, не нарушившие правила движения

Сотрудникам ДПС Москвы запрещено останавливать автомобили, не нарушившие Правила Дорожного Движения, вне стационарных постов ГИБДД. Об этом сообщил заместитель начальника управления ГИБДД Москвы Геннадий Прядко. Данное распоряжение явилось следствием приказа начальника ГУВД Москвы Владимира Пронина. Однако сотрудники ДПС смогут останавливать и досматривать автомобили в рамках проведения различных специальных мероприятий, таких, как «Перехват» или «Антитеррор». Заместитель начальника ГИБДД Москвы предостерег водителей от невыполнения требований инспекторов ДПС. Ведь в случае неповиновения водитель автоматически становится нарушителем. Для тех же, кто не согласен с действиями инспектора, в столичном ГИБДД открыта горячая линия – 923-7892.

НОВОСТИ

■ «КамАЗь» для Эмиратов

ОАО «КАМАЗ» представило на V международной выставке вооружений и военной техники «IDEX-2003», проходившей в столице Объединенных Арабских Эмиратов Абу-Дави с 16 по 20 марта, три модели полноприводных грузовиков – «КамАЗ-43118» (6х6), «КамАЗ-63501» (8х8) и «КамАЗ-4911» (4х4).

Эта традиционная выставка, проводимая раз в два года, отличается тем, что экспонаты ведущих мировых производителей не только демонстрируются посетителям, но и проходят серьезные ходовые испытания на прочность и проходимость в условиях специально оборудованного полигона.

Все автомобили «КамАЗ» изготовлены в варианте, специально предназначенном для эксплуатации в районах с жарким климатом и в условиях бездорожья. Четырехосный полноприводный бортовой автомобиль «КамАЗ-63501» – это современный представитель известного семейства «Мустанг». Задуман как чисто армейский грузовик многоцелевого назначения. Оснащен двигателем мощностью 360 л.с. и способен преодолеть танковый ров шириной до двух метров. Хорошо зарекомендовавшее себя в экстремальных климатических и дорожных условиях многоцелевое шасси нового семейства «КамАЗ-43118» грузоподъемностью 12 т предназначено для установки самого различного оборудования и надстроек как общего, так и специального назначения. На «IDEX-2003» представлен бортовой автомобиль на базе этого шасси, оборудованный саморазгружающейся съемной платформой. КАМАЗ участвует на IDEX уже четвертый раз.

Обычно на эту выставку готовилось два грузовика. Однако в связи с необходимостью более полного представления модельного ряда и учитывая повышенный интерес на Ближнем Востоке к выступлениям команды автогонщиков «КАМАЗ-мастер», Камский автозавод показал своим потенциальным покупателям и двухосный полноприводный бортовой автомобиль «КамАЗ-4911». Это серийный аналог знаменитого спортивного грузовика, принесшего КАМАЗу победу на самом престижном международном внедорожном ралли «Телефоника Дакар-2003». Тщательно сбалансированная развесовка придает этому грузовику сверхустойчивость при самых экстремальных дорожных условиях и позволяет развивать скорость до 160 км/ч. Кстати, достоинства представленных на «IDEX-2003» полноприводных грузовиков демонстрировали на полигоне водители-испытатели КАМАЗа во главе с трехкратным победителем «Дакаров» Владимиром Чагиным.



■ На границе Беларусь–Польша – новый пропускной пункт

В начале апреля на белорусско-польской границе на автомагистрали Париж – Москва открылся новый таможенный пропускной пункт (ППП) «Козловичи». Через Козловичи по транспортному коридору трансъевропейской сети проходит около 65% всего транзитного потока грузов, перемещаемых с запада на восток.

Как сообщили в ГТК Белоруссии, реконструкция пропускного пункта длилась 5 лет и на нее было затрачено \$5 млн. Финансирование осуществлялось из бюджета Союзного государства Белоруссии и России. В белорусском ГТК отметили, что до июня 2003 г. в Козловичах будет изменена схема таможенного контроля и оформления товаров. Это благоприятно отразится на имидже Белоруссии, поскольку услуги, оказываемые таможей, являются бесплатными и компаниями, осуществляющие автоперевозки, не будут платить за размещение автомобиля в зоне таможенного контроля. Это позволит сократить время на таможенные формальности и уменьшит расходы транспортных компаний. Тем самым планируется довести пропускную способность пункта до 2 тыс. автомобилей в сутки, что должно привести к увеличению транзитного грузопотока. В текущем году должно также начаться строительство приграничного грузового терминала «Козловичи-2». На эти цели Еврокомиссия обещает предоставить 16 млн. евро.

■ МАЗ теряет деньги из-за войны в Ираке

Из-за военных действий в Ираке контракт на поставку в эту страну в 2003 г. 800 автомобилей производства Минского автомобильного завода (МАЗ) в рамках программы «Нефть в обмен на продовольствие» на сумму около \$40 млн. может быть сорван. Как отметили в отделе по связям с общественностью МАЗа, если пессимистические прогнозы сбываются и контракты не будут реализованы, то для предприятия это будет иметь серьезные экономические последствия.

По программе «Нефть в обмен на продовольствие» МАЗ поставил в 2002 г. на иракский рынок около 900 грузовых автомобилей на сумму \$38 млн. Всего же с 1999 г. это белорусское предприятие продало в Ирак около 2,5 тыс. единиц техники.

НОВОСТИ



В последнее время к нам в редакцию приходят письма от водителей, которые предлагают проверенные собственным опытом варианты доработок отечественных грузовиков. Сегодня мы публикуем одно из таких писем, которое прислал наш постоянный читатель из Твери. Думаем, его содержание будет интересно нашим читателям. Но сначала мы сразу хотим прояснить несколько важных моментов. То, что вы прочтете ниже, ни в коем случае не следует воспринимать как буквальное руководство к немедленному действию. Мы просто публикуем интересное письмо. Если же вы, уважаемый читатель, прочитав письмо, все равно решите внести описанные изменения в конструкцию вашего автомобиля, то всю ответственность за дальнейшие последствия (в том числе и позитивные) несете только вы, но не редакция нашего журнала. Итак, представляем вам письмо с объяснениями и рисунками нашего читателя.

Приз от производителя аудиотехники «Урал» компании «Автоаудио-центр» вручается читателю нашего журнала водителю Владимиру «Мигаловскому», дальнбойщику из Твери.



Тел./факс: (095) 572-8254
E-mail: Autotruck@rol.ru
Почта: 119633 Москва, а/я 117
Журнал «Автотрак»

Здравствуйте, друзья из «Автотрака».

Как я обещал в одном из моих писем, представляю на ваш суд конструкцию по усовершенствованию КАМАЗа.

Головной болью любого «камазиста», везущего тяжелый груз, являются затяжные подъемы. Однажды на стояке тракеров под Пензой ребята из Казахстана показали мне очень простую конструкцию, которую я условно назвал «казахский турбонаддув». Деталей для этой конструкции надо немного: четыре штуцера, выточенных токарем любой квалификации, пять метров кислородного резинового шланга, шесть метров тонкого электропровода, тройник-«разветвитель», сваренный из трубок газосваркой, тумблер и 30 минут работы. Самая дорогая (но не очень) деталь здесь — мазовский электропневмоклапан, который продается везде.

Монтаж такой. Из ресивера тормозов переднего моста, который стоит на левом лонжероне рамы, выкручива-

ется пробка-заглушка. На ее место вворачивается штуцер 2 с накрученным на него электропневмоклапаном 3. Из клапана 3 выходит штуцер 4, на который надет шланг 5, идущий к двигателю. Через разветвитель 6, сваренный из тормозных трубок диаметром 10 мм, шланги подводятся к правому и левому воздушным коллекторам двигателя. Эти два шланга подсоединяются к коллекторам через штуцера 7 и 8, которые ввернуты в штатные резьбовые отверстия для электрофакельных свечей запуска. (Эти свечи в нашем мягком климате почти у всех не задействованы и стоят «для красоты».)

От контакта электропневмоклапана надо протянуть провод 9 в кабину. Провод присоединяется к тумблеру 10. От второго контакта тумблера протягиваем провод до любого «плюса», дающего 24 вольта. Тумблер ставим где угодно, недалеко от правой руки водителя.

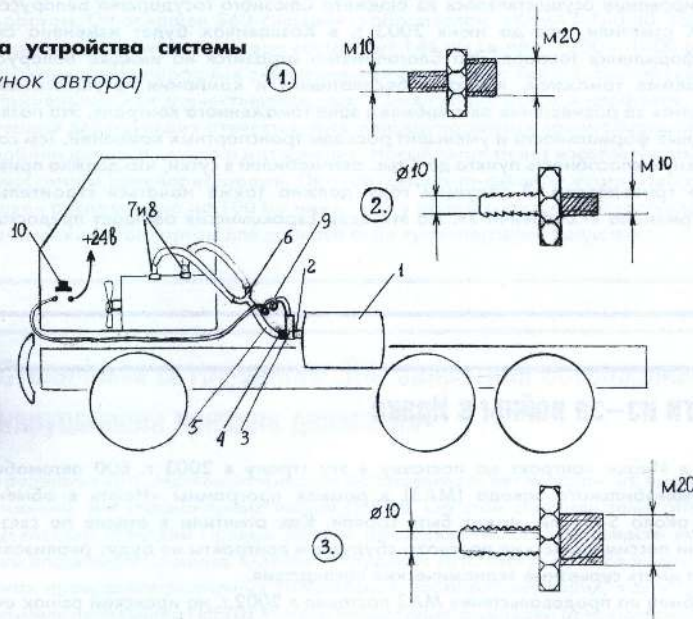
А работает этот «турбонаддув» следующим обра-

зом. На затяжном подъеме, когда движок «помирает», включаем тумблер, который открывает воздушный канал в пневмоклапане. И воздух из ресивера под давлением 8 атмосфер подается в воздушные магистрали мотора. Топливная смесь, естественно, обедняется, но тяга возрастает, ей-Богу, раза в полтора! И я на своем «кузьмиче» забирался на горки Валдая и Тулы на третьей повышенной передаче с 20 тоннами груза!

Конечно, у этого «самопла» есть минусы: днища поршней КАМАЗа, сделанные из легкоплавкого алюминия, могут прогореть при частом включении «турбонаддува». По мои подсчетам, температура сгорания смеси поднимается на несколько сот градусов. Поэтому турбина выручает меня только в экстренных случаях. И все окупается тоннами перевезенного груза...

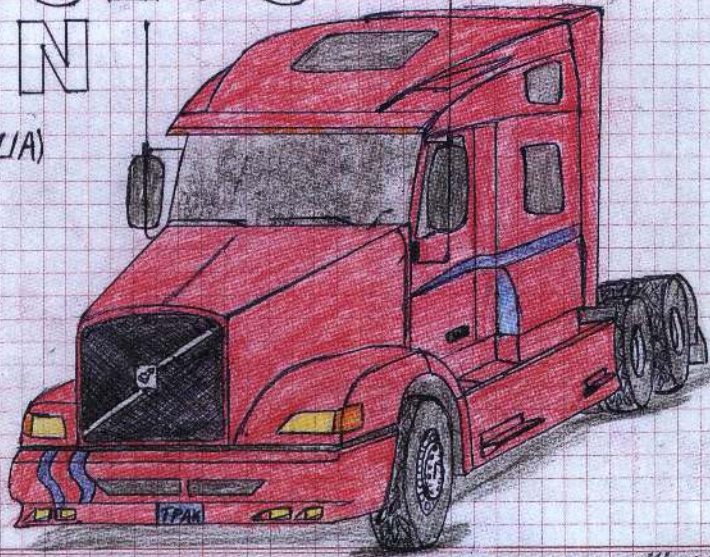
С уважением,
Владимир «Мигаловский»,
дальнбойщик из Твери.

Схема устройства системы
(рисунки автора)



1. Ресивер
2. Штуцер 1
3. Электропневмоклапан
4. Штуцер 2
5. Шланг
6. Разветвитель
- 7 и 8. Штуцера 3
9. Электропровод
10. Тумблер

VOLVO
VN
(С/ЛИА)



Школьник
Роман Гринь

Ждем
ваших
писем

Конкурс
продолжается!

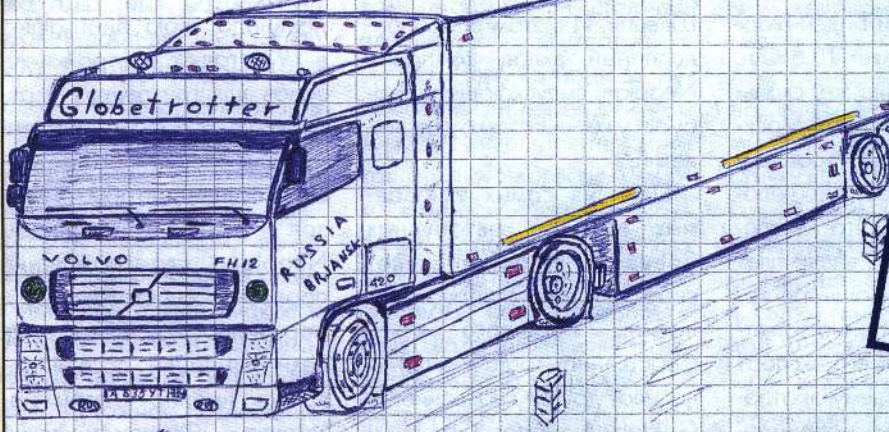


АВТОТРАКУ!!!

Здравствуйте редакция жур-
нала "Автотрак". Послала я
вам свой рисунок уже втора-
раз. У меня папа работает
дальнобойщиком на RENAULT
MAGNUM и я мечтаю, когда буду
в будущем хочу поработать
на этой замечательной машин-
ке. Напишите о нём по подробнее влед.
Спасибо вам, что вы есть!
СЕРГЕЙ ГОРОДЕНКОВ. 15 ЛЕТ
Н. НОВГОРОД

АВТОТРАК - мировой журнал.

Муравьев Михаил
14 лет
Город Брассек



Об условиях
конкурса
читайте в
предыдущих
номерах





50

сухопутные фрегаты

О ДВУХ ПАЛУБАХ

Александр ТРОХАЧЕВ
 Фото автора
 и фирм-производителей

Neoplan

Гордость немецкого автобусостроения компания Neoplan Bus GmbH расположена на юге Германии, в Штутгарте – столице земли Баден-Вюртемберг, через которую протекает река Неккар. Кроме Neoplan в этом регионе работают такие всемирно известные фирмы, как DaimlerChrysler, Porsche, Bosch. Численность

населения земли Баден-Вюртемберг составляет 10,5 млн. человек – столько же, сколько проживает в одной Москве, а штутгартскую прописку имеют около 600 тыс. человек. Быть может, это не впечатляет так, как впечатляет экономическая мощь региона, которая особенно заметна в сравнении: его экспорт почти равен объему экспорта Испании или, например,

Швеции. И в этом есть определенный вклад компании Neoplan, выпускающей автобусы уже несколько десятилетий.

Один из самых узнаваемых в мире автобусных брендов Neoplan ведет свою историю с первой половины прошлого века. Собственно, тогда компания носила другое название – Gottlob Auwärter GmbH, и

начинала свою биографию в 1935 году с постройки кузовов для грузовиков и автобусов. В 1953-м она выпустила первый 10-метровый несущий автобусный кузов под названием Neoplan. Его появление произвело настоящий фурор, и впоследствии все успехи компании ассоциировались именно с этим названием. Футуристический



Мир современных автобусов велик и многообразен, и туристические лайнеры дальнего следования – не исключение. Однако сто процентных «дальнобойщиков» заметно меньше, чем тех же городских или пригородных машин. А уж двухпалубных гигантов в Европе раз, два – и обчелся. Но именно они, величественные и грациозные, находящиеся на пике технического совершенства, являются флагманами производственной гаммы автобусостроительных компаний. К числу таких пассажирских машин относятся сухопутные каравеллы немецких марок Neoplan и Setra, запущенные в серийное производство лишь несколько месяцев тому назад. Сегодняшний рассказ – о лучших из лучших, единственных и неповторимых Neoplan Skyliner N122/3L и Setra S431 DT.

верхним этажом, кухня в передней части салона и туалетная кабина в средней. Габаритная длина двухосного Skyliner NH22L составляла 12 м, а высота достигала 3,80 м. Автобус обладал комфортабельными креслами на 67 пассажиров. О Neoplan начали говорить как о фирме, способной окружить людей дорожной роскошью и предоставить туристическим операторам экономически привлекательное средство для путешествий на большие расстояния.

Позднее в модельном ряду появился 135-местный Skyliner, выпускались четырехосные двухэтажники Megaliner и Megashuttle, которые в начале 90-х однажды экспонировались в Москве на Красной Пресне. А пиком гигантомании стал сочлененный двухпалубник Jumbocruiser, который за рубежом после переделки ухитряются использовать даже как отель на колесах. Однако визитной карточкой компании оставался Skyliner. Его неоднократно пытались копировать, ему старались подражать, но копия, как известно, всегда хуже оригинала – Skyliner остался непревзойденным. За три с поло-

виной десятилетия работы над такими конструкциями фирма накопила огромный опыт и выпустила около 4000 пассажирских гигантов.

С 2000 года компания входит в холдинг NeoMAN Bus GmbH. Совместная доля на европейском рынке в прошлом году достигла 15%, но специалисты уверяют, что это только начало. Весь мир сейчас идет по пути глобализации, и кто это скорее поймет и предпримет адекватные шаги, тот в итоге и окажется самым жизнестойким. Скептиков сотрудники фирмы предупреждают: никакого «кровосмешения» не будет, Neoplan останется Neoplan. Кстати, выставка IAA-2002 стала первым совместным участием двух брендов в самом крупном форуме коммерческого транспорта. До показа новейшего флагмана в Ганновере на роль «вожака» двухэтажных туристических «дальнобойщиков» претендовал Neoplan Skyliner N122/3L с колесной формулой 6х2. При длине 13,65 м, высоте 4 м и полной массе 25,5 т он вмещал, в зависимости от модификации, от 56 до 78 пассажиров и предоставлял в

их распоряжение 11 – 13 м³ багажных отсеков. С топливными баками объемом 580 – 640 л он обладал завидной автономностью и казалось, ничто его не затмит.

Но в Ганновере Neoplan выстрелил ранее не «засвеченным» двухпалубным туристическим Skyliner N122/3C. Букву «С» создатели предлагают расшифровывать как Comfortvariante, что в переводе не нуждается. Стало ясно, что для двух-

СПРАВКА

По данным МСАТ (Международный союз автомобильного транспорта), международные автобусные линии в Европе обеспечивают работой около 160 тыс. человек. Такой вид бизнеса, как автобусный туризм, приносит европейским странам до 2% валового внутреннего продукта. Автобусные туристы чаще останавливаются в отелях и ежедневно тратят денег на питание, развлечения и сувениры на 40% больше, чем путешественники, пользующиеся другими видами транспорта.

дизайн, максимальный уровень комфорта и высокая планка функциональности стали визитной карточкой компании.

Переломным моментом в биографии марки стала середина 60-х годов прошлого века. В рамках дипломной работы Конрада Аувертера, на которую ушло два года, был разработан первый дабл-декер Neoplan N20L Do-Lux. В апреле 1967 года на Неделе автобусов в Ницце состоялась официальная премьера двухэтажного Skyliner. Удивил он не только внешним видом, но и функциональностью. Специалисты без устали смаковали такие удачные компоновочные решения, как большое багажное отделение между моторным отсеком и



СПРАВКА

Уровень комфорта автобусов, как и уровень обслуживания в отелях, имеет 5-звездную классификацию. Первые два определяются расстоянием между спинками сидений: 68 и 72 см соответственно. Однако это не имеет никакого отношения к двухэтажным туристическим автобусам, у которых минимальная планка – 3 звезды (расстояние между спинками сидений 77 см). В четырехзвездном исполнении кресла удалены друг от друга в продольном направлении на 83 см, а в самом комфортабельном пятизвездном – на 90 см. Учитывается и высота спинки кресла: в зависимости от класса она должна быть в пределах 52 – 68 см. Больше – разрешается, меньше – нет. Начиная с уровня трех звезд (наш случай), каждое пассажирское место должно иметь два подлокотника и оборудоваться индивидуальным освещением и вентиляцией. Пространство в зоне ног должно оставаться свободным, без кожуха отопителя или вспомогательного оборудования.

тажников наступила пора смены поколений. Характеризуя его, немцы не жалели эпитетов, превосходной степени и прилагательного «новый»: новый флагман, новый дизайн, новый двигатель. Не скупилась на похвалу и пресса, отводя в специализированных журналах центральные статьи. Автобус и впрямь заслуживает высокой оценки (не



зря ведь сделан в Штутгарте). На эту модель устанавливается 480-сильный дизельный двигатель MAN D2876 LOH 20 рабочим объемом 12,8 л с прогрессивной системой впрыска топлива Common-Rail. Он развивает максимальный крутящий момент 2300 Нм, что позволяет водителю автобуса уверенно чувствовать себя на трассе – запаса мощности хватит и для обгонов, и для движения в гору. С ним стыкуется пол-

ностью автоматическая коробка ZF AS-Tronic.

Великолепный внешний вид – заслуга дизайнера Михаэля Штрейхера, сумевшего объединить инновации с традициями. Два с половиной метра ширины (2,55 м), четыре метра высоты и почти 14 метров длины, 11,4 кубометра багажных отсеков – таков новый флагман компании. Внутренняя высота на первом этаже составляет 1,80 м, на втором – 1,68 м. Даже рослому человеку для

того, чтобы пройти и занять свое место, вполне достаточно. Принцип модульной конструкции позволяет укоротить автобус с 13,69 (модель N122/3L) до 12,44 м (модель N122/3C). Кстати, первую модификацию можно удлинить до 13,79 м за счет вставки в средней части кузова. При трехзвездном уровне комфорта число посадочных мест при этом сократится с 85 до 73, разумеется, не считая водительского. На верхней палубе все кресла стоят по ходу движения, а на нижней есть и друг напротив друга, со столиками посередине. Любопытная деталь: монитор с картой и указанием маршрута есть не только в салоне, но и в кабине водителя. В числе других особенностей – подруливающая задняя ось, уменьшающая радиус разворота. А для снижения образования водяного шлейфа служит элегантный брызговик между колесами второй и третьей осей.





Кузов автобуса выполнен по модульной схеме. Его основанием служит каркас-ферма, сваренная из стальных профилей коробчатого сечения. Она, кстати, получает антикоррозионную обработку. Внешняя обшивка сделана из листовой нержавеющей стали, а передняя «маска» и панель кормы – из стеклопластика. Встроенные элементы пассивной безопасности есть спереди и сзади, а по бокам, между окнами первого и второго этажей, проложен силовой защитный пояс из усиленного стального бруса. Он призван защитить пассажиров в случае касательного столкновения с высокими кабинами грузовиков, а также бортами прицепов и полуприцепов. Стекла в автобусе тонированные, боковые – двухслойные, с вакуумной «прослойкой», предотвращающей запотевание или обмерзание. Лобовое стекло второго этажа снабжено многопозиционным стеклоочистителем.

Рабочее место водителя по-неоплановски комфортно и с точки зрения эргономики практически безупречно. Даже диаметр двухспицевого рулевого колеса выверен скрупулезно – он составляет 45 см. Незаменимым помощником человека служит электроника. У системы диагностики последнего поколения есть и свое название: CAN-Bus-System. В 70-местной (68+1+1) версии N122/3С емкость топ-

ливного бака составляет 620 л. При колесной базе 5,55 м диаметр разворота составляет 20 м, что для такого гиганта совсем неплохо. Маневрирование упрощается за счет видеокамеры заднего вида и парковочных датчиков. В серийное оснащение входит электронная система распределения тормозных сил EBS со встроенными ASR/ABS и так называемым ассистентом торможения, дисковые тор-

мозные механизмы, темпомат, FDR (Fahrndynamik-Programm), гидроусилитель руля, которые существенно облегчают управление многотонной машиной. Из технических особенностей нового Skyliner следует выделить трехконтурную пневматическую тормозную систему, электромагнитный тормоз-замедлитель Telma, а также электронную систему, способную остановить многотонную громадину в случае, если во время движения водителю стало плохо или он задремал.

Оснащением предусмотрено наличие на борту Skyliner кофеварки и охладителя напитков, мини-бара и микроволновой печи, холодильника и видеодвойки. В качестве дополнительного оборудования предлагаются ксенонные фары, омыватель фар, спутниковая система навигации GPS, CD-плеер с чейнджером на 10 компакт-дисков, бортовой телефон с тремя аппаратами, компактный кухонный комплекс с нагревателем воды и мини-грилем, стационарные обеденные столики, климатические установки и многое-многое другое.





Setra

Получившая всемирную известность компания Setra, принадлежащая концерну DaimlerChrysler, занимает уникальное географическое положение: ровно «на полшестого», если говорить языком часов, а если с учетом территориально-административного деления — то в Ульме, на границе земли

Баден-Вюртемберг и Республики Бавария. Несущая свои воды река Дунай разделила город на две части, а вместе с ним и саму компанию. В Ульме, относящемся к земле Баден-Вюртемберг, находятся административные корпуса и служба сбыта готовой продукции, а собственно завод, выпускающий автобусы, расположился на противо-

положном берегу, в городе Новый Ульм, формально принадлежащем Баварии. Впрочем, сами швабы такое деление считают условным и баталий на предмет принадлежности Setra не ведут.

Чтобы понять дух людей, которые здесь живут и работают (и руками которых собираются лучшие в мире автобусы), важно вспомнить: Бавария — это самая большая по территории федеральная земля, ее население превышает 12 млн. человек, а столица, Мюнхен (здесь проживает каждый десятый баварец), знаменита на весь Старый Свет ежегодными праздниками пива «Октоберфест». Наря-

ду с компанией Setra в этом регионе работают такие всемирно известные бренды, как BMW, MAN, Siemens.

Любопытно, что опыт компании Setra в постройке двухэтажных туристических лайнеров лишь по времени меньше, чем у конкурирующей фирмы Neoplan, но по инженерным наработкам об отставании говорить не приходится. В 1955 — 1958 годах она выпускала полтораэтажные автобусы Golden Eagle («золотой орел») с увеличенной высотой пассажирского салона для рынка США. А в 1967 году специалисты фирмы создали панорамный автобус на базе мо-

дели Setra S150, у которого тыльная часть салона возвышалась над фронтальной.

В отличие от конкурента Setra не делала четырехосные двухэтажки вроде Neoplan Megaliner с колесной формулой 8x2 с двумя управляемыми и двумя подруливающими осями. Первый настоящий двухпалубник, Setra S228 DT, появился в производственной гамме в 1981 году. Его успех был предопределен с самого начала удачностью конструкции. К декабрю 1992 года из ворот завода в Ульме выехал тысячный двухэтажник этой модели, а осенью 1993-го на смену ему пришел более совершенный Setra S328 DT. В трехзвездной классификации он имел исполнение на 83 и 89 мест (с учетом водительского и места экскурсовода), а в четырехзвездочном – на 82 и 78. Оба первенца двухэтажного роста имели габаритную длину 12 м и ширину 2,5 м. За два десятилетия, прошедших с начала

эры двухэтажников марки Setra, были выпущены около 1900 таких пассажирских лайнеров.

Наконец в 2002 году состоялась мировая премьера двухпалубника Setra S431 DT, завершившего программу обновления туристических автобусов серии Top Class. Несмотря на одинаковое количество осей с предшественниками (три), его габаритная длина выросла до 13,89 м, а ширина – до 2,55 м. Но за внешним увеличением размеров кроется максимальный уровень технического комфорта и инженерного совершенства.

По единодушному мнению обозревателей, самая яркая звезда нового сезона – двухэтажный трехосник Setra S431 DT из семейства TopClass 400. Ответственный за марку Setra в рамках EvoBus GmbH г-н Вернер Штайб говорит, что немецкие инженеры приняли к сведению все пожелания клиентов и предприятий и воплотили их в этом уникальном ав-

тобусе. Рассматривая новинку, я поинтересовался у представителей компании, почему на боковине изображена жар-птица. Оказалось, это не жар-птица, а птица Феникс, которая, согласно древнему преданию, возродилась из пепла. А нарисовали ее потому, что новый двухпалубник как бы тоже пережил второе рождение: он пришел на смену хорошо зарекомендовавшей себя модели Setra S328 DT, выпуск которой был прекращен несколько месяцев тому назад.

Уместно вспомнить, что Setra S328 DT дебютировал в 1993 году. Он был рассчитан на перевозку 58 пассажиров и комплектовался 524-сильным мерседесовским дизелем и 8-ступенчатой трансмиссией с электронными «мозгами». Спрос на него превзошел первоначальные ожидания: на втором году серийного производства число заказов на него выросло более чем на 25%, а рыночная до-

СПРАВКА

Двухэтажные туристические лайнеры считаются одними из наиболее оптимальных для туризма, поскольку обеспечивают пассажирам второго яруса максимальный обзор. Первый этаж чаще используется для того, чтобы перекусить, посмотреть телевизор или пообщаться за столиком. Здесь, как правило, есть гардероб, автомат – дозатор горячих и прохладительных напитков, термошкаф для хранения заранее приготовленных блюд. Бытовые помещения иногда предусматривают и наличие спальных мест – для тех, кто сильно устал или почувствовал недомогание.

ля в сегменте новых моделей достигла 13%. Успех был налицо. Зачем же сетровцы отказались от такой прекрасной машины? Ответ прост: они создали еще более прекрасную.



СПРАВКА

В настоящее время подразделение Setra (это торговая марка компании Carl Kassbohrer) входит в состав холдинга EvoBus GmbH. В России оно представлено компанией «ЕвоБус Руссланд». В 2002 году показ достижений фирмы, сконцентрированный в новом флагмане туристических лайнеров, был приурочен к круглой, но широко не афишируемой дате – 95-летию начала постройки автобусных кузовов. Развитие компании ее сотрудники характеризуют знаменитым олимпийским девизом, который применительно к Setra звучит так: длиннее, выше, дальше. Кстати, в самой Германии на долю Setra приходится треть рынка туристических автобусов.

Длина S431 DT – чуть меньше 14 м (точно – 13,89 м), ширина 2,55 м, высота 4 м, но оснащение такое, что позавидовали бы иные дачи на колесах. Высота салона на первом этаже составляет почти 1,83 м, а на втором – чуть больше 1,68 м. При трехзвездном исполнении число мест со-

ставляет 89+1+1, а при четырехзвездном – 82+1+1. Этот мобильный отель стоимостью свыше полумиллиона евро приводит в движение 8-цилиндровый V-образный мерседесовский двигатель OM 502 LA рабочим объемом 15,93 л и мощностью 435 л.с. Разумеется, он отвечает требованиям Евро-3. С ним используется автоматическая коробка передач GO 210. Чтобы развернуть такой корабль на 180° с одного раза, нужен свободный круг диаметром, как минимум, 22,76 м. В сравнении с предшественником новый сухопутный фрегат выглядит солиднее и «габаритнее». Казалось бы, у него и аппетит должен быть соответствующим. Ан нет – Setra 431 DT экономичнее прежней модели S 328DT, хотя объем топливного бака внушительный – 640 л против прежних 480 л. Интервал технического обслуживания увеличен до 90 тыс. км, или одного раза в год. До 8,3 м³ возросло пространство багажного отделения, вместительнее стал и дополнительный багажник. Кстати, и в салоне появился дополнительный ряд сидений, благодаря чему мест стало на 4 больше.

Известно, что все, чей бизнес, так или иначе, связан с автобусным туризмом, в первую очередь ценят в туристических лайнерах безупречное качество, высокий уровень комфорта и безопасности, достойные условия обслуживания пассажиров. Вот почему туроператоры интересуются буквально каждой мелочью, которая характеризует средства производства, в данном случае – пассажирские двухпалубники. И в этом смысле дизайнерам, инженерам и конструкторам есть чем удивить и восхитить заказчиков. В Ганновере я сам слышал, как специалист компании подробно рассказывал, судя по всему, клиенту об особенностях конструкции кузова. А именно, о поперечно ориентированном каркасе, о девяти «обручах» жесткости, об усилении всего «скелета».

В числе особенностей Setra S431 DT – фары Litronic с увеличенной мощностью светового пучка, ретардер Voith, электронная система торможения EBS, расширенный на 50 мм кузов с алюминиевым боковым крылом La Linea. В стандартное оборудование входят биотуалет, холодильник, мусорный контейнер, система внутренней связи Professional Line, индивидуальное оснащение и многое другое. Детальнее знакомясь с флагманом, вобравшим лучшие черты семейства Top Class 400, начинаешь понимать, почему автобусы этой серии с момента презентации в марте 2001 года разошлись по миру «тиражом» более 600 экземпляров. Сегодня они исправно трудятся на просторах Испании и Франции, Германии и Норвегии, Чехии и Польши, Бельгии и России.

56



Запаска и инструмент под полом с правой стороны



Туалет из легкомоющегося пластика. Вода в цолях эко-лонии подается под высоким давлением



Кухня-буфет позволяет приготовить легкий завтрак



Верхняя палуба Setra



Нижняя «палуба» Setra

Мысленно сопоставляя два автобуса, Neoplan и Setra, трудно сказать, какой из них лучше. Ведь мы не коснулись таких важных деталей, как информационные дисплеи с картой маршрута поездки, ремни безопасности и регулируемые подголовники, мини-столики и подставки для емкостей с напитками. Да и об эргономике водительского места как следует не поговорили. Впрочем, нельзя объять необъятное: флагманы заслуживают того, чтобы со временем к ним вернуться еще раз. Быть может, после того, как такие красавцы появятся у российских транспортных компаний. Тогда будет самое время поговорить о них языком эксплуатационников и отчитаться

СПРАВКА

После трагических событий в США 11 сентября 2001 года рынок туристических автобусов Западной Европы сократился. Сохранилась эта тенденция и в 2002 году. Однако доля Setra, напротив, выросла. Например, в I квартале прошлого года доля компании на рынке туристических лайнеров Германии составляла 33%, а дополнительный рост на 7% сделал эту марку лидером среди конкурентов в данном сегменте.

перед поклонниками журнала в рубрике «Делимся опытом». Ну что, подождем?..

AUTO TEC 2003 MOSCOW

**МЕЖДУНАРОДНАЯ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА**
«ОБОРУДОВАНИЯ И АКСЕССУАРОВ ДЛЯ РЕМОНТА И
ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ»

INTERNATIONAL TRADE FAIR
«AUTOMOTIVE SPARE PARTS, EQUIPMENT,
TECHNOLOGIES AND ACCESSORIES»

12-15 ноября 2003 г.
г. Москва СК "Олимпийский"

12-15 November 2003
Moscow, SC "Olimpiyskiy"

ОРГАНИЗАТОР



Россия, 123557, Москва, Ст. Тишинский пер., д.28, стр.1, офис 628
Телефон +7 095 411-5202 Факс +1 095 411-5203
E-mail auto@ifa-expo.ru

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



Московская Ассоциация предприятий
технического обслуживания

ШВЕДСКИЙ Спасатель

Александр Евдокимов
Фото автора

Ни для кого не секрет, что состояние наших дорог – не последняя причина повышенной аварийности. Зимой ситуация становится еще хуже. Грузовой транспорт в этот период бьется и ломается пачками: грузовики «улетают» в овраги, фуры «складываются» и переворачиваются, десятки дизельных машин «замерзают» так, что ни с какого «толкача» не заведешь...

58

Всех этих замерзших, сложившихся, сделавших «уши» надо как-то вытаскивать и волоочь до места назначения или ремонта. На Западе для этих целей существуют целые флотилии спецэвакуаторов, но у нас этих машин пока еще катастрофически мало, да и представляют они собой в основном старую маломощную российскую или западную технику. Так что для подавляющего большинства наших водителей большегрузов основным «эвакуатором» по-прежнему остается попутный КамАЗ либо нанятый в окрестной деревне легендарный «кировец», который, как известно, не то, что фуру из оврага, черта из ада выдер-

нет! Вот только одному Богу известно, сколько слегка поврежденных при самой аварии грузовиков было окончательно угроблено при такой «эвакуации»...

Но похоже, что ситуация медленно, но все же меняется. Примером тому стал уникальный эвакуатор тяжелого автотранспорта, заказанный российским дилером Scania фирмой «Скан-Юго-Восток», что в подмосковных Люберцах. Машина, построенная на шасси Scania, пока является единственной в России. Примечательно, что брали ее не только под эвакуацию грузовиков Scania. Нет, машина будет выезжать на эвакуацию техники любых марок, причем не в пределах Московской области, а по всей стране!

...Моя первая встреча с этим диковинным автомобилем состоялась февральской ночью, когда машина только вернулась с одного из своих первых вызовов. Признаться, зрелище въезжающего в ворота эвакуатора, расцвеченного мигалками, стоило того, чтобы ради него поморозить нос! «Ну просто звездолет!» – ахнула сотрудница нашего журнала, с которой мы вместе приехали на randevu со шведским гостем. Действительно, внешность у этого аппарата более чем запоминающаяся.

Где же таких делают? Машину построила крупная специализированная шведская фирма VM Fordonsteknik из городка Карлстад. Фирма поделена

на три отделения, каждое из которых занимается определенным направлением. Отдел Nilsby axle устанавливает на грузовики дополнительные управляемые и подъемные оси. В отделении Allhydraulics специализируются на мобильных и промышленных гидравлических кранах и гидрооборудовании. Например, Allhydraulics имеет лицензию на установку и обслуживание техники таких фирм, как HIAB, Jonsered, и т.д. Нашего же героя ваяли в отделении SWS (Sweden Wrecker System), которое занимается проектированием, изготовлением и продажей тяжелых эвакуаторов и машин технической помощи. Надо сказать, что тамошние спе-



го, капотной ли они компоновки или нет. При необходимости эвакуатор может таскать даже легковушки и микроавтобусы! (К слову, таких универсальных машин, да еще и новых, на российском рынке нет). Что же до грузоподъемности, то на максимальном вылете (длина составляет 5 м) стрела поднимает 8, а на минимальном – около 12 т.

Естественно, под такое мощное оборудование требовалось соответствующее шасси. Выбор был сделан в пользу капотного варианта, который обеспечивает более удачную развесовку по сравнению с «бескапотниками». Обычно, когда эвакуатор тащит, скажем, тяжелен-

циалисты собаку съели на изготовлении подобной «профессиональной» техники, так что результат работы вышел впечатляющим.

Одна из изюминок этого эвакуатора – раздвижная гидравлическая подъемная стрела, позволяющая буксировать сломанный автомобиль методом частичной погрузки, при котором передние колеса поднимаются над землей. Причем телескопическая конструкция позволяет «подцепить» любые грузовики и автобусы, вне зависимости от то-





ный самосвал, его (эвакуатора) передние управляемые колеса здорово разгружаются под действием большой нагрузки на корму. Причем чем дальше выдвинута стрела, тем соответственно больше нагрузка из-за длинного рычага. В результате тягач хуже реагирует на повороты руля, что особенно заметно при подъемах в гору или на скользкой дороге: управляемые колеса вывернуты, но эвакуатор либо продолжает ехать прямо, либо поворачивает, но медленно и по увеличенной дуге. На «капотнике» же вынесенный вперед мотор играет роль противовеса, загружающего передний мост для улучшения управляемости. Для этой же цели на передний бампер дополнительно навешена и

1600-килограммовая свинцовая плита (фото 5).

Теперь посмотрим, как выглядит процесс «захвата» эвакуатором аварийного транспортного средства. Гидравлическая «рука», в походном положении стоящая вертикально (фото 9), опускается на землю (фото 2) и, раздвигаясь, подводит под колеса неисправного автомобиля опорные вилки (фото 8). (Сами вилки – регулируемые и могут быть подстроены под колеса и колею как грузовых, так и легковых автомобилей.) Затем в торцы вилок вставляются штифты, зажимающие колесо, а само колесо дополнительно привязывают специальными ремнями (фото 1). Теперь колеса уже не соскочат с вилок, даже если эвакуатор

будет ехать по ухабистым дорогам. После того как колеса надежно закреплены, «рука» сдвигается и подтягивает автомобиль как можно ближе к эвакуатору. Затем стрела с помощью двух гидrocиллиндров поднимается и отрывает колеса буксируемого автомобиля от земли (фото 3). Теперь только остается окончательно «привязать» буксируемую машину к эвакуатору с помощью цепей или тросов лебедки. Все, сцепка готова к движению.

На случай если неисправный автомобиль нельзя поднять за колеса, предусмотрен специальный комплект дополнительных съемных вилок (фото 10), устанавливаемых на стрелу. С их помощью буксируемую машину

приподнимают над землей, захватив ее под балку моста либо за кронштейны рессор. Есть тут и весьма необычная съемная опора (фото 4), с которой эвакуатор может тащить один только полуприцеп!

Да, чуть не забыл. Часто случается, что на аварийной машине нет возможности запустить мотор (из-за его поломки, закончившегося топлива и т.д.). А это значит, что не работает компрессор, обеспечивающий воздухом всю пневмосистему. В итоге, когда из ресиверов выходит весь воздух, тормоза блокируются (в случае если там стоят энергоаккумуляторы), баллоны подвески спускаются и грузовик превращается в неподвижную гору железа, которую можно сдвинуть



разве что бульдозером. Поэтому в конструкции эвакуатора предусмотрена возможность подачи с помощью шланга воздуха в пневмосистему буксируемого автомобиля. Это позволяет разблокировать на аварийной машине тормоза, подкачать баллоны подвески или подвести воздух к пневмомеханизму смены передач, чтобы включить «нейтраль» в КПП (в случае, если мотор заглох на включенной передаче). Не забыли конструкторы снабдить эвакуатор и розетками, чтобы можно было подать ток на электросистему буксируемого транспортного средства. Особенно пригодится эта возможность в ситуации, когда, например, грузовик сломался во время перевозки замороженных

мясопродуктов в холодильнике, отключение холодильников которого приводит, сами знаете к чему... С буксировкой вроде бы разобрались. А если надо вытащить грузовик, улетевший в придорожную канаву, или поставить на колеса перевернутый автопоезд? Швед справится и с этой за-

дачей. Для этого машина вооружена двумя гидравлическими лебедками Sepson тяговым усилием 15 и 20 т, и тросами длиной 40 м. Причем для того, чтобы при вытягивании тяжелого грузовика, скажем, из оврага эвакуатор сам не «уехал» туда же, в корме машины установлены две выдвигные гидравличес-

кие опоры, которые упираются в грунт и держат «спасателя» (фото 7). Остается только добавить, что все это сложное гидравлическое хозяйство управляется с двух пультов. Один из них, собственно, стоит на самом эвакуаторе, а вот второй пульт управления — дистанционный

Технические характеристики эвакуатора на шасси Scania T114GB 6X4 NZ 380

Снаряженная масса эвакуатора, т	16
Масса буксируемого груза, т	до 50
Макс. нагрузка на переднюю ось/заднюю тележку, кг	9000/21 000
Колесная база, мм	5100
Подвеска: передняя/задняя	– параболические рессоры/многолистовые рессоры
Двигатель	SCANIA DC11 04 380, 6-цилиндровый, 11-литровый, непосредственный впрыск топлива, турбонаддув + интеркулер, Евро-2
Максимальная мощность, л.с.	380 при 1600 – 1900 об/мин
Крутящий момент, Нм	1665 при 1300 – 1500 об/мин
Коробка передач	SCANIA GRS900, механическая, 14-ступенчатая
Максимальная скорость, км/ч	85 (ограничена)





62

(фото 6). На нем продублированы все функции: от управления лебедками «рукой» и упорами до регулировки оборотов двигателя и выбора скорости работы гидравлики. Чертовски удобная штука, особенно если работаешь в одиночку!

...Вообще-то, прибытие этого уникала на фирме «Скан-Юго-Восток» ждали еще в конце 2002 г., когда из-за высокой дорожной аварийности на такой эвакуатор был большой спрос. Но спецы из VM Fordonsteknik машину за-

держали. Дело в том, что шведы долго (и с успехом) возили свое творение по выставкам, показывая: вот, мол, какие аппараты мы умеем строить. Кстати, по слухам, в самой Западной Европе таких машин не больше десятка! Неудиви-

тельно, что появление каждого нового экземпляра вызывает такой интерес. Штучная работа, однако! И очень приятно, что один такой автомобиль теперь живет и в нашей стране. Хорошо бы, если не последний...



СКАН-ЮГО-ВОСТОК
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР СКАНИЯ Россия



➤ Продажа новой и б/у техники со склада в Москве и на заказ

➤ Гарантийное и постгарантийное обслуживание и ремонт

➤ Круглосуточная эвакуация любых видов автотранспорта

➤ Поставка техники в лизинг

➤ Продажа оригинальных запасных частей

www.scanavto.ru

ПРОДАЖА АВТОМОБИЛЕЙ
(095) 559-3154, 105-1371

СЕРВИС И ЗАПЧАСТИ
(095) 503-8344, 559-3254

ЭВАКУАЦИЯ
(095) 960-4510



County 12-28 мест



Express HSX 28-45 мест

АВТОБУСЫ
ГРУЗОВИКИ
СТРОИТЕЛЬНАЯ
ТЕХНИКА

КОММУНАЛЬНАЯ
ТЕХНИКА

ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ
ЭВАКУАТОРЫ

2002
FIFA WORLD CUP
KOREA JAPAN



Миксеры 7-9 куб. м



Грузовики 2,5-100 т

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

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

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

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

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

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ НА ВЗАИМОВЫГОДНЫХ УСЛОВИЯХ

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, ул. Тацкая, д.46, офис 4

тел. 369-46-83, 369-51-93, 782-46-05

www.truckmotors.ru

e-mail: info@truckmotors.ru

Тел.: (095) 772-0606

КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
ПОКРАСКА
ВСЕХ МОДЕЛЕЙ
ГРУЗОВИКОВ
ПРОДАЖА
ПЛАСТИКОВЫХ
ДЕТАЛЕЙ КАБИН

SCANIA VOLVO



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



Жаргон американских дальнобойщиков

Информация предоставлена фирмой **Solex Auto (Солекс Авто)** (С.-Петербург) – продавцом американских грузовиков.
Тел.: (812) 431-9999(90)

*Начало. Продолжение
в следующем номере.*

Alligator

Кусок покрышки на дороге.

Alligator radio/station

Радиостанция в кабине, хорошо работающая на передачу, но плохо на прием. Так говорят об аллигаторе: «Хавло большое, а ушей нет».

Aardvark

Kenworth T 600. «Муравьед» с длинным, слегка скошенным вниз капотом. Также известен как Anteater – вид африканского муравьеда с узкой, загнутой вниз мордой.

Back door

Что-либо позади или за задней осью. «You got a bear about a mile back on your back door» – «В миле за тобой полицейский завис!»

Back out

Говорится в конце разговора по радиостанции и означает «конец связи». «This is John and I'm back out» – «Это Джон, конец связи».

Back quiet

Говорится в конце фразы. Дословно: «Я закончил передачу сообщения, теперь говори ты, когда будешь готов».

Back raw

Место, где останавливаются грузовики, толкутся проститутки, барыги и продавцы наркоты.

Bear

Дословно: медвежатина. Общий термин, относящийся к любому представителю закона. Bear – биржевое слово и означает игру на понижение, т.е. медвежатина «давит, прессует, ведет себя нагло».

full blown bear

State trooper. Нечто вроде ОМОНа. Встречаются нечасто, но лучше на конфликт не нарываться.

Diesel cop/DOT man

Особое подразделение из Department of Motor Vehicles – федеральной комиссии по управлению транспортными средствами. Тормозят всех подряд и могут лишить прав на несколько лет. Договориться невозможно. Полицейский вертолет, контролирующий сверху скорость движения.

Bear in the air

Bedbuggers

Транспортные компании, специализирующиеся на перевозке офисного и домашнего имущества. Дословно: справные хлопцы, таскающие кровати с клопами.

Better half

Половинка моя. О жене или муже.

Big/tall rubber

«Большая» 24-дюймовая резина. Обычно ставится на Peterbilt 379. Small rubber – обычная резина на 22 дюйма.

Big road

Хайвей. Например: 130, 150, 185 и т.д.

Big truck

Тягач с прицепом на 18 колесах, капотные и бескапотные дизельные траки.

Bingo cards

Бинго – выигрышный лотерейный билет. У водителей есть книжка с пластиковыми пакетами, в которых хранятся и предъявляются полиции разрешения на перевозку грузов в разных штатах.

Bird dog

Радар, определяющий скорость. В переносном смысле: собака, спущенная с поводка, от которой не убежать.

Bobtail

Кабина без спального отсека или тягач без трейлера.

Boogie	Верхняя передача. Двигаться в режиме тряски.
Brake check	Ситуация на трассе, когда общее движение замедляется из-за ограничений по скорости.
Break	Употребляется, если надо срочно «вклиниться» по радио в эфир и передать свое сообщение. «Break 19 for a radio check» – «Брэйк! Проверка связи на 19 канале».
Boss man	Сопровождающий или заказчик. Тот, кто оплачивает рейс.
Bubba	Неформальное обращение к попутчику или к тому, кто сидит на пассажирском кресле.
Bulldog	Грузовики Mack, эмблемой которых является фигурка бульдога, установленная на капоте.
Bumper sticker	Sticker: бумажка-липучка. Означает другой автомобиль, который слишком близко.
Channel 9	Аварийный канал радиостанции «Курятник». Станция взвешивания.
Chicken coop	
Chicken lights	Дополнительные огни, фары.
County mountie	Помощник шерифа.
City kitty	Городская автоинспекция, часто состоящая из женщин.
Comic/funny book	Забавная книжонка. Бортовой журнал от департамента транспорта. Служит для регистрации пробега и часов работы водителя. Проверяется полицией.
Container	Морской 40-футовый контейнер из-за границы.
Corn Flake	Машины компании Consolidated Freightways (Freightliner, Sterling, LaFrance).
Cotton picker	Фамильярно-дружеское обращение к собеседнику. Дословно: заглядыватель под юбки.
Covered wagon	Кузов с гравием, накрытый чехлом.
Dead head	«Пустая башка». Тянуть трейлер без груза. Рейс впустую, без наvara.
Diesel car	В понимании водителя-дальнобойщика: тягач с прицепом. «Реальная машина» + прицеп. 18 колес.
Do what?	В радиообмене: «Я не понял, повтори, пожалуйста».
Double nickel	Nickel – монета в 5 центов. Двойной nickel означает цифру 55, т.е. лимит скорости.

Dragon fly	Маломощный тягач. Тяжело взбирается в гору, зато быстро движется под уклон.
Dragon wagon	Тягач для перевозки особо тяжелых грузов.
Driver	«Водила». Обращение к незнакомому собеседнику по радио.
Eighty fifth street	85-я улица, т.е. трасса 185.
Evil Kenivel	Полицейский на мотоцикле.
Fire in the wire	Дословно: пожар в проводах. Передача на УКВ-станции без шумоподавителя. Треск в эфире.
Flip flop	Выполнение разворота в форме буквы U. (В России называется «тещин язык».) «Full blown bear did a flip – flop and is south bound and hammered down» – «Полицейский сделал разворот на юг и добавил газку». Flip flop часто означает обратную дорогу. «Catch you on the flip – flop» – «Я подберу тебя на обратном пути».
FM	УКВ-радиостанция. Термин «радио» означает у водителей средние волны.
Foot warmer	То, что добавляет мощности. Линейный усилитель в радио.
Forty two	В радиообмене: я тебя понял и полностью согласен. «Forty-two, driver, I heard that idea, I did» – «Слышь, я все понял!»
Four wheeler	Про всех тех, кто двигается на 4 колесах и не является дальнобойщиком. Обычно употребляется с крепким словцом, особенно когда легковой автомобиль «подрезает» на дороге.
Freight Shaker	Марка Freightliner. Название дано из-за слишком, по мнению «крутых» водителей, плавного хода.
Front door	То, что впереди по курсу. «You got a bear about 2 miles on your front door» – «В 2 милях впереди тебя полиция».
Gearjammer/gearslammer	Тот, кто любит давить на газ до упора. Любитель превышать скорость. Gearjammer – тот, кто газует. Gearslammer – кто резко давит на тормоза.
Georgia Overdrive	Нейтралка.
Gold city	Голдсборо, штат Северная Каролина.
Good buddy	Термин употребляется, когда надо «отшить» «голубого». «Хватит, закругляйся...»



СВОЙСТВА ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА

Бакалейник А.М.

Кроме тех потребительских качеств, с которыми непосредственно сталкивается водитель, заправив топливный бак, свойства топлива должны отвечать требованиям процессов хранения, транспортировки, распределения и обеспечивать уменьшение выбросов вредных веществ в окружающую среду. При этом отдельные свойства могут формироваться под воздействием не одного, а целого ряда требований. Определение соответствия топлива по всем показателям качества возможно только при проведении испытаний в специализированных лабораториях.

Дизельные топлива вырабатывают в России по ГОСТам и техническим условиям (ТУ). Выпуск топлива по ТУ обусловлен тем, что технические требования к ним по отдельным нормативам и контрольным показателям отличается от ГОСТа. Эти отличия могут иметь различные основания, включая изменение требований к отдельным показателям как в сторону ужесточения, так и в сторону ослабления.

Система контроля качества топлив в России предусматривает оценку их свойств на различных стадиях обращения, включая допуск отдельных марок к производству и применению, подготовку паспорта на каждую партию в производстве, оформление сертификатов, периодический контроль отдельных операторов рынка (нефтебаз, АЗС) компетентны-

ми службами, как-то: территориальными органами Госстандарта, торговой, нефтяной и транспортной инспекциями, Обществом защиты прав потребителя. Однако практика работы контролирующих органов и материалы опубликованных рейдов показывают, что, несмотря на ужесточение режима проверок, пока еще достаточно часто встречаются операторы рынка, реализующие некачественное топливо, особенно когда это экономически выгодно.

Дизельные топлива – смесь углеводородов нефтяного происхождения, выкипающих при температурах 180 – 360° С и имеющих плотность 790 – 860 кг/м³. К современному дизельному топливу предъявляется ряд требований, которые обеспечиваются изменением их состава в процессе производства. Для улучшения отдельных свойств в топливо могут добавлять различные присадки.

Водителям, заправляющимся на АЗС дизельным топливом, сокращенное обозначение «Дизтопливо» на раздаточной колонке не несет никакой информации о качестве реализуемого топлива. ГОСТ 305-82 и десятки ТУ предусматривают выработку ряда марок, существенно различающихся по показателям качества. Обозначение марки можно узнать из сертификата на сбываемое



топливо. В основе разделения дизельного топлива на марки лежат значения показателей, нормы на которые в основном определяют рекомендуемые климатические условия для применения. ГОСТ 305-82 предусматривает три марки: летнее (Л), зимнее (З) и арктическое (А).

Наряду с указанными традиционными марками выпускаются и другие марки, включая ДЗп, ДЗп-15/-25, ДАп-35/-45, ДЛЭЧ-В, ДЗЭЧ, ДЛЭ, ДЗЭ, ДЭК-Л, ДЭКп-Л, ДЭК-З, ДЭКп-З, ГШЛ, ГШЗ, ГША и другие.

Производители топлив и операторы рынка, организующие сбыт этих топлив, должны прежде всего исходить из требования соответствия показателей прокачиваемости дизельных топлив по топливной системе и условий применения.

Прокачиваемость по топливной системе оценивается по вязкости, коэффициенту фильтруемости, низкотемпературным характеристикам. Вязкость топлива влияет также на качество процесса смесеобразования и износ элементов топливной системы. Коэффициент фильтруемости характеризует степень чистоты дизельных топлив. Частицы загрязнений, содержащихся в топливе, вызывают повышенный износ топливной аппаратуры и уменьшают срок службы фильтра. Коэффициент фильтруемости представляет собой отношение времени фильтрования через бумажный фильтр десятой порции топлива к первой. По ГОСТ 305-82 его значение не должно превышать 3. На фильтруемость топлива влияет наличие в нем механических примесей, воды, смолистых веществ.

Низкотемпературные свойства топлива оцениваются по:

- температуре застывания (по потере текучести топлива);
- температуре помутнения (за счет появления кристаллов парафинов);
- предельной температуре фильтруемости (способности топлива проходить через фильтр в регламентированных условиях оценки).

Получать дизельное зимнее топливо путем облегчения фракционного состава летнего топлива и понижением температуры конца кипения не всегда экономически целесообразно, поэтому значительную часть зимних топлив получают с вовлечением в состав топлива депрессорных присадок, обеспечивающих возможность эксплуатации техники за счет снижения температуры застывания и предельной фильтруемости на 10 – 20° С. В приведенных выше марках это указывалось введением в обозначение марки дизельных топлив с депрессорными присадками иногда указывают температуру помутнения и предельной фильтруемости. Введение в обозначение марки букв Э или ЭК обычно указывает, что топливо имеет дополнительные ограничения по составу (в частности, по содержанию серы и ароматических соединений), направленные на снижение загрязнения окружающей среды. Буквы ГШ

указывают, что топливо получено на базе широкой газоконденсатной фракции. В обозначения также введены буквы Л, З и А для характеристики условий применения.

Часто дизельные топлива теряют свои качества на пути от завода до потребителя. На АЗС для дизельного топлива, как правило, имеется один резервуар. В итоге дизельные топлива с содержанием серы 0,2 – 0,5% могут смешиваться с экологически улучшенными топливами, в которых содержание серы снижено до 0,05 – 0,1%. К ухудшению потребительских свойств дизельных топлив также приводит смешение топлив, выработанных для разных климатических условий.

В целом потребность в зимних дизельных топливах в нашей стране обеспечивается недостаточно, поэтому некоторые владельцы АЗС улучшают низкотемпературные характеристики летнего зимнего топлива добавлением керосина. Однако, чтобы приблизить летнее дизельное топливо по своим характеристикам к зимнему (по температуре помутнения и температуре застывания), в летнее топливо необходимо добавить не менее 30 – 50% керосина. Это ведет к ухудшению показателей вязкости топлива, температуры вспышки и цетанового числа, особенно если летнее топливо

не имело запаса качества по этим показателям.

Цетановое число (ЦЧ) – показатель, характеризующий способность топлива к самовоспламенению. При понижении ЦЧ до значений, существенно меньших установленного в ГОСТ 305 норматива (45 единиц), скорость нарастания и максимальная величина давления при сгорании топлива может достигать уровня, вызывающего повышенный износ цилиндро-поршневой группы. Непосредственно после заправки такого топлива можно отметить изменение ездовых качеств автомобиля по уровню шума двигателя, жесткости его работы, ухудшению пуска при низкой температуре.

Одно из наиболее распространенных нарушений качества топлива, отмечаемых при периодических проверках качества на АЗС, является нарушение степени чистоты дизельного топлива, его загрязнение механическими примесями, водой, смолистыми соединениями, продуктами коррозии, накопившимися в процессах транспортировки и хранения. Поэтому лучше пользоваться услугами стационарных АЗС, оборудованных современными системами очистки и фильтрации топлива и имеющих лицензию на право торговли нефтепродуктами.

Значения показателей дизельных топлив, характеризующих условия применения

Наименование показателя	Марка топлива			
	Л	З	З	А
Температура применения, °С, не ниже	0	-20	-30	-50
Температура застывания, °С	-10	-35	-45	-55
Температура помутнения, °С	-5	-25	-35	
Кинематическая вязкость при 20° С, мм ² /с	3,0 – 6,0	1,8 – 5,0	1,8 – 5,0	1,5 – 4,0
Фракционный состав:				
50% перегоняется при температуре, °С, не выше	280	280	280	255
90% перегоняется при температуре, °С, не выше	360	340	340	330
Плотность при 20° С, кг/м ³ , не более	860	840	840	830



Классификация моторных масел

Классификации моторных масел по API и ACEA дают потребителю подробную информацию об уровнях эксплуатационных свойств и условиях применения масел той или иной категории. Сертификация дизельных масел на соответствие высшим категориям в упомянутых классификациях (CH-4 и CI-4 по API, E4-99 выпуск 2 и E5-02 по ACEA) осуществляется путем многочисленных лабораторных и моторных испытаний, причем моторные стендовые испытания проводят в нескольких полноразмерных двигателях разных производителей.

Однако в классификациях сформулированы минимальные базовые требования к свойствам масел. Одни автопроизводители считают, что характеристики, полученные при классификационных испытаниях, достаточны для допуска масла к при-

менению в машинах их производства. Другие же полагают, что этих характеристик мало.

Большинство ведущих компаний, производящих грузовые автомобили, многоместные автобусы, внедорожную технику с дизельным приводом, имеют собственные спе-

цификации на моторные масла.

Фирменные спецификации помимо базовых требований классификаций содержат дополнительные характеристики масел, получаемые в результате длительных стендовых или эксплуатационных испытаний масел-кандидатов в двигателях определенных моделей. Испытав масло по своей методике в двигателе собственного производства, автомобильная фирма дает одобрение на его использование, если анализы свежего и работавшего масла, а также состояние деталей двигателей соответствуют требованиям спецификации. Для получения надежных результатов эксплуатационные испытания обычно проводят на нескольких автомобилях, а их пробег охватывает все сезоны года и достигает 300 тыс. километров для каждой машины.

Соответствие масла спецификации изготовителя ав-

Производитель	Наименования спецификаций (базовый уровень)				
Cummins	CES No20071 (CH-4)	CES No20072 (E3)	CES No20076 (CH-4+)	CES No20077 (E5)	CES No20078 (CI-4)
DAF	HP1 (E4+)	HP2 (E5)			
Renault V.I.	RD (E3)	RLD (E5)	RXD (E4+)		
Volvo	VDS (E2)	VDS-2 (E3)	VDS-3 (E5)		
MACK	EO-M (CH-4)	EO-M+ (CH-4+)	EO-N PREMIUM+ (CI-4)		EO-L (CG-4)
MAN	M 270 (E2)	M 271 (E2)	M 3275 (E3)	M 3277 (E4)	
DaimlerChrysler	MB 228.0/1 (E2)	M 228.2/3 (E3)	M 228.5 (E4)		
SCANIA	LDF (E4+E5)				
IVECO	IVECO 18-1804 (E4, CF)				

Резников В.

МОТОРНОЕ МАСЛО

wellrun[®]

ДАЖЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВЫ ОЖИДАЕТЕ

WELL-RUN TURBO LD

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

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

**Представительство в России:**

офис в Москве:

(095) 234 3942,

(095) 564 8636;

офис в С-Петербурге:

(812) 388 0286

www.wellrun.ru

Розничная продажа в Москве:

РИНГ ВЭИ

Компания Г.О.К.

ПБОЮЛ Каландра И.В. Ленинградское ш., 196

Розничная продажа в С-Петербурге:

ТРАК-СТОП

Московское ш., 13-д

Региональные дилеры:

Краснодар

Казань

Нижний Новгород

МКАД 23км

МКАД 47км

Ленинградское ш., 196

Московское ш., 13-д

Автопродукт

Дельта-Ойл

Компания Максима

(095) 399 3881

(095) 937 9610

(095) 571 3068

(812) 320 9650

(8612) 543 536

(8432) 608 809

(8312) 166 414



томобилей – это гарантия того, что оно полностью по всем показателям согласуется с данной конкретной конструкцией и может быть использовано в течение пробега, записанного в инструкции по эксплуатации.

Владельцы автомобилей могут реализовать заложенный конструктором ресурс двигателей при минимальных затратах времени и средств на их техническое обслуживание, применяя моторные масла, соответствующие спецификациям изготовителей автомобилей. Производители моторных масел в рекламе, этикетках на таре, проспектах своей продукции обязательно указывают наличие у данного масла одобрений (допусков к применению) от

автопроизводителей. Масло одной марки может соответствовать требованиям нескольких спецификаций. Поэтому очень важно знать обозначения и реальное значение спецификаций.

В таблице приведены наименования спецификаций моторных масел ряда крупных производителей грузовых автомобилей и указан базовый уровень каждой из них по классификации API или ACEA.

Следует обратить внимание на то, что масла одной и

той же марки, но разных вязкостных классов SAE могут в некоторых случаях соответствовать разным категориям классификаций API или ACEA. Точно так же не все масла конкретной марки, но разной вязкости получают допуск к применению от автопроизводителя, так как состав базового масла и количество загущающих присадок в готовом товарном масле оказывают существенное влияние на моющие, противоизносные и другие свойства последнего.

Приобретая моторное масло для своего автомобиля или парка машин, следует учитывать не только наличие данной марки в инструкции по эксплуатации, но и соответствие вязкостного класса.



ГАЗ-56, 52, 53 И ИХ МОДИФИКАЦИИ

Александр Новиков

Вторая половина пятидесятых. XX съезд КПСС разоблачил культ личности Сталина и определил очередные задачи партии и народа в коммунистическом строительстве. Газеты и журналы тех лет пестрели обещанием: «Нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме!» В автомобильной промышленности предстояло заменить устаревшие модели легковых, грузовых автомобилей и автобусов новыми – с более высокими эксплуатационными показателями. Главным в этом процессе, вне всякого сомнения, стал Горьковский автомобильный завод. В 1957 году ГАЗ отметил свое 25-летие началом проектирования нового поколения грузовиков малой и средней грузоподъемности.

Летом 1958 года в НАМИ проходила выставка иностранных автомобилей, которые предстояло изучить нашим инженерам, чтобы создать новые, лучшие советские машины. Грузовики средней грузоподъемности были представлены очень широко, среди них: «Опель-Блиц», «Форд-Кельн» из Германии, «Бедфорд» из Англии, «Фиат» из Италии и, конечно, шасси американского «Шевроле» серии S-7000 с V-образной «восьмеркой» под капотом, пол-

Так выглядел «ГАЗ-53А» на протяжении всех лет своего производства. Фото автора



ностью панорамным ветровым стеклом, витиеватым дизайном кабины и модной тогда окраской в два цвета. Именно этот автомобиль и был принят за основу при проектировании советских грузовых автомобилей средней грузоподъемности нового поколения.

Однако в стране еще эксплуатировалось большое количество устаревших «ГАЗ-ММ», производство которых было прекращено. Но по своей грузоподъемности эта машина оказалась крайне необходимой для народного хозяйства, поэтому выдвигались немало предложений по ее замене. Свои проекты предлагались и Запорожским автозаводом, и Киевским мотоциклетным заводом, однако все они были или конструктивно «сырыми», или для их серийного производства не имелось производственной базы. Между тем автоперевозчики терпели значительные убытки, потому что партии грузов в 800 – 1500 кг перевозились на «ГАЗ-51», а зачастую даже на «ЗИС-150». Первыми автомобилем грузоподъемностью 1,5 т работали в Ульяновске. Он назывался «УАЗ-300». Конструкторы ГАЗа решили развить идею, заложенную в этой машине, и к 1956 году создали новую «полуторку» «ГАЗ-56» с двигателем от легкового автомобиля «ГАЗ-21 Волга», а дизайном кабины и оперения смахивающую на немецкий Opel Blitz, экспонировавшегося на выставке в НАМИ. Первый образец «ГАЗ-56» был показан на ВСХВ в 1957 году. Очень симпатичный грузовичок с цельнометаллическим кузовом имел герметичные барабанные тормоза, самоблоки-

рующийся дифференциал кулачкового типа в заднем мосту, гипоидную главную передачу и телескопические амортизаторы.

Через два года появилась новая разновидность «ГАЗ-56», у которой кабина и оперение своим стилем уже напоминали «Шевроле», а также были унифицированы с новыми «ГАЗ-52» и «ГАЗ-53». Машина оказалась более тяжелой и громоздкой. Ее снаряженный вес теперь составлял не 1700 кг, как у раннего образца, а 2050 кг («ГАЗ-51А» весил 2170 кг). Однако радужным планам горьковчан по началу серийного производства «полуторок» не суждено было сбыться, хотя срок их выпуска – 1960 год – не раз мелькал в печати. Дело в том, что в это же время на Ульяновском автозаводе под руководством бывшего инженера ГАЗа П.И. Музюкина полным ходом шло проектирование целого семейства малотоннажных грузовиков.

Следующей моделью, которая увидела крупносерийное производство, стал грузовик «ГАЗ-52» грузоподъемностью 2500 кг. Этому автомобилю предстояло заменить анахроничный «ГАЗ-51А». Он получил новую кабину и оперение, однако двигатель остался прежним – устаревшим шестцилиндровым «ГАЗ-11», разработанным еще в довоенные годы. Первые образцы «ГАЗ-52» стали экспонатами Всемирной выставки в Брюсселе, на которой вместе с другими горьковскими автомобилями «Волга» и «Чайка» новому грузовику были присуждены Гран-при и Золотая медаль.

Но основное внимание коллектива завода было направлено на освоение произ-



Пожарный автомобиль комбинированного тушения «АКТ-05» модели 207 на шасси «ГАЗ-53-12» строился с 1984 по 1990 год Варгашинским заводом противопожарного оборудования. Фото Владимира Новоселова



Опытный автомобиль «ГАЗ-53-11», появившийся в 1972 году, своим оперением напоминал полюбившиеся тогда в СССР немецкие «магirusь» и будущий «ГАЗ-3307», однако дальнейшее построение опытной партии дело не пошло. Фото автора



Гидравлический автомобильный кран «КС-1571», смонтированный на шасси «ГАЗ-53А», был незаменим на строительстве небольших сельских домов, особенно в республиках Советской Прибалтики. Такие краны изготавливал с 1975 по 1990 год Ставропольский завод автомобильных кранов. Фото автора





Сельскохозяйственный автосамосвал «ГАЗ-53-3502» с предварительным подъемом кузова строился Саранским заводом автосамосвалов и был незаменим при загрузке бункеров комбайнов. Фото автора



Мебельные автофургоны «ГАЗ-52» на шасси «ГАЗ-52» поставляли мебельные гарнитуры советским людям с 1971 по 1988 год. Эти фургоны из фанеры, алюминия и стали делал Горьковский завод специализированных автомобилей. Фото автора

водства нового, более совершенного грузового автомобиля грузоподъемностью 3,5 т. В октябре 1961 года была построена первая партия машин «ГАЗ-53Ф», ставших переходной моделью к «ГАЗ-53А». Но, пока шла подготов-

ка к серийному выпуску нового V-образного восьмицилиндрового двигателя (начавшего сходиться с конвейера осенью 1963 года), машины комплектовались форсированным до 82 л.с. двигателем «ГАЗ-51». В январе 1964 года выпуск «ГАЗ-53Ф» был прекращен, а основной моделью стал «ГАЗ-53», с июня 1965 года получивший индекс «ГАЗ-53А».

Оба автомобиля имели V-образный 8-цилиндровый двигатель, головка цилиндров и блок которого были отлиты из алюминиевого сплава. «Мокрые» гильзы цилиндров, двухкамерный карбюратор и

52Ф», базировался на блоке «ГАЗ-51», но имел новую верхнеклапанную головку со степенью сжатия 6,7:1 и тремя клапанами на цилиндр. Он развивал 80 л.с. при 3000 об/мин, а его удельный расход топлива составлял 210 г/л.с. в час против 270 г/л.с. в час у мотора «ГАЗ-51». Он предназначался для автомобиля «ГАЗ-52». Другой двигатель создавался для «полуторки» «ГАЗ-56» и базировался на основе силового агрегата «ГАЗ-21». Он имел степень сжатия 7,5:1 и развивал 85 л.с. при 3800 об/мин, а удельный расход топлива равнялся 204 г/л.с. в час против 230 г/л.с. в час у «ГАЗ-21». Однако оба вышеописанных силовых агрегата обладали недостатками: плохой приемистостью, «провалами» в работе на определенных режимах. Они вкупе с неблагоприятным стечением обстоятельств не позволили довести моторы до конвейера.

После освоения серийного производства горьковских V-образных «восьмерок» «ГАЗ-53» и «ГАЗ-13» ГАЗ вместе с НАМИ начинает работы по разработке V-образного шестицилиндрового мотора, но не удалось решить проблем размеренной работы цилиндров, поэтому в серию они также не попали.

Под руководством главного конструктора по грузовым автомобилям А.Д. Просвирина на базе нового семейства грузовых машин «ГАЗ-52» и «53» были созданы многочисленные опытные образцы. Особенно выделялся трехосный грузовик «ГАЗ-33» грузоподъемностью 4000 кг, прошедший государственные испытания в 1963 году, седель-

центрифуги для очистки масла говорили о техническом совершенстве силового агрегата для новых горьковских машин. Однако, помимо создания серийных моторов, специалисты ГАЗа вели настойчивую работу над форкамерно-факельными двигателями. К 1961 году на заводе существовало два двигателя такого типа. Один из них, «ГАЗ-

ные тягачи с кабиной над двигателем «ГАЗ-52П», «ГАЗ-53П» и «ГАЗ-56П». Но конкуренция со стороны ЗИЛа и других автомобильных заводов, повлияли на судьбу этих экспериментальных образцов, которые так и остались прототипами. Но и без них грузовики «ГАЗ-52» и «53», выпускавшиеся в сотнях модификациях, имели множество различных исполнений и несли на своих шасси огромное количество специализированных и специальных кузовов.

Основными были шасси, поставлявшиеся Саранскому заводу автосамосвалов, который оборудовал их сельскохозяйственными кузовами, позволявшими перевозить и быстро выгружать солому, зерно, навоз, удобрения, а также высыпать грузы в железнодорожные вагоны или элеваторы, предварительно подняв грузовую платформу. Автофургоны, строившиеся Горьковским заводом специализированных автомобилей (ГЗСА) на шасси «ГАЗ-52», перевозили продукты, одежду, книги и другие товары. Автоцистерны подразделялись как на продуктовые — для молока, подсолнечного масла, живой рыбы, так и на емкости для транспортировки бензина, керосина, масла. МВД использовало шасси «ГАЗ-52» под установку специальных фургонов для транспортировки арестованных. В середине семидесятых для автомобилей «ГАЗ» была разработана целая серия автомобильных кранов грузоподъемностью 2,5 — 4 т, незаменимых при строительстве на селе. Особенно выделялся передвижной башенный кран Ставропольского завода автомобильных кранов.

Свой специализированный транспорт изготавливали на шасси горьковских грузовиков автотранспортные предприятия, такие, как «Главмосавтотранс» или «Ленавтотранс». Здесь были и порталные самопогрузчики, позволявшие без посторонних кранов устанавливать в кузов машины железнодорожные контейнеры, и грузовики с грузоподъемным бортом, облегчающим погрузку в машину небольших продуктовых контейнеров. Механические пожарные лестницы и насосы заменили в деревнях и поселках городского типа старые «пожарки» «ПМГ-1» на базе «ГАЗ-ММ». И конечно, шасси для автобусов на базе «ГАЗ-53» стабильно поставлялись на Курганский автобусный и Тартусский сборочный заводы.

Симпатичный грузовичок с уютной, просторной кабиной с эффективным отопителем стал главной экспортной продукцией Горьковского автозавода. Только с 1976 по 1980 год ВО «Автоэкспорт» поставило своим зарубежным партнерам десятки тысяч «ГАЗ-53А». Горьковские грузовики часто встречались (и встречаются до сих пор) на дорогах Болгарии, Венгрии, ГДР, Кубы, Монголии, Польши, Румынии, Чехословакии и Югославии. Пользовались горьковские машины спросом и в капиталистическом мире и странах третьего мира. Финское объединение «Конела» предлагало «ГАЗ-53А», специально приспособленные для местного рынка, небольшие партии машин были проданы в Англию, ФРГ и Францию. В Сирии на экспортных шасси «ГАЗ-53А» строили автобусы местные кузовостроительные фирмы, такие же



Экспериментальный 4-тонный «ГАЗ-33» успешно прошел государственные испытания в 1963 году, но так никогда и не увидел серийного производства. Фото из архива А.С. Исаева



В 1968 году в НИИАТе был разработан грузовик «ГАЗ-53А» с третьей поддерживающей осью, которая могла подниматься при пороженных рейсах, что увеличило грузоподъемность до 6 тонн, однако дальше двух опытных образцов дело не пошло. Фото автора



Второй вариант «ГАЗ-56» своей внешностью напоминал новый «ГАЗ-53Ф». Он появился в 1958 году и его тоже показывали на ВСХВ. Фото с разрешения О.К. Федулова





Первый опытный образец «полуторжи» «ГАЗ-56» появился в 1956 году. Здесь этот симпатичный округлый грузовичок показан на подиуме павильона «Машиностроение» ВСХВ СССР. Фото с разрешения О.К. Федулова

шасси продавались в Венесуэлу и Эквадор.

В середине 1973 года была сделана попытка осовременить грузовики «ГАЗ» применением нового прямоугольного оперения, совмещенного со старой кабиной. В итоге получился опытный «ГАЗ-53-11», однако после выпуска небольшой партии от него отказались. Тем не менее с 1983 года Горьковский автозавод осваивает выпуск модернизированных моделей «ГАЗ-52-04» и «ГАЗ-53-12» с измененной передней облицовкой и увеличенной до 4,5 т грузоподъемностью (на протяжении 18 лет машина той же самой конструкции перевозила 4 т). Также изменения

коснулись головки цилиндров и деталей ходовой части. Одновременно завод стал изготавливать модификации грузовика, работающего на сжиженном газе («ГАЗ-53-19») на сжатом природном газе («ГАЗ-53-27»).

Грузовики «ГАЗ-52-04» продолжают выпускаться в первой половине восьмидесятых годов, хотя их шестицилиндровый нижнеклапанный двигатель устарел не только морально. Его изготовление велось на устаревшем и изношенном оборудовании.

21 апреля 1984 года, перед 114-й годовщиной со дня рождения Ильича, был собран первый дизельный грузовик «ГАЗ-3307».

Технические характеристики горьковских грузовиков

Модель	ГАЗ-56	ГАЗ-52	ГАЗ-53Ф	ГАЗ-53А
Годы выпуска	1958	1964 – 1976	1961 – 1966	1965 – 1980
Число мест в кабине	2	2	3	3
Грузоподъемность, кг:				
по шоссе	1500	2500	3500	4000
по грунтовым дорогам	1300	2000	3000	3500
Двигатель	карбюраторный, 4-тактный, водяного охлаждения			
Тип	карбюраторный, 4-тактный, водяного охлаждения			
Число цилиндров	6, в ряд	6, в ряд	6, в ряд	V8
Рабочий объем, см ³	3480	3480	3480	4250
Степень сжатия	6,7	6,7	6,7	6,7
Мощность л.с. при об/мин	70/2800	80/3200	80/3200	115/3000
Число передач	4	4	4	4
Размер шин	7.50-20	7.50-20	8.25-20	8.25-20
Габариты, мм:				
длина	5350	5705	6375	6375
ширина	2175	2280	2380	2380
высота	1980	2155	2190	2190
Внутренние размеры грузовой платформы, мм:				
длина	2750	3070	3750	3750
ширина	2050	2070	2180	2180
высота бортов	430	674	706	706
Колесная база, мм	2700	3400	3700	3700
Колея колес, мм:				
передних	1590	1577	1577	1577
задних	1650	1650	1650	1650
Собственная масса				
в снаряженном состоянии, кг	1850	2650	2950	2860
Макс. скорость, км/ч	80	75	80	120
Контрольный расход топлива, л/100 км	20	25	26	25
Количество построенных машин	30	560 000	14 800	1 760 000

для грузовиков и прицепов импортного производства

ПНЕВМОРЕССОРЫ и

**ТОРМОЗНЫЕ
НАКЛАДКИ**



оптом и в розницу
со склада в Москве



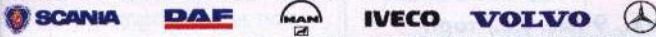
Прямая поставка под заказ в течение 2-3 дней

любых запчастей для грузовиков и прицепов (оси BPW, ROK, SAF

109125, Москва, ул. Волжский бульвар, 9/20

тел.: (095) 729-4291, факс: (095) 179-4622, моб. тел. 8-916-575-4733

E-mail: yuring@yandex.ru



АВТОБУСЫ

MERCEDES - NEOPLAN - MAN - SETRA

IKARUS - KAROSA - HYUNDAI

Новые и б/у без пробега в РФ.

АВТОЗАПЧАСТИ

IKARUS - КрАЗ - МАЗ - TATRA

Mercedes-Benz - MAN

Оптовая пролажка со склада в Москве.

ЗАО «ПЕГАС» - авторизованный дилер

немецкой компании "KOLBENSCHMIDT".

официальный дилер ХК "АВТОКрАЗ" в РФ

www.pegasus.ru (095) 245-95-29, 245-95-47

ЗАО «ИНТЕРТРАНС ФОРД»
Техническое обслуживание
и ремонт большегрузных
тягачей и п/прицепов

схема проезда
3 км от МКАД
Итертранс-Форд
100 Тонн
Минское шоссе
Адрес: ул. Сухомлинского д.10/10

Минское шоссе, 3 км. от МКАД
E-mail: bakovka@bolshoie.msk.ru
(095) 591-0547, (095) 591-2000

VOLVO SCANIA

Официальный дилер **МАЗ-МАН**

ЮНАЙТИД АВТО групп

МАЗ-МАН



www.maz-man.ru

Тел.: (095) 105-0591, (095) 789-3503

WABCO Тел.: (095) 593-2372, 599-9185

75

ГЛАВНАЯ ВЫСТАВКА ЗОДА НА ЮЗЕ РОССИИ

СЕДЬМОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВТОСАЛОН

16-20 АПРЕЛЯ
РОСТОВ-НА-ДОНУ



АВТО ФОРМУЛА

■ АВТОМОБИЛИ
ЛЕГКОВЫЕ,
ГРУЗОВЫЕ, АВТОБУСЫ,
ПРИЦЕПЫ

■ ДВИГАТЕЛИ,
ОБОРУДОВАНИЕ
И СИСТЕМЫ
ДВИГАТЕЛЕЙ

■ МОТОЦИКЛЫ И
МОТОЦИКЛЕТНАЯ
ТЕХНИКА,
ВЕЛОСИПЕДЫ

■ АВТОМОБИЛЬНЫЕ
МАТЕРИАЛЫ
И КОМПОНЕНТЫ

■ АВТОХИМИЯ И
АВТОКОСМЕТИКА

■ ГАРАЖНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ,
ИНСТРУМЕНТЫ,
ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ
И РЕМОНТНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ

■ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ,
УЗЛЫ
И АГРЕГАТЫ К
АВТОМОБИЛЬНОЙ
ТЕХНИКЕ
И МОТОЦИКЛАМ

■ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
АЗС, АЗК

■ АВТОМОБИЛЬНАЯ
ЭЛЕКТРИКА
И ЭЛЕКТРОНИКА

■ ШИНЫ,
АККУМУЛЯТОРЫ,
ПОДШИПНИКИ

Организатор: ВЦ "БИЗНЕС-АРТ" ТПП РО

тел./факс: (8632) 65-41-46, 65-51-04, 65-53-14, 65-05-76

E-mail: bisart@don.ru

Официальная поддержка: Министерство промышленности, науки и технологий РФ

Генеральный спонсор: **ТАГАЗ**

ВСЕ СЛУЖИТ В ЖУРНАЛЕ
ТЮНИНГ
автомобилей

car
music



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

КамАЗ-5410, 88 г.в., серый, с п/прицепом МАЗ-9370, 93 г.в. Все в хор. сост., полностью на ходу, срочно. 6 тыс. у.е., торг. Тел. 791-91-38, 8-916-389-56-00.

МАЗ-500, теплый фургон 5 м, хор. состояние, продаю, 3000 у.е. или обмен на ЗИЛ-4331 дизель. Тел. (0855) 27-11-57.

КамАЗ-5410, сед. Тягач, с турбиной, гидравлика, в хор. Тех. Состоянии, МАЗ-504 сед. Тягач, двигатель ЯМЗ-238Турбо, хор. Резина, хор. Состояние. Тел. (0852) 21-47-43 или 23-46-08.

КрАЗ-250, 91 г.в., кабина нового образца, длина кузова 6,4 м, ширина 2,4 м, пробег 19 тыс. км, ТО-09.03. 14 тыс. у.е. Торг при осмотре. Тел. 8-902-161-12-62, 18-21-00, Марина.

Мерседес-1840 Актрос 12.97 г.в., пробег 210 тыс. км, полный тюнинг, полуавтомат, пневматика, выставочный образец, спойлера со всех сторон, эл. люк. 31 тыс. у.е. Тел. 714-97-90

МАН-18343, седел. тягач, 97 г.в., 340 л.с., 4x2, пневмо, линзован. оптика, ASR, ABS, спальник, спойлеры, пробег 400 тыс. км, Мерседес-1726, тягач, 90 г.в., 750 тыс. км, желтый, рессоры, спойлер, автономка, состояние идеальное, в хороших руках, 12000 у.е. Тел. 8-903-360-19-34. г. Оренбург.

Рено-R380 90 г.в., белый, спойлер, отл. состояние + изотерма, пневмо, 30 палет, хор. сост. 16 тыс. у.е. Тел. 731-81-18

Мерседес-2222, 87 г.в., фургон на 20 европалет, г/п 13,6 т, центросмазка, магнитола, спойлер, обогрев зеркал, бак 500 л, КПП мех., 9 тыс. у.е., торг.

Мерседес-Бенц-1635, 89 г.в., пневмо, раздатка + полуприцеп тент 86 куб. м, 92 г.в., пневмо, шторы, 20 тыс. у.е. торг. Тел. 435-76-41, после 19.00, Сергей.

Вольво-F-12, 1993 г., одиночка, термофургон, 390 л.с., 3-осный, воздух рессоры, автономка, спальник Топлайн, г/п 14 т, ворота, гидролифт, в отл. Сост., без пробега по РФ, 18 тыс. у.е., торг. Тел (812) 928-20-85.

Скания-113-380 ноябрь 92 г.в., одиночка + прицеп трехосный 96 куб.м, 30 тонн, тент, 2 спальника, пневмо, автономка, центр. смазка, можно раздельно, только из Германии. 23,5 тыс. у.е. Тел. 427-17-67

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

Супер МАЗ-64229-39Р, 2000 г.в., седелный тягач, 6x4, двигатель 7511, 400 л.с., пробег 70000 км, 18 тыс. у.е. + полуприцеп бортовой МАЗовский, б/у, в отличном техническом состоянии, рессоры 12 м, г/п 20тн, 5 тыс. у.е. Тел (847-22) 5-85-36, 5-83-34, 5-02-16. Время московское.

Татра 84 г.в., сед. тягач, двигатель ЯМХ-238 + двухосный п/прицеп 40 фут. контейнер, раб. сост. + з/части + Татра на з/части, заправ. емк. 1,5 т, инст. рум. ящики, места под 6 запасок. 13 тыс. у.е. за все. Торг. Тел. (27) 75-43-94 или сот. 8-902-136-66-02

IVECO или DAF, сед. тягач + п/прицеп 82 м3, возьму в аренду с последующим выкупом. Возможна частичная предоплата. Тел. (88622) 65-11-91

Рено-Магnum сед. тягач 95 г.в., 390 л.с., пробег 650 тыс. км, пневмо, ABS, автономка, белый, 2 спальника, музыка, только из Франции, без пробега по РФ, отл. сост. 18,7 тыс. у.е. Тел. 8-910-421-23-65



ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

Ф.И.О. подписчика Название организации Адрес доставки: индекс область город улица дом корпус квартира Контактный телефон Факс E-mail

Прошу оформить подписку на следующие номера:

№1, 2003 №2, 2003 №3, 2003 №4, 2003 №5, 2003 №6, 2003 №7, 2003 №8, 2003 В количестве экземпляров каждого номера.

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

Расчетный счет 40702810940440105980
Среднерусский банк Сбербанка РФ, Химкинское ОСБ №7825, г. Москва
наименование банка

корреспондентский счет № 30101810900000000323

БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

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

Кассир

Плательщик

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

Расчетный счет 40702810940440105980
Среднерусский банк Сбербанка РФ, Химкинское ОСБ №7825, г. Москва
наименование банка

корреспондентский счет № 30101810900000000323

БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

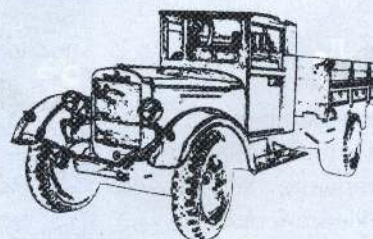
Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с № по № в кол-ве экз.		

Квитанция
Кассир

Плательщик

Вы можете подписаться на любое количество номеров.**Цена одного номера – 50 руб. 00 коп.****Для частных лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо:**

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

Для юридических лиц, чтобы подписаться на журнал,**необходимо:** заполнить учетную карточку и отправить ее по факсу (095) 572-8254 или по почте: 119633 Москва, а/я 117.**Журнал «Автотрак».** В течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты.**Журнал****АВТОТРАК**



Пролетает Бэтмен над лесом. Вдруг видит – на полянке Красная Шапочка лежит, юбочка задралась, стонет так эротично. Бэтмен, как мужчина, естественно, реагирует на это, расстегивается на ходу, пикирует на нее с размаху и думает про себя: «Эх, как колбасит бедняжку! Ну, надо удовлетворить девушку. Уж она от меня обалдеет!»

...А больше всех обалдел Человек-Невидимка!



– Вы выдаете свою дочь?
– А кем работает ваш сын?
– Инженером!
– Ну...
– А кого бы вы хотели?
– Ну, хотя бы мясника.
– А что, ваша дочь такая красавица?



Ралли Париж – Дакар. Вперед вырывается экипаж на «КамАЗе». Штурман – водителю:

– Внимание, кажись, к городу приближаемся.
– Я уже догадался.
– Как?
– Да людей все больше и больше под колеса попадает...



Если чрезмерная увлеченность вашего ребенка компьютерными играми вызывает у вас беспокойство, постарайтесь приобщить его к более серьезным и здоровым занятиям: картам, вину, девочкам...



Народная примета: если ваш муж в восемь утра уже в Интернете, значит, он еще в Интернете.



Инспектор ГАИ останавливает машину:

– Вы превысили скорость!
– Какой же русский не любит быстрой езды?
– Ваши права!
– Ну, какие права у бедного еврея!



Бежит заяц по лесу, встречает его волк и спрашивает:

– Ты чего бежишь?
– Бегу, потому что там всех верблюдов кастрируют!
– Так ведь кастрируют верблюдов, а не зайцев.
– Поймают – а потом доказывай, что ты не верблюд!



Встречаются два друга:
– Что нового?
– Сын родился. Светланой назвал.
– А почему пацана – Светланой-то?
– Да в роддоме не ту половину отрезали...



Жена мужу:
– Представляешь, сегодня в метро сразу трое молодых мужчин уступили мне место.
– И ты поместилась?



Сидят на заборе в городе два петуха – городской и деревенский. Скучают. Деревенский и говорит:

– Давай, что ли, покураедем?
– Давай лучше сходим в кулинарию – на голых кур посмотрим.



Вызвала женщина слесаря.
– Понимаете, у меня что-то случилось со шкафом.

Когда по улице едет трамвай, дверь слетает с петель. Может, петли заменить или подвернуть?

Слесарь снял туфли, залез в шкаф и стал ждать трамвая, чтобы понять, в чем дело.

Неожиданно возвращается муж. Видит туфли мужские, подходит к шкафу, открывает дверцу и видит – мужик!

– Ты что здесь, сволочь, делаешь?
– Гадом буду, хозяин, не поверишь – трамвая жду!



Существует такая народная примета: не ешь перед зеркалом – счастье свое проешь; не пей перед зеркалом – пропьешь свое счастье; а в туалете зеркало лучше вообще не вешать...



Надпись на экране монитора: «Коврик для мышки выполнил недопустимую операцию и будет свернут».



Долгое время существовала гипотеза: если миллион обезьян посадить за пишущие машинки, то по теории вероятности через некоторое время они напечатают «Войну и мир». Теперь, с развитием Интернета, мы знаем, что это не так...



Приходит программист домой, к нему подбегает кошка и начинает усиленно ластиться, лизать руку, мурчать и т.д. Жена, увидев это, спрашивает:

– Что это вдруг случилось с кошкой? Что она руку-то лизет?

– Как чего? Мышкой пахнет...



Заходит компьютерщик в булочную после бессонной ночи у компьютера, провозившись с установкой кривой видеокарты, и говорит:

– Мне, пожалуйста, буханку черно-белого хлеба и батон цветного...



Корреспондент областной газеты решил выявить уровень подготовки студентов. Он задал студентам разных курсов один вопрос: сколько будет 2х2? Результаты опроса показали следующее:

– первокурсник уверенно ответил: «Четыре»;

– второкурсник вытащил шпаргалку с таблицей умножения;

– третьекурсник достал калькулятор и быстренько сосчитал;

– четверокурсник победил в дисплейный класс составлять программу;

– а пятикурсник с негодованием заявил: «Что я все константы помнить обязан?»



2050 год. 6000-й «мерседес» подрезает горбатый «Запорожец» и резко тормозит перед светофором. «Запор», естественно, бьет «мерс» сзади.

Из «мерса» вылезает «сверхновый» русский в инфракрасном пиджаке и с мобильным видеофоном в руке. Из «запора» неторопливо выходит дедок и говорит:

– Это же коллекционная модель, ручная сборка! Мужик, ты даже не представляешь, на какие «бабки» ты сейчас попал...

6ой РОССИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОСАЛОН

6th RUSSIAN INTERNATIONAL AUTOSALON



25-31 АВГУСТА 2003 25-31 AUGUST

Выставочный комплекс
ЗАО «Экспоцентр»
на Красной Пресне,
Москва

Exhibition Complex
of Expocentr
at Krasnaya Presnya,
Moscow, Russia

При поддержке / Supported by:



МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ,
НАУКИ И ТЕХНОЛОГИЙ РФ,
ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

Организаторы / Organised by:



ITE Group Plc

105 Salisbury Road,
NW6 6RG, London, UK
Tel: +44 (0) 207 596 5224
Fax: +44 (0) 207 596 5108
E-mail: motor@ite-exhibitions.com

ITE LLC

129110, Москва
Ул. Щелкина 42, Строение 2а
Тел: +7 095 935 7350
Факс: +7 095 935 7351
E-mail: motor@ite-expo.ru

При содействии / Assisted by:



ЗАО Экспоцентр

www.motorshow.ru

Грузовые
автоперевозки
732-6460
136-5379

