

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОПАК

№5 2002

AUTOTRUCK

Ганновер-2002

MIMS-2002

Опыт
эксплуатации
Mercedes-Benz
LK 814



SCANIA

А ТЫ ПОДПИСАЛСЯ?

Все о подписке смотри на страницах 78 - 79



Ездить стало лучше?!

Самым интересным событием в летний период было вступление в силу с 1 июля нового административного кодекса. Правовые отношения между водителями, в первую очередь нарушителями, и сотрудниками ГАИ вышли на новый, доселе не виданный уровень. Штрафовать на месте уже не полагалось и, самое главное, права не изымались, за исключением нарушений, когда предусмотрено лишение прав.

евероятно! Такой была первая реакция. Революционное решение, на мой взгляд, должно было привести если не к анархии, то уж к увеличению бардака на дорогах. Если честно, то я сомневался относительно разумности и адекватности данного закона. Почувствовав безнаказанность, водители могли распоясаться до неприличия. Наш брат больше понимает кнут, чем пряник. Прошло три месяца после вступления нового кодекса в силу, и можно подвести первые итоги.

Ездить стало лучше, ездить стало веселее. Значительно уменьшилось количество беспричинных остановок транспорта (пока, правда, только легкового). Гаишники почти перестали вымогать за нарушения и если составляют протокол, то только для выполнения плана по сбору штрафов в бюджет. Правда, никто не знает, когда они в этот бюджет поступят, так как нарушители и не стремятся бежать в сберкассу, а потом в ГАИ. Насколько увеличилось количество нарушений и аварий, это может только показать беспристрастная статистика, но визуально хуже люди ездить не стали. Те, кто нарушал, так и продолжают нарушать при всех режимах. Те, кто ездил грамотно, беспредельничать так и не начали.

Самое интересное, кто за этим революционным шагом стоит. Ведь ежу ясно, что поступления от штрафов в бюджет резко сократятся. Чтобы смириться с этим, нужны сильные аргументы. Это во-первых. Во-вторых, нанесен сильный удар по коррупционной основе правоохранительных органов (пока только ГАИ). Деньги проходят мимо рук гаишников. А это очень большие деньги. Навряд ли это решение высших чинов, вышедших из этой системы и решивших ее погубить. Скорее всего, гаишный беспредел очень здорово кого-то обидел из сильных мира сего. И настолько сильно, что противостоять милицейские чины не смогли, во всяком случае, пока. Дело сделано – депутаты закон приняли. Ответный ход за людьми в форме. Просто так сдаваться они не будут и начнут нас пугать разными страшилками и статистическими данными о росте ДТП и т.п. Мы еще

окажемся свидетелями увлекательной полемики по поводу нового КоАПа.

Новый кодекс не принес облегчения водителям-профессионалам, перевозящим грузы. Более того, добавилось маразма. Как можно лишать водителя прав за превышение габаритов и веса транспортного средства. Это что, нарушения повышенной опасности? Из-за превышения высоты участились аварийные ситуации на дорогах? Как может водитель на 100% проконтролировать вес груза. Часто в накладных пишут (если пишут) один вес, а реально он составляет больше. И если нагрузка на ось составляет больше разрешенной даже на 100 кг – права изымаются. В чем здесь вина водителя?

Любимое занятие гаишников копаться в разных разрешительных документах, не имеющих к ним ни малейшего отношения, законодательно четко и недвусмысленно не отменено. Есть статьи, указывающие на перечень документов, предоставляемых сотрудникам ГАИ, но наглость вымогателей не знает границ, и они продолжают под всякими предлогами необоснованно требовать документы, не предусмотренные КоАПом. Единственная отдушина, что в новом законе появилась статья, применяемая к сотрудникам, неправомерно задерживающим транспортное средство. Но я не знаю ни одного случая, когда перевозчик воспользовался правом привлечь сотрудников ГАИ к административной ответственности за необоснованную задержку транспортного средства.

Чем чаще мы это будем делать и чем больше освещать в прессе, тем меньше нас будут грабить люди в форме.

Во всяком случае, первый шаг со стороны законодателей сделан. Конечно, они отстаивали в первую очередь свои личные права водителей-любителей и меньше всего думали о профессионалах, перевозящих грузы. Все остальное в наших руках, и только настойчивость и смелость большинства перевозчиков позволят хоть и не в обозримом будущем, но решить проблему вымогательства со стороны людей в форме на дорогах.

В номере

5/2002:



- Ездить стало лучше?!. Новости
ГАИшные «фишки»
Изменения законодательства
Hummer русских кровей
Iveco Daily unijet HPI Тигр!
Коммерческий транспорт – лучшее решение
Письма читателей
Вперед – в прошлое
Новости
Шторник для России
Обзор автобусов на MIMS-2002
Корейский победитель российских дорог
КамАЗ-6520. Затянувшиеся роды
Mercedes-Benz LK 814
Цена ассортимента
Первые российские All Steel
Моторные масла 2
Послевоенные первенцы
Хронический гастрит
Продаю
Подписка
Анекдоты

1	от редакции
4	новости
6	закон и человек
12	закон и человек
14	чудо-юдо
18	новинка
20	новинка
22	выставки
30	шоферская страничка
32	выставки
36	новости
38	новинка
42	выставки
48	новинка
54	спецтехника
58	делимся опытом
64	что почем
66	на правах рекламы
68	ликбез
70	архив
75	медицина
76	объявления
78	подписка
80	юмор

Все о
коммерческих
автомобилях

АвтоТрак



Учредитель:
ТОО фирма «Таис»

Главный редактор: Дмитрий Жигульский

Коммерческий

директор:

Обозреватели:

Корреспонденты:

Дизайнер:

Распространение:

Реклама:

Феликс Бекерман

Дмитрий Зленко

Александр Новиков

Александр Евдокимов

Андрей Дмитриев

Кирилл Константинов

Инна Валентик

Наталья Шенауэр

Сергей Бурлев

Лариса Золотова

Адрес редакции: Химки, ул. Московская,
д. 21, комната 424

Адрес для писем: 119633 Москва, а/я 117,
«Автотрак»

E-mail: Autotruk@rol.ru

Телефон 749-4550

Телефон: (095) 796-8384

Телефон/факс: (095) 572-8254

Рекламный отдел: (095) 749-4550

Распространение: (095) 749-4550

Оптовые распространители:

«ДМ-Пресс» 231-1224

«Медиа группа Логос» 974-2131

ООО «Агентство ОДА» 974-2132

Изд-во «КОЛЕСО» 286-3518

Изд-во «Алфамер Паблисинг»,

Санкт-Петербург, (812) 275-3327

Межрегиональный профессиональный

Союз водителей-профессионалов

283-0854

«ОРЕХ», Москва, Дмитровское шоссе,
159г, тел.: 239-1551

«Азбука», Челябинск, (3512) 33-4883

«Терция», Санкт-Петербург, Малоохтинский

пер., д. 68. (812) 528-8636

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ
по печати: свидетельство №77-3368 от

10.05.2000

Тираж: 9000 экз.

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





■ Решение Правительства РФ

Правительство РФ приняло решение о прекращении выдачи с 1 декабря 2002 года одобрений типа транспортного средства на грузовые автомобили и автобусы, оснащенные дизельными двигателями, экологические характеристики которых ниже требований международного стандарта Евро-1. Одновременно прекращается и таможенное оформление бывших в эксплуатации грузовиков и автобусов, оборудованных дизельными двигателями стандарта Евро-0.

Госстандарт России еще в 1997 году также принял решение о введении экологических требований Евро-1. Однако затем, по просьбе ряда автозаводов России и СНГ, оно неоднократно пересматривалось в пользу продления разрешения на выпуск автомобилей с дизельными моторами уровня Евро-0. Во время визита председателя Правительства РФ Михаила Касьянова в Набережные Челны в июне этого года руководством ОАО «КАМАЗ» было выдвинуто предложение о соблюдении экологических стандартов, введенных в РФ. Оно получило одобрение премьер-министра России, а затем было поддержано и рядом федеральных министерств и Госстандартом России. Согласно принятой концепции развития автомобильной промышленности России с 1 января 2004 года предполагается переход на стандарты Евро-2, а с 2008 года в стране будут производиться грузовые автомобили и автобусы только с двигателями уровня Евро-4.

■ В московских автобусах вымрут контролеры

С 1 октября в Москве подорожал общественный транспорт, а в ближайшее время будет сокращен штат контролеров. А вот штрафы за безбилетный проезд пока остались прежними, и они равны стоимости билета, проданного водителем автобуса.

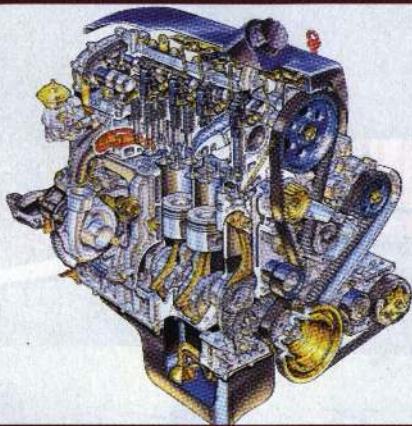
Правительство Москвы еще в июне этого года подготовило документ об увеличении штрафов. Чиновники предложили брать по 100 руб. с каждого безбилетника. Однако пока документ не принят, поэтому все штрафы остались прежними, так как в новом Кодексе об административных правонарушениях нет статьи, устанавливающей размер штрафа за безбилетный проезд на автобусе и троллейбусе. Теперь в каждом автобусе хотят посадить кондуктора, который будет заставлять пассажиров покупать билеты.

По мнению руководства «Мосгортранса», это существенно поднимет доход ведомства и избавит от необходимости работы на линиях контролеров. Однако для того, чтобы осуществить задуманное, ведомству придется сильно расширять штат кондукторов, поскольку сейчас в Москве они работают только на избранных линиях. Сколько времени на это уйдет, неизвестно. Наблюдатели отмечают, что не менее двух-трех месяцев.

■ 120 школьников отравились угарным газом

В Перу 120 школьников отравились угарным газом от выхлопной трубы грузовика. Местные власти сообщили, что инцидент произошел в населенном пункте Уикунго департамента Сан-Мартин, расположенного в 520 км севернее столицы страны Лимы.

Детей несколькими группами возили на экскурсию в соседний район Мирафлорес. Дорога заняла около часа, и все это время при 38-градусной жаре дети дышали газом, попадавшим из неисправной трубы в переполненный кузов. Все дети госпитализированы. 30 школьников в особо тяжелом состоянии доставлены самолетом в Лиму.



■ Двигатели Iveco для «ГАЗели»

В начале 2003 года планируется осуществить модернизацию легких грузовиков «ГАЗель» и «Соболь». Ведется работа по созданию совместного предприятия с фирмой Iveco по производству легких коммерческих автомобилей типа «ГАЗель» и «Соболь», грузовиков средней грузоподъемности и дизельных двигателей к ним, а также совместное производство с фирмой ZF по производству коробок передач для легковых и грузовых автомобилей.

В ближайшее время совместно с рядом фирм-партнеров предполагается развертывание программы по производству и реализации различных модификаций специальных легковых и грузовых автомобилей, удовлетворяющих самые разнообразные запросы потребителей. В частности, это – программа «Русское такси» по созданию специальных автомобилей для таксомоторной службы и программа по созданию семейства транспортных средств специального назначения.

■ Подведены итоги работы Курганского автобусного завода за август и 8 месяцев 2002 года

В августе 2002 года ОАО «Курганский автобусный завод» выпустило 206 автобусов и реализовало продукции на 45 млн. руб. Как сообщили ИА «Урал-Пресс-Информ», на предприятии всего за 8 месяцев 2002 года по сравнению с тем же периодом 2001 года выпуск товарной продукции в действующих ценах увеличился со 125 млн. 367 тыс. руб. до 197 млн. 267 тыс. руб. Заводом произведены 744 автобуса. С января освоен выпуск машин с частичной оцинковкой кузова и вклеиваемыми стеклами.

Численность трудового коллектива «КАВЗ» стабилизировалась на уровне 2 тыс. 800 чел. Средняя заработка плата курганских машиностроителей возросла с 1 тыс. 860 до 2 тыс. 600 руб. в месяц. В сентябре 2002 года запланировано собрать 180 автобусов на 40 млн. руб. и реализовать товарной продукции на 50 млн. руб.



■ В Подмосковье тепловоз протаранил рейсовый автобус

В подмосковном Лыткарине произошла катастрофа, которая унесла жизнь человека и поставила под угрозу жизни еще четырех. Трагедия случилась, когда рейсовый автобус Москва – Лыткарино пересекал ведомственный железнодорожный переезд.

Как сообщил представитель «Мострансавто», несвоевременными были действия дежурного, опоздавшего с закрытием переезда. Столкновения избежать не удалось – маневровый тепловоз протаранил автобус, в результате погиб один человек и четверо получили ранения различной степени тяжести.

Предварительные данные свидетельствуют о трезвости водителя автобуса, а вот машинист тепловоза находился в состоянии алкогольного опьянения – это подтвержденный факт. Возбуждено уголовное дело и виновность участников будет устанавливать следствие. Пострадавшие госпитализированы в ближайшую больницу.

■ Подольские таксисты попали под статью

В Московской области возбуждено уголовное дело в отношении таксистов, путем применения физической силы и угроз монополизировавших автоперевозки в Подольске. Как сообщили в ГУВД Московской области, сотрудниками УБЭП ГУВД Подмосковья и ОБЭП Подольского УВД в ходе оперативного эксперимента было установлено, что группа лиц под угрозой применения физической силы и повреждения имущества ограничила доступ автомобилей такси на территорию муниципальной парковки на вокзальной площади в Подольске. По выявленным фактам было возбуждено уголовное дело по ст.178 УК РФ («Монополистические действия и ограничение конкуренции») в отношении четырех местных жителей: диспетчера подольского ООО «Такси» и трех водителей этого предприятия. В настоящее время ведется следствие. В соответствии с уголовным законодательством виновным грозит лишение свободы на срок от 3 до 7 лет с конфискацией имущества.

■ Срок временных разрешений истек

С 1 октября временные разрешения являются недействительными, а водитель, управляющий машиной по устаревшему документу, считается нарушителем, которого ждут серьезные неприятности. Штраф за это нарушение невелик, но вызволение автомобиля со штрафной стоянки – а именно такая мера пресечения предусмотрена новым Кодексом об административных правонарушениях – выливается обычно в довольно крупную сумму. В том, что это нововведение добавит хлопот многим автовладельцам, сомневаться не приходится – в подразделениях ГАИ скопились десятки тысяч водительских удостоверений, изымавшихся до 1 июля этого года в качестве залога до уплаты штрафа, но до сих пор не востребованных гражданами. С принятием нового КоАП многие водители просто перестали забирать свои права из ГАИ, довольствуясь «времянкой». Нетрудно представить себе, какие теперь очереди выстроятся к инспекторам из желающих получить обратно свои «корочки».

■ Новый заказ Ирана на 1300 грузовиков

Компания «Вольво тракс» получила заказ из Ирана на поставку 1300 грузовиков «вольво» в виде машинокомплектов тягачей FH12 4x2 и 6x4. Общая стоимость заказа оценивается приблизительно в 600 млн. шведских крон (66 млн. евро). Грузовики будут поставлены в виде сборочных комплектов (CKD = completely knocked down), которые будут дооснащены оборудованием, произведенным иранскими производителями, и собраны в Тегеране. Спецификация комплектов выполнена таким образом, чтобы грузовики отвечали европейским требованиям. Они будут оснащены двигателями Евро-3 и будут главным образом использоваться для обеспечения транзитных перевозок. Новый заказ является частью соглашения о совместном сотрудничестве, подписанного ранее «Вольво» с иранской компанией «Сайпа дизель». «Только в этом году мы подписали соглашения-заказы на поставку в Иран более 2000 грузовиков, что нас чрезвычайно удовлетворяет», – заявил Клаес Сведберг, глава международного отдела компании «Вольво тракс».

ГАИШНЫЕ «ФИШКИ»

О коррупции среди сотрудников ГИБДД написаны, наверно, тысячи статей. Этим давно уже никого не удивишь. В мозгах любого обывателя уже давно сложился устойчивый стереотип: если гаишник – значит берет. Это мнение подавляющей части более чем 25-миллионной армии автомобилистов. Однако называть данное мнение объективным не очень правильно. Например, водители грузовиков, которые в своей работе сталкиваются не только с сотрудниками ГИБДД, но еще и с представителями иных разрешительных, контролирующих и фискальных органов, в большинстве своем подтверждают, что берут не только гаишники, но и большинство чиновников, от которых что-то зависит и которые что-то решают.

В конце мая этого года агентству «Интерфакс» были представлены результаты исследования «Диагностика российской коррупции: социологический анализ», проведенного Фондом ИНДЕМ, в котором впервые в нашей стране были изучены и приведены количественные показатели тех денежных средств, которые ежегодно тратят граждане и предприятия в качестве взяток и вознаграждений обличенным властью чиновникам.

Цифры не поражают, они просто потрясают. На взятки чиновникам мы с вами ежегодно



тратим около \$36 млрд. (да, никакой ошибки \$36 000 000 000!!!). Сразу хочу отметить, что в следующем, 2003 году наше государство по своим внешним долгам должно выплатить «всего лишь» \$17 млрд., т.е. в два с небольшим раза меньше. И еще не факт, что наше государство их найдет.

Из этих \$36 000 000 000 на рынок т.н. «бытовой коррупции» (т.е. взятки, которые дают частные лица в своих личных интересах) приходятся \$2,8 млрд. Взятки, которые платят представители коммерческих структур различ-

ным чиновникам, составляют примерно \$33,5 млрд.

Из этих \$36 млрд. на взятки исполнительной власти приходится более 55%, на взятки правоохранительным органам – более 17%, в суды уходят более 13%, законодательной власти перепадают более 14%.

Коммерсанты из своих \$33,5 млрд. в исполнительную власть несут почти 99%. Из них – в контрольные и надзирающие органы около 35%, в разрешительные органы столько же, в налоговые органы – 22%. Пожарники и санэпиднадзор почти поровну делят между собой 11,5%.

Понятно, что размер взятки за проведение какого-либо закона в жизнь либо крупного контракта,lobбируемого определенной коммерческой группировкой, в принципе не сопоставим с размером взятки, который обычный гражданин в состоянии заплатить за «положительное» решение своего личного вопроса.

Посмотрим, как обстоят дела, у нас, простых смертных. Наибольшее количество средств, которые платят обычные граждане взяточникам, уходят в систему судебной власти. В систему здравоохранения вливания составляют \$602 млн. в год, в высшее образование – \$450 млн. Прибавка к зарплате гаишников составляет «всего лишь» \$368,5 млн. (14%).

Несмотря на то что гаишники берут «меньше всех» (всего 368,5 млн. баксов), на их долю приходится самый высокий процент получения взяток – порядка 60%. Оно и понятно, взятка гаишнику в среднем (я подчеркиваю, в среднем) составляет не более \$2 – 5, что никак нельзя сравнять со взяткой за поступление любимого чада в какой-либо ВУЗ, тем паче московский/питерский и престижный. Однако как указано выше,

берут чаще всех. Как говорится, курочка по зернышку клюет...

Ну и почем же они, те зернышки, которые позволяют жиреть той курочке?

А зернышки совсем недорогие. Если раскидать сумму взяток, получаемых гаишниками в день на всех автовладельцев нашей необъятной страны, получается не так дорого. Всего лишь чуть больше 1 рубля и 25 копеек КАЖДЫЙ водитель ежедневно тратит на взятку гаишнику. Итого сотрудники ГИБДД имеют с нас, водителей, более \$1 000 000 ЕЖЕДНЕВНО!!!

По-моему, зажралась курочка, однако. «Ножки Буша» по сравнению с ляжками наших доморощенных «курочек рябушек» с полосатыми пальцами просто недоормленные дистрофики какие-то.

Да, чем больше курочка жрет, тем больше у нее желудочек растягивается. И с каждым днем зернышек все больше и больше надо, чтобы удовлетворить ее неумный аппетит.

Хотя по телевизору часто говорят: чтобы похудеть, надо кушать меньше, а двигаться больше. Но наша курочка шевелиться за бесплатно совсем не любит. Это можно наблюдать на дорогах, например Москвы, ежедневно. Огромные пробки, автовладельцы, «перекрестившие» на перекрестках свои машины. Хотя на любую пробку хватит одного-двух квалифицированных регулировщиков, чтобы в течение максимум получаса «разрулить» затор любой сложности. Или, например, ДТП. Мне известны случаи, когда участники ДТП по 6 часов ждали приезда сотрудников ДПС.

Однако вопрос о соблюдении диеты нашей с вами курочки находится только в наших руках. Может, стоит кормить поменьше?

В любой цивилизованной стране, если ты, не дай Бог, по какой-

**Всего
лишь
чуть
больше 1
рубля и
25 копе-
ек КАЖ-
ДЫЙ во-
дитель
ежеднев-
но тратит
на взятку
гаишни-
ку. Итого
сотрудни-
ки ГИБДД
имеют с
нас, во-
дителей,
более
\$1 000 000
ЕЖЕ-
ДНЕВНО!!!**



то более или менее уважительной причине нарушил Правила Дорожного Движения и был пойман блюстителями порядка, у тебя есть два варианта. Либо по-человечески объяснишь ситуацию, тебя немного пожурят и ты отделаешься предупреждением, либо придется заплатить штраф. Однако если тебе придет в голову попытаться разойтись по деньгам с полицейским на месте, то в 99,9% ты окажешься в наручниках в участке и после этого тебя еще будут судить. В лучшем случае отделаешься огромным штрафом, в худшем у тебя будут несколько месяцев на спокойное размышление по поводу, предлагать или не предлагать впредь полицейским взятки.

Но у нас в России все наоборот. «Не подмажешь, не поедешь». Эта пословица в полной мере отражает отношение русских ко взяточничеству. Мы привыкли платить, а они привыкли брать.

Лично у меня ко взяточничеству двоякое отношение. С одной стороны, я прекрасно понимаю, что люди, обличенные властью, не должны и не имеют морального права брать. Потому что чиновники являются представителями государства. А государство должно защищать наши интересы, а не вымогать и не брать взяток.

С другой стороны, если я что там действительно нарушил и мне полагается штраф, проще, а иногда и дешевле дать на лапу. И время сэкономишь (никаких тебе формальностей с составлением протоколов и поиском ближайшей сберкассы), и, во-вторых, можно того же гаишника в деньгах подвинуть (вместо официального полтинника отделаться тридцаткой).

Я думаю, должно пройти достаточно количество времени, прежде чем мы или наши дети научимся уважать себя и свое го-

сударство настолько, что никому и в голову не придет предлагать и брать взятки.

А пока более миллиона баксов в день мы платим и будем платить сотрудникам ГИБДД в качестве взяток.

Однако полубовное решение вопросов с правонарушителями на дорогах не единственный способ получения прибавки к жалованью гаишниками.

За последние годы водители, причем в основном грузовых автомобилей, сталкиваются с ситуацией, когда гаишники тупо и нагло разводят на деньги за якобы совершенные правонарушения.

Неоднократно в предыдущих номерах журнала мы подробно рассказывали о подобных вещах. Например, были статьи, посвященные санпаспортам, штрафстоянкам, разного рода пропускам. Но гаишники придумывают все новые и новые «фишки», с помощью которых совершенно спокойно имеют тот самый \$1 000 000 в день. Я хочу коротко описать наиболее распространенные выдумки гаишников, которыми они, используя правовую неграмотность водителей, разводят на деньги.

Договора аренды и доверенности

В конце прошлого – начале этого года у московских гаишников появилась новая «фишка», а точнее, даже две.

Со всех подряд, а в особенности с нанятых водителей, гаишники стали требовать договора аренды на машины. Они требовали договора аренды между водителем и предпринимателем (если машина была зарегистрирована на предпринимателя), они требовали договора аренды между водителем и владельцем машины (если машина принадле-

жала не предпринимателю, а третьему лицу). Попытки разъяснить сотрудникам, что я, водитель, ни с кем никакой договор аренды не заключал и заключать не собираюсь, что я, водитель, куда мне скажут, туда я еду и за это получаю зарплату, натыкались на простой ответ. Нет договора аренды, будем задерживать машину на штрафстоянке. Инцидент, как правило, решался двумя путями. Либо взятка от 500 до 1500 руб., полученная непосредственно от водителя или срочно прибывшего на пост предпринимателя, либо водитель вставал в позу и говорил, ставьте куда хотите, денег нет. И в первом и во втором случае в конце концов гаишники всех отпускали и искали новую жертву.

Вторая «фишка» заключалась в следующем. Если машину эксплуатировали по доверенности, гаишники заявляли, что форма составления доверенности не соблюдена, в связи с тем, что по какому-то новому закону-приказу-постановлению в доверенности должно быть указано, что владелец доверяет использовать грузовик для перевозки грузов (интересно, а для чего же еще?). Если подобной фразы в доверенности нет, то на грузовике можно ездить только порожняком, а никак с грузом. Пугали опять-таки постановкой на штрафплощадку. Но сумма взятки в отличие от «фишки» с договором аренды была существенно ниже. В среднем от 100 до 500 руб.

Доверенность на груз и договор перевозки

При перевозке груза у водителя в обязательном порядке должна быть товарно-транспортная накладная. Без этого документа в соответствии с Уставом автомобильного транспорта груз не может быть принят перевозчиком к

«Не подмажешь, не поедешь». Эта пословица в полной мере отражает отношение русских ко взяточничеству. Мы привыкли платить, а они привыкли брать.



перевозке. Если груз нетоварного характера, то с грузом в качестве сопроводительных документов передается водителю акт замера или взвешивания.

Но по неизвестной причине, по мнению некоторых гаишников, у водителя должны быть доверенность на перевозку груза и договор на перевозку груза между грузоотправителем и перевозчиком.

По мнению гаишников, отсутствие данных документов влечет за собой доставление в ближайшее отделение милиции и арест груза до решения вопроса по существу. Последний показательный пример, когда водитель позвонил из Ростовской области с «Сальского» поста, пользуясь тем, что довольно дурной славой среди перевозчиков. Суть конфликта была в следующем. При наличии всех предусмотренных законом документов, и даже немножко сверх того, с водителя потребовали договор между перевозчиком и заказчиком. На беду, у водителя такой договор оказался. Однако в главе «срок действия договора» было указано, что договор действует до какого-то там первого или второго две тысячи второго года, но в случае отсутствия у сторон претензий, договор автоматически пролонгируется еще на год. Увидев заветную строчку о том, что срок действия договора истек (никакая пролонгация, понятное дело, их не волновала, они даже слова такого, наверно, не знают), водителю сообщили, что машину уже сейчас, уже вот-вот будут арестовывать вместе с грузом, до той поры, пока кто-нибудь не привезет новый, «действующий договор», либо пока водитель не даст взятку в размере 500 руб. Вместо взятки последовал звонок из Москвы командиру батальона той ГИБДД, к которому относится данный

пост, и через 15 минут водитель продолжил свой путь безо всяких финансовых потерь.

Кстати, кто регулярно читает наш журнал, наверно, помнит опубликованную несколько номеров назад расшифровку диктофонной записи, когда сотрудники отдела по розыску угнанных машин Московской ГИБДД, через слово матерясь, требовали с водителя договор на перевозку груза и с пеной у рта доказывали что такой договор у водителя должен быть.

Данная гаишная «фишка» стоит от 500 руб. до \$500 в зависимости от стоимости самого груза, его легальности, а также крепости нервов водителя и/или экспедитора.

По поводу договоров на перевозку хочу добавить следующее. Довольно часто встречаются случаи невыплаты либо неполной выплаты денег за перевозку грузов. На словах договариваются на одну сумму, а получают (если вообще получают) сумму, намного меньшую. Законных путей истребовать недостающие деньги практически нет по следующей причине. В соответствии с Гражданским кодексом любые договоры, если сумма сделки по данному договору превышает 10 МРОТ (1000 руб.), требуют соблюдения, как минимум, простой письменной формы при заключении. Учитывая, что минималка за оплату 20-тонника, как минимум, в три с лишним раза



Требование предъявляемое гаишниками к наличию на трудовом соглашении штампа налоговой инспекции, полностью не законно. Эта гаишная «фишка» стоит в среднем от 300 руб. до \$100.



превышает тысячу рублей, то фактически сумма, которую рассчитывает перевозчик за оказанную услугу, должна быть где-то прописана. Это могут быть как договор на перевозку, путевой лист с заполненным талоном заказчика, так и заявка на перевозку груза, скинутая заказчиком по факсу. Только в этом случае при возникновении каких-либо споров по поводу выплаты денег за перевозку можно рассчитывать на положительный результат.

Трудовые соглашения

Очень часто, в случае если за рулем грузовика сидит не предприниматель, а нанятый им водитель, сотрудники ГИБДД требуют у водителя трудовое соглашение (контракт), заверенное в налоговой инспекции. В случае отсутствия трудового соглашения либо отсутствия на нем печати налоговой инспекции гаишники радостно рассказывают про арест машины и груза со всеми вытекающими.

Действительно, в соответствии с приказом Минтранса «О контроле за деятельностью индивидуальных предпринимателей», в случае если предприниматель вместо себя сажает за руль водителя, у того должна быть при себе копия трудового соглашения (контракта). Отсутствие трудового соглашения расценивается инспекторами транспортной инспекции (и только транспортной инспекции) как передача лицензионной карточки постороннему лицу и карается штрафом как за нарушение лицензионных требований и условий. Учитывая, что данная норма вышеуказанного приказа противоречит ряду федеральных законов, я не знаю ни одного случая, когда кто-нибудь был привлечен за это к ответственности. Кроме того, даже если подобное случится и водителя

поймают транспортники без трудового соглашения, составят протокол и вызовут предпринимателя на разбор полетов, предприниматель всегда может принести с собой трудовое соглашение, в т.ч. составленное задним числом, и сообщить, что лицензионную карточку посторонним лицам не передавал и что просто водитель, растирая, забыл с собой взять копию трудового соглашения. В этом случае законных оснований привлечь вас к административной ответственности не будет. Однако тут есть и вторая сторона медали. Если вы наняли водителя, вы обязаны ежемесячно платить за него во внебюджетные фонды (соцстрах, медстрах, Пенсионный фонд). Если подобного не происходило, претензии к вам предъявят уже налоговые органы. А с ними шутки плохи. Наше государство не любит, когда его подвигают в деньгах.

Требование, предъявляемое гаишниками к наличию на трудовом соглашении штампа налоговой инспекции, полностью незаконно. Подобное требование не предусмотрено ни одним законом либо подзаконным актом. Кроме того, например в Москве, сотрудники налоговых органов уже довольно давно прекратили практику заверения своей печатью трудовых соглашений.

Эта гаишная «фишка» стоит в среднем от 300 руб. до \$100.

Санпаспорта

Про санпаспорта мы писали очень подробно, и совсем недавно. Не будем особо повторяться, напомним только самую суть. Во-первых, санпаспорта могут выдаваться только на специализированный транспорт (рефрижераторы, изотермы, хлебовозы и т.д.). Во-вторых, требование по наличию санитарного паспорта к перевозчику может предъявлять грузоотправитель или в самом крайнем случае представитель санэпиднадзора. В-третьих, из ГУ ГИБДД РФ нам однозначно сообщили, что в компетенцию сотрудников ГИБДД проверка наличия санпаспортов и условий перевозки и хранения продуктов питания не входит.

Несмотря на это, сотрудники ГИБДД продолжают требовать санпаспорта со всех подряд, а при отсутствии такого закрывают глаза на подобное «правонарушение» за 100 – 300 руб.

Грязные машины

Весной этого года с подачи Московского правительства сотрудники ГИБДД провели широкомасштабную акцию «Чистый город». Не будем говорить о законности подобного мероприятия, поскольку законами тут просто и не пахло, остановимся на действиях гаишников.

Пользуясь карт-бланшем, предоставленным Правительством Москвы, гаишники просто не пускали грязные, на их взгляд, машины в город. Учитывая, что ни в Правилах Дорожного Движения, ни в любом другом подзаконном акте не предусмотрено понятие «грязная машина», а также не существует такой санкции, как «не пускать в город», понятно, что гаишники просто улучшали свое благосостояние за наш с вами счет.

Цена за въезд «грязной» машины в Москву составляла от 30 до 100 руб.

Хочу обратить внимание еще на один момент. Машина является моей собственностью. Со своей собственностью я волен делать все что захочу, единственное ограничение – чтобы это не нанесло вред другим гражданам. И вообще, мне больше нравится

моя грязная машина, я люблю ездить на грязной машине. Моя машина – что хочу, то и делаю.

Документы на контейнер

За последние три месяца участились обращения водителей контейнеровозов. У многих контейнера стационарно установлены на полуприцепах. Так вот, по заявлению особо мудрых и подкованных (в юридическом плане) гаишников, водитель должен иметь при себе документ на контейнер (непонятно какой) либо в регистрационные документы на полуприцеп должны быть внесены изменения с данными на уже пять лет как приржавевший к полуприцепу контейнер.

Последний, показательный, случай произошел на Каширском шоссе. На въездном посту водитель был задержан за отсутствие документов на контейнер. По словам гаишника, в связи с тем, что контейнер алюминиевый и очень дорогой и, может быть, его где-то украли, водитель обязан возить с собой на него документы. Заявление водителя, что полуприцеп с установленным на нем контейнером был куплен уже год три назад и поставлен на учет в органах ГИБДД, на гаишника впечатления не произвело. Водитель был доставлен в ОВД, откуда гаишник со своими закидонами был послан дежурным куда подальше и водитель был отпущен восвояси. Однако водитель потерял больше пяти часов времени, сорвал заказ и не заработал денег.

В соответствии с Правилами Дорожного Движения водитель должен иметь при себе документы на транспортное средство, а в случае управления машиной с полуприцепом и на полуприцеп. Никакие контейнера ни в каких органах у нас не регистрируются. Вносить

изменения в регистрационные документы тоже глупо. А вдруг у меня два или три контейнера и в зависимости от заказа я ставлю то один, то второй, то третий контейнер. Как же тогда быть?

Кроме того, получается, что не сотрудник ГИБДД должен доказать, что я где-то украл контейнер, а, наоборот, я должен доказать, что не украл. Если так пойдет и дальше, то, например, наши милые дамы должны будут носить с собой чеки на дорогие шубы и ювелирные украшения, чтобы каждому встречному милиционеру доказывать, что все это было ими куплено, а не украдено, а водители будут возить с собой документы на установленные в машине музыкальные системы и телевизоры. А вдруг мы все вместе это все украдли?

Данная «фишка» оценивается гаишниками в сумму от 500 до 1500 руб.

Штрафы за въезд в Москву без пропуска

По заявлению некоторых гаишников, штраф за въезд в пределы малого кольца Московской окружной железной дороги (далее МОЖД) без пропуска составляет от 1500 до 1900 руб., и в случае выявления такого правонарушения на месте можно договориться за сумму от 300 до 800 руб. В подобных случаях гаишники ссылаются на какое-то постановление Московского правительства. Все это вранье – подобных штрафов не было и нет. Штраф составляет всего 100 руб. (въезд под запрещающий знак – «кирпич»). Однако гаишники разводят, только в путь. На памяти у меня есть один беспрецедентный случай. У водителя, въехавшего в МОЖД без пропуска, были изъяты права и составлен протокол. Когда водитель пришел за правами в группу разбора, сотрудник

ГИБДД ему сообщил, что сумма штрафа составляет 1800 руб., и предложил прямо в ГИБДД оплатить ему лично 800 руб. и дело будет закрыто, а права возвращены. Что доверчивый водитель и сделал.

Часто иногородние водители, которых на въезде в МОЖД встречают представители фирм с пропуском, выданным на фирму, после загрузки/разгрузки выезжают из Москвы самостоятельно, без сопровождающих, и попадают в руки гаишников. Гаишники начинают вымогать деньги за движение в пределах МОЖД без пропуска. Это тоже разводы. Ответственность в виде штрафа предусмотрена за въезд под запрещающий знак («кирпич») без пропуска, а не за выезд из-под запрещающего знака. Самое главное, что под «кирпич» я въехал с пропуском, после этого пропуск я могу порвать и выбросить и годами ездить по центру Москвы без пропуска. Штрафовать меня не за что.

Похожая ситуация и с въездом в Садовое кольцо. Штраф за въезд в Садовое кольцо те же 100 руб., за все тот же «кирпич». Кроме того, в Садовое кольцо можно въезжать без пропуска с 19-00 до 8-00 и в выходные и праздничные дни. Однако гаишники об этом частенько «забывают» и пропускают в Садовое, даже когда въезжать туда можно любому без пропуска, за 150 – 500 руб.

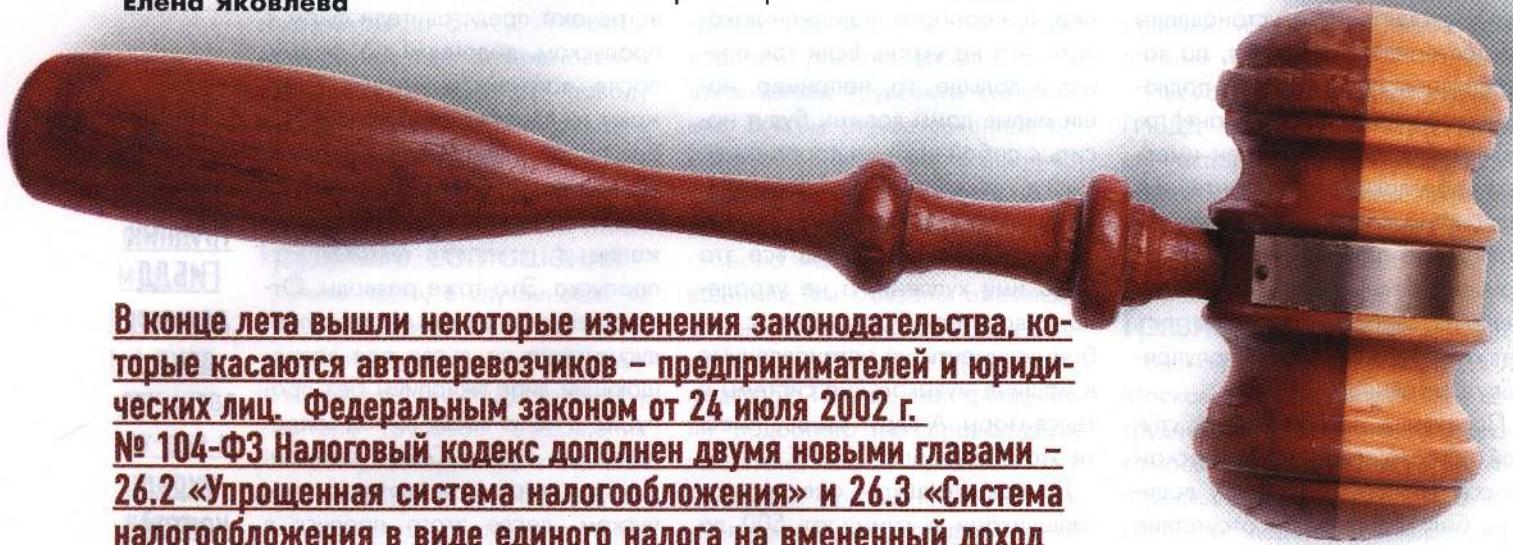
Вот такие дела.

P.S. В этой статье опубликована далеко не полная подборка гаишных «фишек». Поэтому будем вам признательны, если вы будете нам сообщать о новых гаишных выдумках, благодаря которым некоторые сотрудники ГИБДД повышают свое материальное благополучие за наш счет.



ИЗМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Елена Яковлева



В конце лета вышли некоторые изменения законодательства, которые касаются автоперевозчиков – предпринимателей и юридических лиц. Федеральным законом от 24 июля 2002 г.

№ 104-ФЗ Налоговый кодекс дополнен двумя новыми главами – 26.2 «Упрощенная система налогообложения» и 26.3 «Система налогообложения в виде единого налога на вмененный доход для отдельных видов деятельности». Федеральным законом № 110-ФЗ введена глава 28 «Транспортный налог».

Единый налог на вмененный доход

Одним из видов предпринимательской деятельности, в отношении которых применяется ЕНВД, является «оказание автотранспортных услуг по перевозке пассажиров и грузов, осуществляемых организациями и индивидуальными предпринимателями, использующими не более 20 автомобилей». Порядок введения ЕНВД на территории Москвы и Московской области будет определен региональными законами. Ими же устанавливается корректирующий коэффициент К2, влияющий на сумму налога. О нем чуть позже.

В главе 26.3 Налогового кодекса указан список налогов, которые заменят уплату ЕНВД. Для организаций это налог на прибыль, НДС, налог с продаж, налог на имущество

предприятий и единый социальный налог. Индивидуальные предприниматели не будут уплачивать налог на доходы физических лиц, НДС и налог с продаж, налог на имущество физических лиц (в отношении имущества, используемого для осуществления предпринимательской деятельности), а также единый социальный налог с полученных доходов и сумм, выплачиваемых своим работникам. Но страховые взносы на обязательное пенсионное страхование платить придется. На их сумму уменьшается исчисленная сумма ЕНВД, но не более чем на 50%.

Ставка налога установлена в размере 15% вмененного дохода. Величина вмененного дохода определяется как произведение базовой доходности и величины физического показателя для данного вида деятельности. Например, для

вида деятельности «Оказание автотранспортных услуг» базовая доходность установлена 4000 рублей в месяц с одного автомобиля. Значит, сумма налога составит 600 рублей в месяц.

Базовая доходность умножается на три коэффициента.

- Коэффициент К1 зависит от кадастровой стоимости земли по месту осуществления предпринимательской деятельности. Каким образом этот коэффициент применять к автоперевозчикам, не совсем ясно. Для магазина или парикмахерской берется стоимость той земли, на которой они расположены. А для автомобилей, перевозящих грузы по обширной территории?

- Коэффициент К2 может быть установлен региональным законом в пределах от 0,1 до 1. Если предположить, что в Москве он будет максимальным, то на сумму налога он не повлияет.

- Коэффициент-дефлятор К3, соответствующий индексу изме-

нения цен, устанавливается Правительством РФ. Например, в IV квартале 2001 г. индекс-дефлятор составил 103,8%.

Уплачивать ЕНВД нужно будет ежеквартально до 25 числа месяца, следующего за отчетным кварталом.

Что касается упрощенной системы налогообложения, то в главе 26.2 Налогового кодекса сказано, что налогоплательщики, переведенные на уплату ЕНВД, не вправе применять упрощенную систему налогообложения. Таким образом, если законами Москвы и Московской области перевозчики будут переведены на уплату ЕНВД, то с «упрощенкой» им придется попрощаться.

Транспортный налог

С 2003 г. налог с владельцев транспортных средств будет заменен транспортным налогом. Им будут облагаться автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы и другие водные и воздушные транспортные средства. Налогоплательщиками признаются те лица, на которых зарегистрированы транспортные средства. Что касается автомобилей, приобретенных «по доверенности», то по ним налог будет уплачивать «лицо, указанное в такой доверенности». А те, на кого зарегистрирована машина,

ТАБЛИЦА 1

Наименование транспортного средства

Ставка транспортного налога (руб.)

Автомобили грузовые с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):	
до 100 л.с. включительно	5
свыше 100 л.с. до 150 л.с. включительно	8
свыше 150 л.с. до 200 л.с. включительно	10
свыше 200 л.с. до 250 л.с. включительно	13
свыше 250 л.с.	17
Автомобили легковые с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):	
до 100 л.с. включительно	5
свыше 100 л.с. до 150 л.с. включительно	7
свыше 150 л.с. до 200 л.с. включительно	10
свыше 200 л.с. до 250 л.с. включительно	15
свыше 250 л.с.	30
Автобусы с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):	
до 200 л.с. включительно	10
свыше 200 л.с.	20

должны уведомить свою налоговую инспекцию о передаче транспортного средства на основании доверенности.

Транспортный налог вводится в действие на территории региона законами региональных властей.

Если сравнить налоговые ставки (табл. 1) с действующими сейчас в Москве ставками налога с владельцами транспортных средств, видно, что последние выше. Но далее в главе 26.3 сказано, что ставки транспортного налога могут повышаться или понижаться региональными властями, но не более чем в 5 раз. Так что до выхода в свет московского закона сравнивать налоговые ставки рано. Сроки и порядок уплаты налога также должны быть установлены регионами.

Налогоплательщикам – физическим лицам уведомление об уплате налога вручает налоговая инспекция. Налоговое уведомление вручается налогоплательщику не позднее 1 июня налогового периода. Организации исчисляют сумму налога самостоятельно.

И еще об одном нововведении.

Единый социальный налог

Федеральным законом от 29.05.02 № 57-ФЗ для индивидуальных предпринимателей изменен-

ны ставки единого социального налога.

Ставки ЕСН в части, зачисляемой в федеральный бюджет, снижены (табл. 2).

Таким образом, общая сумма ЕСН (вместе с налогом, зачисляемым в фонды обязательного медицинского страхования) составит 13,2%. Новые ставки распространяются на ту часть налога, которую предприниматели уплачивают со своих доходов. Они действуют с 1 января 2002 г. Значит, ПБОЮЛ, не имеющие наемных работников, должны уплачивать ЕСН со своих доходов по новым ставкам и страховые взносы в Пенсионный фонд. Размер страховых взносов Правительством РФ пока не установлен. Но если руководствоваться Законом № 167-ФЗ «Об обязательном пенсионном страховании в РФ», то минимальный размер пенсионных взносов составляет 150 руб. в месяц.

Ставки, по которым ЕСН уплачивался с доходов работников, не изменились.

Стоит напомнить, что с 1 января этого года пенсионные страховые взносы не уплачиваются в составе ЕСН, а являются самостоятельным платежом. Сумма пенсионных взносов уменьшает сумму налога, подлежащего уплате в федеральный бюджет. Но теперь воспользоваться этим правом могут только юридические лица и предприниматели-работодатели.

ТАБЛИЦА 2

Налоговая база
нарастающим итогом Ставки ЕСН, зачисляемого в федеральный бюджет

До 100 000 руб.	9,6%
От 100 001 до 300 000 руб.	9600 руб. + 5,4% с суммы, превышающей 100 000 руб.
От 300 001 до 600 000 руб.	20 400 руб. + 2,75% с суммы, превышающей 300 000 руб.
Свыше 600 000 руб.	28 650 руб. + 2% с суммы, превышающей 600 000 руб.

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ВОДИТЕЛЕЙ-ПРОФЕССИОНАЛОВ.
ТЕЛ. 746-0511
E-MAIL: PROFSOUZ@MAIL.RU

ХУММЕР

Бархан

Дмитрий ЗЛЕНКО



РУССКИХ КРОВЕЙ

Ну кто из настоящих ценителей автомобилей не мечтает видеть в своем гараже американский «хаммер»? Как говорится, око видит, да зуб не имет – цена в \$120 тыс. отпугивает даже толстосумов. Похоже, у заокеанского внедорожника появился достойный конкурент на российских просторах. «Бархан» – именно так зовут наш отечественный большой грузопассажирский вездеход (БГПВ).

«Бархан» находится в одном классе с «хаммером», но есть целый ряд преимуществ, выгодно отличающих нашего автомобильного соотечественника от американца. Во-первых, цена. Если «Бархан» запустят в серийное производство (а переговоры с «ГАЗом» уже ведутся), то цена базовой комплектации будет около \$35 тыс. Во-вторых, ремонтопригодность — отремонтировать ГАЗ-66 (именно на базе этого грузовика сделан «Бархан») сможет любой мало-мальски грамотный автослесарь. В-третьих, комфорт. Кто сидел в «хаммере», знает, что он довольно-таки тесный, да и к тому же внутренняя отделка салона, даже в гражданском варианте, вряд ли потянет на интерьер автомобиля среднего класса. В общем, как видите, «Бархан» в ключевых позициях переплюнул «хаммер»...

Итак, в качестве «донора» для новой машины был взят ГАЗ-66, высокие вседорожные качества которого проверены временем. Рама, подвеска, трансмиссия, рулевое управление, силовой агрегат остались без принципиальных изменений. Но это пока. Испытания показали, что бензинового движка и стандартной трансмиссии «Бархану» маловато. По словам разработчиков этого красавца — фирмы «Ретростиль», на автомобиле будет стоять либо КамАЗовский, либо какой-нибудь импортный турбодизель, впрочем, как и коробка, поскольку двойной выхлоп сцепления, который необходим на «газоновской» КПП, нынче не в моде.

Ежу понятно, что если силовой агрегат и трансмиссия будут импортные, то стоимость машины возрастет. На самом деле мечтаться в поисках чего-то импортного нет необходимости. Для автомобилей ГАЗ-66 выпускаются

4-цилиндровые турбированные дизели Д-245.12 мощностью 108 «лошадок» с крутящим моментом 340 Нм при 1300 – 1700 об/мин. К этому движку прилагается 5-ступенчатая механическая КПП с синхронизаторами на 2, 3, 4, 5

руктивно объединенный с крыльями и облицовкой радиатора в одну деталь. Кстати, капот не имеет замка в привычном понимании. Он «зашелкивается» с помощью четырех резиновых жгутов (по два с каждой стороны) и двух караби-



передачах. Расход топлива с таким мотором около 15 л, в то время как бензиновая восьмерка жрет не менее 24 л на сотню при мощности 115 «лошадок». Впрочем, не только по прожорливости, но и по крутящему моменту бензин уступает турбодизелю — всего лишь 284 Нм в диапазоне 2000 – 2200 об/мин.

Доступ к двигателю и узлам передней подвески возможен благодаря целиком откидывающейся вперед «морде» (механизм устроен на узлах подъема кабины «66»). Передняя часть «Бархана» представляет собой капот, конст-





**Русский
«Бархан».
Американ-
ский «Хам-
мер».**

нов. Такое крепление делает капот подвижным, что немаловажно на бездорожье – как правило, от постоянных встрясок замок капота быстро ломается.

Доработок подкапотных агрегатов предвидится еще много. Ну а в плане дизайна «Бархана» доведен до совершенства. По военному четкие, мускулистые линии, высокий клиренс и вид, внушающий уважение... Ну чем не «хаммер»?!

Хочется обратить внимание на кузов – по сути, это две кабины от «шестьдесят шестых», пристыкованные друг к другу задами. Приглядитесь! Узнаете знакомые черты?

Салон имеет большую ширину и ровный пол, что позволяет свободно, с комфортом разместить водителя и двух пассажиров на сиденьях переднего ряда и четырех человек на втором ряду сидений. Несомненное достоинство планировки салона – предостаточное количество места для ног пассажиров

второго ряда. При использовании багажной площадки можно посадить еще шесть человек вдоль бортов машины. При этом остается еще достаточно места для багажа. Возможны и другие варианты планировки салона «Бархана» в зависимости от назначения автомобиля. Базовая модель может включать несколько модификаций: грузопассажирскую, исполнение

«люкс», инкассаторский бронеавтомобиль и патрульную машину.

Экспериментальный «Бархан» имеет «люковый» шестиместный салон (роскошные кожаные сиденья от «ауди») и большой багажный отсек с задней дверью. Оборудование салона включает: сдвижной люк в крыше, «центральный» замок, электростеклоподъемники боковых



Узнаете хо-
довую от
ГАЗ-66?

Сравнительная характеристика ГАЗ-66, «Бархана» и «хаммера»

	ГАЗ-66	«Бархан»	«Хаммер»
Колесная формула	4x4	4x4	4x4
Снаряженная масса, кг	3640	3000 (примерно)	3112
Число мест, чел.	2	11	в зависимости от модификации
Габариты (д. x ш. x в.), мм	5655x2322x2440	5500x2200x2300	4686x2197x1905
Тип двигателя	карбюраторный, 8-цилиндровый, V-образный	карбюраторный, 8-цилиндровый, V-образный	дизельный, 8-цилиндровый, V-образный, с турбонаддувом (хотя есть и бензиновый вариант)
Модель двигателя	ЗМЗ-66	ЗМЗ-66	GMC
Рабочий объем двигателя, см ³	4254	4254	6500
Мощность двигателя	115 л.с. при 3200 об/мин	115 л.с. при 3200 об/мин	195 л.с. при 3400 об/мин
Макс. скорость, км/ч	95	100	135
Ср. расход топлива, л/100 км	24 (А-76)	20 (А-76)	18 (д/т)

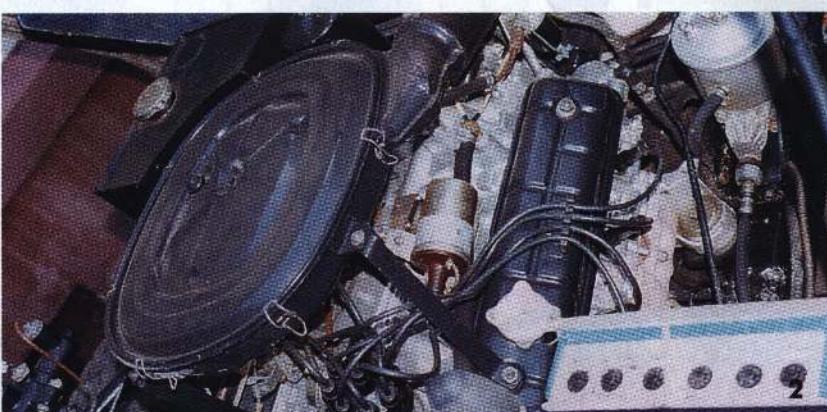
дверей, стереоустановку и охранную сигнализацию. Помимо прочего, автомобиль имеет лебедку самовытаскивания с тяговым усилием 3500 кг.

Как полагается автомобилю данного класса, «Бархан» будет не только гражданским, но и военным. Армейская машина имеет заднюю грузопассажирскую площадку, с откидными сиденьями, накрывающейся тентом. «Бархан» будет сто процентно отвечать требованиям военной машины – он оборудован лебедкой самовытаскивания и системой подкачки колес. К тому же, «Бархан» с легкостью сможет буксировать артиллеристскую пушку (гаубицу) массой до 1,5 т.

Планируется выпуск «Бархана» в варианте «скорой помощи». На кузов автомобиля монтируется стеклопластиковый колпак – это позволяет существенно увеличить внутреннее пространство салона.



1. Комфортабельный салон «Бархана».



2. Бензиновый двигатель от ГАЗ-66.



3



4



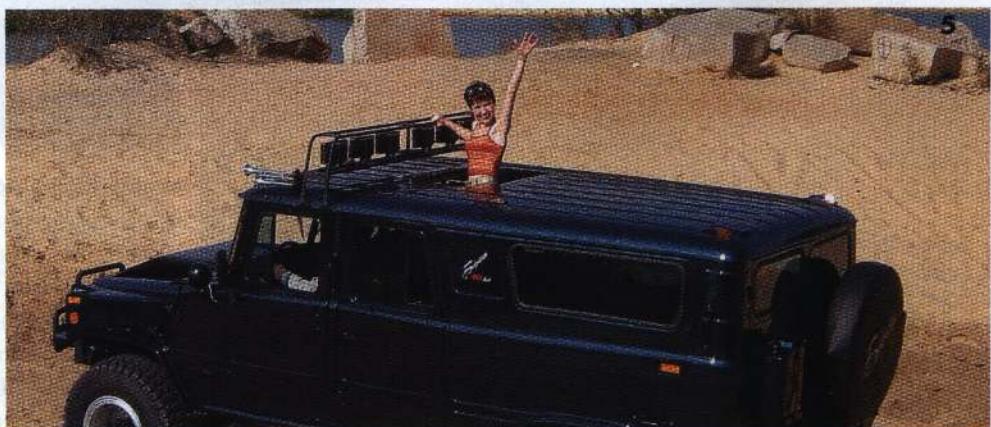
4а

на. В такой модификации могут свободно разместиться 7 членов экипажа, операционный стол и все необходимое оборудование. При желании можно изготовить и санитарную версию автомобиля с многоярусной системой носилок, которая позволит разместить в салоне 6 пострадавших (плюс 3 сотрудника из бригады «скорой»). Мобильная и хорошо оснащенная машина, не боящаяся бездорожья, поможет спасти не одну сотню жизней...

«Бархан» отличная машина во всех отношениях. После ряда доработок и запуска машины в

серийное производство ее ждет весьма радужное будущее. Уже сейчас даже на не доведенный до совершенства эксперимен-

тальный «Бархан» имеются множество покупателей, готовых выложить весьма кругленькие суммы.



IVECO

Daily

uniJet HPI

Спустя три года
после запуска в
производство
Daily City Truck
Iveco представля-
ет Daily Unijet.



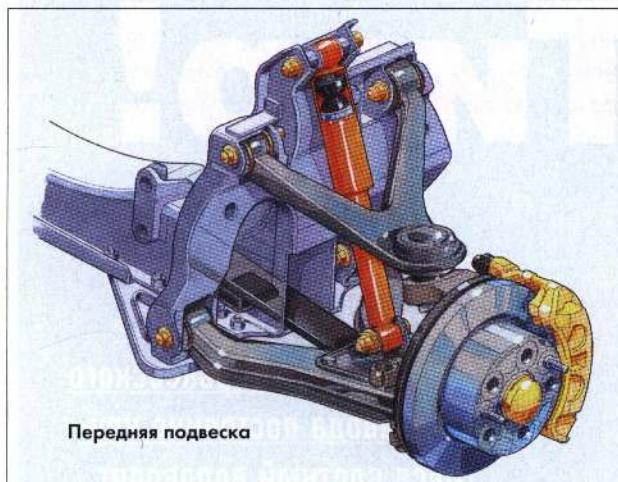
Новый двигатель объемом 2,3 л и мощностью 96 л.с. или 116 л.с. представляет собой рядный 16-клапанный турбодизель с двумя распределительными валами верхнего расположения. Впервые на коммерческом автомобиле малой вместимости вне-

дрена система Common Rail с ТНВД второго поколения, создающая давление впрыска топлива 1800 бар. Для двигателя мощностью 116 л.с. существует модификация M1 с системой рециркуляции отработавших газов и окислительным катализатором.

Не забыты двигатели предыдущего поколения Нр объемом 2,8 л и мощностью 125 и 146 л.с., которые также могут устанавливаться на Daily Unijet.

Новая машина комплектуется 5-ступенчатой коробкой передач с повышающей пятой пе-

редачей. Для повышения мягкости и четкости переключения передач в приводе применяются демпфирующие тросы в оболочке и сайлент-блоки в механизме переключения. Кроме того, передача заднего хода синхронизирована.



Передняя подвеска

При полной массе до 3,5 т Daily оснащен передней независимой подвеской с поперечными листовыми рессорами и телескопическими амортизаторами двойного действия. Для автомобилей полной массой 3,5 – 6,5 т применяется обычная подвеска с продольными торсионами.

Задняя подвеска рессорная. В зависимости от полной массы автомобили оснащаются как однолистовой, так и сборной рессорой, состоящей из нескольких

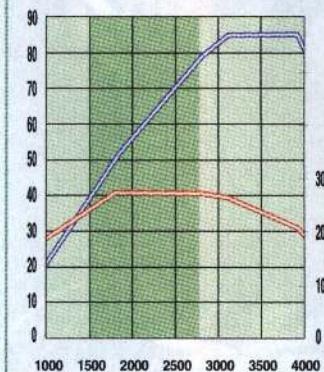
листов. Максимальная нагрузка автомобиля с полной массой 6,5 т на задний мост составляет 5 т. По желанию заказчика модели полной массой 3,5 – 6,5 т могут оснащаться пневмоподвеской с автоматическим регулированием уровня кузова.

Благодаря усовершенствованиям экономия топлива нового автомобиля по сравнению со старым составляет 7 – 10%, снижение массы на 30 кг, а специальная шумоглощающая обивка

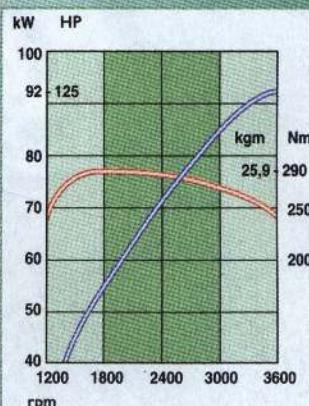
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

	2,3 HPI (96 л.с.)	2,3HPI (116 л.с.)
Максимальная мощность, л.с.	96	116
При	2800 – 3900 об/мин	3100 – 3900 об/мин
Удельная мощность [л.с./т]	41,8	50,5
Максимальный крутящий момент, Нм	240	270
При	1800 – 2800 об/мин	1800 – 2800 об/мин

116 л.с.



125 л.с.



уровень шума в кабине снижает на 2 дБ.

Замену масла и фильтров теперь необходимо проводить через 40 000 км пробега. Замена ремня ГРМ осуществляется через 240 000 км, а ремня привода генератора, ГУРа и вентилятора – через 120 000 км пробега.



ИСТОРИЯ DAILY

- 1978 г. Начало производства Daily
- 1984 г. Первый турбодизель
- 1989 г. Первый рейсталинг и интеркулер в системе наддува
- 1996 г. Второй рейсталинг: New Daily
- 1999 г. Появление Daily City Truck и семейства фургонов с односкатными колесами
- 2000 г. Daily признан международным фургоном года
- 2002 г. Появление Daily HPI

ООО "КОМПАНИЯ СЕВЕРНЫЙ АЛЬЯНС"

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

IVECO Daily 35S11

2.8TDI

от 29.500 Euro

Новорязанскоe ш.6. Офис 18.
АВТОГАРАНТ.
Тел/Факс: 741 2958

Продажа автомобилей.
Весь модельный ряд.
Новые и б/у.
Запчасти.
Сервис.
Лизинг.
Оформление.

Тигр!

Все дни работы московского «МоторШоу-2002»
вокруг стенда Горьковского
автозавода постоянно крутился плотный водоворот
посетителей. Охам и ахам
не было конца. Оно и понятно, ведь то, что на этих
стендах выставлялось,
действительно впечатляло.

Итак, позвольте представить – многоцелевое транспортное средство повышенной проходимости ГАЗ-2975 «Тигр». Автомобиль разработан совместными усилиями ОАО «ГАЗ» и дочерней фирмы автозавода «Промышленно-компьютерные технологии» (Нижний Новгород). А заказало эту машину военное ведомство Объединенных Арабских Эмиратов. Первые три образца «Тигра» с разными кузовами были показаны на выставке военной техники «IDEX» в Абу-Даби еще в марте 2001 года. Как известно, тамошние военные нашу технику уважают, и газовцы могли сорвать неплохой куш, подписав контракт на дальнейшие поставки. Но в этот раз что-то не пошло и машины остались у производителя.

Первые экземпляры, показанные в Арабских Эмиратах, были чисто армейскими машинами. Позднее на «ГАЗе» построили еще 5 «Тигров», которые адаптировали и под гражданскую жизнь. Все эти машины демонстрировались на Мос-

ковском автосалоне. Два «Тигра» грелись на солнышке на открытых площадках выставочного комплекса, а три других автомобиля резвились на Бронницком полигоне, где в рамках «МИМС-2002» проходил традиционный смотр техники двойного применения.

Машину может выполнять несколько ролей. В армии «Тигр» способен быть командирской машиной или так называемым *weapon carrier*, то есть носителем вооружения. На «гражданке» машину можно оснастить закрытыми пассажирскими кузовами, с которыми общая вместимость машины доходит до 10 человек. Предусмотрена и грузовая платформа, позволяющая возить 1,5 тонны груза. Также есть бронированный вариант. Но главное, что все эти кузова можно ставить на одно и то же шасси.

«Тигр» – зверь увесистый: масса снаряженной машины, по данным производителя, составляет 5300 кг. Чтобы приводить в дви-

жение такой вес, нужен соответствующий двигатель. Под необычным капотом трудится американский турбодизель Cummins B-180. Рядный шестицилиндровый агрегат при рабочем объеме 5,9 литра развивает 180 лошадиных сил и выдает могучий крутящий момент в 650 Нм при 1500 об/мин. Этот же мотор может предлагаться в варианте, форсированном до 215 л.с. (687 Нм при 1500 об/мин). Кроме заокеанских моторов предусмотрен и более дешевый 197-сильный шестицилиндровый турбодизель ГАЗ-562, который собирают в Нижнем Новгороде по лицензии австрийской фирмы Steyr. В зависимости от варианта мотора максимальная скорость автомобиля составляет от 125 до 140 км/ч!

Энергия мотора передается на 6-ступенчатую чешскую КПП Praga. Мотор Cummins мощностью 215 л.с. может также работать в паре с 5-ступенчатым «авто-

матом» Allison, а для дизеля ГАЗ-562 предусмотрена 5-ступенчатая «механика». Двухступенчатая раздаточная коробка имеет блокируемый межосевой дифференциал. Кстати, многие узлы шасси взяты от бронетранспортера! Это и неудивительно, ведь «ГАЗ» – «котец» таких военных машин, как БТР-60, -70 и -80. Так чего же пропадать добру? И конструкторы взяли от БТРа редукторы мостов с самоблокирующими межколесными кулачковыми дифференциалами. Независимая торсионная подвеска всех колес на двойных рычагах и колесные ступицы тоже от бронетранспортера. Глядя на эту мощнейшую конструкцию, понимаешь, что сломать подвеску можно, разве что уронив машину в какое-нибудь глубокое ущелье. Машина оснащена колесными ре-

дукторами, с которыми дорожный просвет достигает 40 см. Как известно, половина проходимости внедорожника зависит от правильно подобранных шин. С этим тоже все в порядке. «Тигр» ступает по земле свирепыми покрышками Michelin X размерностью 335/80 R20. Венчает внедорожный арсенал система изменения давления в шинах. В итоге получается супервездеход, который на бездорожье просто неудержим!

Сейчас машина проходит внутризаводские испытания. А что будет дальше, пока неясно. Самое логичное – это крупные заказы от российской армии. Не повезло за границей, так хоть на Родине должна улыбнуться удача. Но наше минобороны не такое богатое, как у арабов. Хотя у нас вроде бы тоже нефть имеется. Другими за-

казчиками могли бы стать те же нефтяники или геологи. Как бы то ни было, пока будущее «Тигра» скрыто в тумане. Жаль...



Коммерческий транспорт — лучшее решение

Грузовые премьеры на выставке IAA

Александр ТРОХАЧЕВ, фото автора

Звезда по имени Actros

Компания DaimlerChrysler, традиционно экспонирующая свою технику в отдельном павильоне, не изменила традиции и на этот раз. Кроме того, она разместила экспонаты и на трех открытых пло-

щадках. А продукция и услуги для транспортников демонстрировались под общим девизом «Реализуем ваши идеи». Все выпускаемые компанией коммерческие транспортные средства были разделены на шесть секторов в соответствии с их областями применения:

для международных

Ганновер традиционно считается местом паломничества автогурманов, так сказать, по долгу службы, тех, чья профессия, так или иначе, связана с автомобильным транспортом. В 59-й раз автомобильная Мекка под названием IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) прошла на меньшем количестве площадей, чем это было раньше. Однако это не снизило к ней интереса со стороны посетителей: их, по некоторым данным, было около четырех миллиона. Бессспорно, одними из главных объектов внимания были грузовики. Об этом говорят и классификация экспонентов из 11 групп грузовики знались в первом. Не считая представленных новинок спецтехники, компании устроили в Ганновере 11 мировых, 2 европейских и 8 немецких премьер.



Приборная панель и органы управления будущего грузовика от фирмы Siemens



подсветкой. Верхнее спальное место длиной 2020 мм и шириной 800 мм комплектуется матрасом размерами 1957x610x110 мм. К нему прилагается и небольшая подушка. На рулевом колесе появились клавиши, с помощью которых можно управлять бортовым радиоприемником, телефоном и меню информационного дисплея.

Список изменений в конструкции нового мерседесовского флагмана можно продолжать очень долго, ведь использование кабин шести типов и дюжины вариантов шасси образует 530 модификаций. На большинстве из них может использоваться сверхширокая шина, позволяющая благодаря облегченной задней оси увеличивать коммерческую загрузку почти на центрнер. Для нового Actros конструкторы подготовили более мощные двигатели. Так, V-образная «шестерка» пойдет в се-

1, 2.
Mercedes-Benz Actros

грузоперевозок, строительства, коммунальной сферы, курьерской службы и экспресс-услуг, доставки бытовых товаров, для пассажирских перевозок. Автоперевозчиков, разумеется, прежде всего интересовали «дальнобойные» тягачи. И их ожидания не обманулись.

Одной из ярчайших премьер IAA стал флагман грузового флота Mercedes-Benz – новый Actros. Шеф грузового направления компании г-н Клаус Майер, у которого мне довелось взять интервью, настаивал на том, что именно новый, а не обновленный. Чтобы подчеркнуть это, по несколько раз в день на стенде компании проводили красочное шоу. А предварял его рекламный ролик, под занавес которого с экрана в зал выезжал Actros. Прежний автомобиль с этим именем нередко критиковали за проблемы с электроникой и устаревший интерьер кабины. И все-таки с шестью модификациями среди грузовиков тяжелого класса он был рекордсменом по объемам продаж в 98 странах мира. А всего с начала серийной сборки выпущены более 230 тыс. таких машин.

В новой версии наследника образца 1996 года конструкторы учли критику и

предложили клиентам кабину повышенной комфортности. В частности, в ней появились новые кресла и кровать, создающие особый уют и приемлемые условия для работы за рулем и отдыха «вне штурвала». Кстати, удобство этих элементов оснащения кабины было отмечено в ходе проведенной в Германии кампании «Вернуть здоровье». Дальнобойщикам его возвращать не надо, а вот сохранить – полезно. Объем кабины расширен на 110 мм за счет выступающей штамповки с тыльной стороны. В варианте кабины L полезный объем жилого модуля увеличился на 38%, с 424 до 587 л; в варианте LH – на 54%, с 543 до 836 л. Прибавка, согласитесь, весьма ощутимая. В довершение к этому более чем вдвое увеличен объем персональной «камеры хранения» для личных вещей.

Что еще нового в кабине? Сиденья водителя и его напарника стали комфортабельнее за счет формы, сделанной с максимальным учетом анатомии человеческого тела. У «подножия» центральной консоли появился выдвижной бокс. Есть теперь и раскладной обеденный столик. Под потолком «нахлобучены» закрываемые боксы с



рию в пяти вариантах мощности (320; 360; 408; 435 и 456 л.с.), а «восьмерка» – в трех (503; 537 и 578 л.с.). Прирост силенок по 6-цилиндровым моторам вылился в значение от 6 до 14 л.с., а по 8-цилиндровым – от 7 до 27 л.с. До 10% составило повышение крутящего момента.

Вывод автомобиля на рынок Германии запланирован на начало 2003 года. В апреле в продажу поступят седельные тягачи и специальные автомобили с колесной формулой 4x2 и 6x2. В мае у официальных дилеров появятся трехосные машины в вариантах 6x2/2, 6x2/4, 6x4 и 6x6. В июне в ход пойдет «тяжелая артиллерия»: строи-

3. DAF XF95



тельные и дорожные четырехосники в исполнениях 8x4/4, 8x6/4 и 8x8/4.

DAF ждет повторения успеха

В отличие от немецкого флагмана появления голландского DAF XF95 ждать практически не приходится: его производство уже началось с октября. Внешний вид машины довольно обманчив — кажется, будто перед вами старый знакомый DAF 95 XF, разве что с небольшим макияжем. Но в том-

то и дело, что это впечатление обманчиво: конструкция автомобиля — совершенно новая. Новый же стайлинг унифицирован со стайлингом ранее обновленных серий CF и LF.

Перемен в экстерьере немного, и самые заметные из них – сблокированные фары за прозрачным стеклом, передний бампер с нижним спойлером, стилизованная решетка радиатора и измененные боковые щитки. По сравнению с предшественником образца 1997 года новый флагман «по-

худел» на 200 кг, что вместе с оптимизацией электронного управления двигателем вылилось в экономию топлива на 1,5–2%.

В моторном отсеке будет устанавливаться 6-цилиндровый 24-клапанный турбированный двигатель рабочим объемом 12,6 л. У него – четыре варианта максимальной мощности и крутящего момента: 381 л.с. и 1750 Нм; 428 л.с. и 1950 Нм; 483 л.с. и 2100 Нм; 530 л.с. и 2350 Нм. Благодаря новой программе электронного управления двигателем степень сжатия удалось повысить с 16,4:1 до 17,4:1. Коробка передач предлагается на выбор: прежняя 16-ступенчатая механическая с автоматизированным переключением или 12-ступенчатая ZF нового поколения AS-Tronic, управляемая джойстиком. Для флагмана предусмотрены дисковые тормоза с электронной регулировкой усилия.

Самые заметные новшества – в кабине. Это электронный тахограф, дисплей на жидкких кристаллах в центре приборной панели, бортовой компьютер с системой FMS-Standard (Fleet Management System). Самые комфортабельные версии кабин, Space Cab и Super Space Cab, стали еще функцио-

GOK

ГРУППА КОМПАНИЙ «ГОК»

**Запасные части,
шиномонтаж, мелкий ремонт**

для большегрузных автомобилей, прицепов,
автобусов импортного производства

Тел.: 502-9675, 937-9610, 435-0527
Факс: 195-4220

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

нальнее. Скажем, верхнее спальное место удлинено на 170 мм, до 2050 мм. Ну а транспортники наверняка оценят и снижение эксплуатационных затрат за счет увеличения интервала между ТО до 120 тыс. км. Первыми в серию пойдут модификации DAF XF95 с колесной формулой 4x2 и 6x2.

Scania и высокие технологии

На площади 3335 кв.м, где расположилась экспозиция шведской компании, было на что посмотреть и чему подивиться — одних только мировых премьер полдюжины. Среди них — телеметрическая диспетчерская Scania Fleet Management System, макет концепт-траха будущего под названием STAX, седельный тягач Scania eXc с увеличенной спальной кабиной и концептуальным оформлением интерьера, новый 420-сильный 12-литровый двигатель HPI с высоким давлением впрыска. О каждой из этих новинок можно рассказывать очень долго, но сегодня мы остановимся только на двух.

Scania eXc с 8-цилиндровым 580-сильным мотором получила не простую, а удлиненную спальню кабину с высокой крышей. По сравнению со стандартной она вытянулась на 1,3 м. Места образовалось столько, что этого хватило для превращения кабины в уютную однокомнатную квартирку на колесах. Сразу за спинками водительского и напарнического кресел размещены умывальник, раскладной письменный (обеденный) столик, мягкая банкетка для сидения и стационарный диван-кровать приличной ширины. Обилие розеток и выключателей позволяет окружить экипаж таким комфортом, который другим европейским «дальнобоям» мог только сниться. Под потолком расположены боксы и ящики, в которых тоже есть все необходимое, от аптечки до встроенной микроволновой печи. Да, на таком тягаче любые расстояния — нипочем.

Новый 420-сильный двигатель HPI пополнил линейку 12-литровых сило-



4



5



4a

уверяют, что новая система впрыска под высоким давлением позволяет двигателю развивать очень высокий крутящий момент — 2100 Нм, что на 100 Нм, или на 5% больше, чем у предыдущей версии. К тому же это значение считается топовым в своем классе. Кстати, европейский рыночный сегмент тяжелых грузовиков с моторами мощностью 390–450 л.с. в 2001 году составлял 45%, а это ни много ни мало — свыше 100 000 автомобилей. Так что выбор, скорее всего, сделан правильно.

4.4a. Scania eXc

5. Мотор Scania HPI мощностью 420 л.с.

вых агрегатов компании (точный объем — 11,7 л). Вспомним: в январе прошлого года появился мотор мощностью 470 л.с., в сентябре началось производство 440-сильного, и вот спустя год настала очередь «младшего брата». По прикидкам специалистов, годовой объем продаж автомобилей с двумя первыми турбированными двигателями указанной мощности составляет 4500 единиц, в то время как с 420-сильным — около 10 000. С такими показателями компания способна закрыть спрос в самом мощном сегменте рынка.

Чем же столь привлекателен новый 8-цилиндровый рядный мотор? Шведы

MAN запрягает 660 «лошадей»

У немецкой компании тоже хватило духу представить в Ганновере максимум козырей. И один из них — четырехосный тягач тяжелого класса MAN TGA с колесной формулой 8x4/4. Под его кабиной расположен двигатель, соединивший в одной упряжке табун

6. MAN TGA
мощностью
660 л.с.



из 660 «лошадей». Неудивительно, что снаряженная масса тягача – 13 т. Для сравнения: армейская БМП весит только 11 т. Кстати, из 13 т больше половины (8 т) приходится на переднюю ось.

Возможно, заурядному обывателю и не понять, для чего компания сделала этот шаг. Но европейцам понятно. В Старом Свете даже выпускаются жур-

налы, основная специализация которых – тяжелые машины. Такие, что незаменимы при перевозке крупногабаритных объектов – речных судов, дизельных подводных лодок, генераторов электростанций, памятников, да мало ли чего еще. В качестве опции для автомобиля предусмотрена пневмоподвеска двух задних мостов, но в обычном исполнении она механическая.

На тягаче установлен 10-цилиндровый V-образный дизельный двигатель D2840 L25 с системой впрыска Common Rail. При рабочем объеме 18 273 куб. см он развивает максимальную мощность в 660 л.с. (485 кВт) и выдает пик крутящего момента в 2700 Нм в диапазоне оборотов коленвала от 1000 до 1600. Над двигателем устанавливается кабина в версии XL или XXL шириной 2440 мм. Способность тягача перевозить сверхтяжелые грузы закодирована в показателе допустимой полной массы автопоезда с его участием – 250 т. Ну чем не гигантский муравей?!

У Volvo – творческий подход

Одним из самых интересных по оформлению и насыщению был стенд Volvo Trucks, Deutschland GmbH. На его территории была размечена дорога для двухстороннего движения, хотя пешеходам и не возбранялось нарушать правила обгона и маневрирования на своих двоих. Здесь можно было ознакомиться с новым флагманом тяжелого класса Volvo FH и грузо-



**ЗАПАСНЫЕ
ЧАСТИ И
АКСЕССУАРЫ**
для грузовиков, тягачей
и автобусов Mercedes,
MAN, Volvo, DAF, Iveco,
Scania, прицепов и
полуприцепов, осей
ROR, SAF, BPW.

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

ООО «РИНГ ВЭЙ»



115580 Москва,
23 км МКАД, владение 7
Тел.: 399-9257
Тел./факс: 399-3881
E-mail: ringway@mail.ru



виком для строительной индустрии Volvo FM (именно так их номинировали бизнесмены для премьерного показа в Германии). Девять вариантов машин давали представление о всей производственной гамме, а кому этогоказалось мало, могли заглянуть в разрезанные пополам кабины, получить электронную справку, пообщаться с компетентными специалистами.

Особый интерес представлял и симулятор, дающий представления о том, насколько надежно водителя и сидящего рядом с ним человека удерживают ремни безопасности. Был на стенде и исторический уголок (не будем забывать, что в этом году компания Volvo отметила свое 75-летие). К услугам тех, кто хотел проверить свои знания, показать меткость и испытать удачу, были многочисленные игры, разумеется, с призами. Атмосфера на стенде была такой, что даже те, кто уже хорошо знаком с новыми Volvo FH и Volvo FM, приходили сюда снова и снова. Что ж, к хорошему привыкаешь быстро.

Renault расширяет возможности Midlum

Французский производитель был представлен на IAA компанией Renault

Trucks Deutschland GmbH. Поскольку далеко ехать не пришлось (Ганноверская выставка для них домашняя), на площади 2240 кв. м дилеры выставили гамму коммерческих машин допустимой полной массой от 2,8 до 40 т, представили сервисные продукты 2003 года, показали целую линейку силовых агрегатов и даже такую экзотику, как автомобиль – участник ралли-рейда Париж – Дакар и гоночный болид Формулы-1. Из новинок заслуживают внимания новая автоматическая коробка передач Optidriver для машин тяжелого класса Premium и Magnum, а также 18-тонный Midlum.

Знакомя с новым грузовиком, стенды не упускали случая напомнить, что на сегодняшний день Renault Trucks выпускает коммерческие автомобили мощностью от 80 до 480 л.с., способные перевозить до 100 т груза. В активе компании – свыше 500 базовых моделей в 10 000 вариантах. Собственно Midlum закрывает сегмент от 7,5 до 18 т. В этом модельном ряду – 53 базовые версии грузовиков с четырех- и шестицилиндровыми двигателями мощностью от 152 до 265 л.с. и семью вариантами кабин: короткой, большой, спальной, утилитарной, офисной, комфортабельной и двой-



ной. Представители компании называют модель удачной, мотивируя это тем, что с февраля 2000 года, когда началось серийное производство, реализовано 25 000 машин Midlum. С 18-тонной версией продажи должны пойти еще оживленнее.

Новое изделие под названием Optidriver представляет собой автоматическую коробку передач с возможностью работы в полностью автоматическом режиме или с ручным переключением без использования педалей. На автомобили серии Premium будет устанавливаться 12-ступенчатая модификация трансмиссии, а на машины

7. Стенд Volvo

8. Симулятор Volvo

9. Renault Midlum полной массой 18 т



серии Magnum – 16-ступенчатая. Интересна Optidriver и весовыми параметрами: при установке на Renault Premium разница по сравнению с 12-ступенчатой механической коробкой составляет 60 кг, а на Renault Magnum – 30 кг. Пустячок, а приятно.

BMC: турецкий марш



10. BMC Professional 628

Гость из Турции, компания BMC, традиционно участвует в IAA, не пропуская ни один форум. На этот раз один из крупнейших турецких производителей коммерческих транспортных средств привез с собой разноплановую технику. Наиболее примечательным экспонатом стал впервые показанный публике трехосный Professional 628.

Автомобиль оснащен двигателем Cummins мощностью 271 л.с., отвечающим требованиям Евро-3 и выдающим максимальный крутящий момент 950 Нм при 1500 об/мин. Дли-

на турецкого грузовика – 11 155 мм, ширина 2500 мм, высота 3050 мм, колесная база 5900 мм. Радиус разворота – 12,1 м. Снаряженная масса машины – 7330 кг. При допустимой полной массе в 26 000 кг Professional 628 способен двигаться со скоростью 106 км/ч. Как говорится, дешево и сердито.

11. Диковинный для России трехосный Citroen Jumper с фургоном объемом 26 кубометров

Полно-приводные Fiat Doblo можно было не только рассматривать, но и опробовать на ходу



Другие участники

В категории грузовиков значились и продукты многих других фирм, о которых следует упомянуть до более подробного описания.

Citroen Deutschland AG устроила немецкую премьеру фургона Jumper Combi Con с высокой крышей, узким дополнительным окном перед боковой сдвижной дверью и электрогидравлическим подъемником. А рядом с ним экспонировался самосвал Jumper со сдвоенной кабиной.

Deutsche Renault AG представила сразу три новинки мирового ранга, и все – на базе Trafic. Впрочем, это закономерно, ведь этот автомобиль является обладателем титула «Фургон года». Итак, новинка первая – удлиненный фургон со сдвоенной кабиной. Новинка вторая – 9-местный Trafic Combi с обновленным интерьером и большим багажным отделением. Новинка третья – Trafic с двухлитровым 16-клапанным двигателем мощностью 120 л.с.

Ford-Werke AG подготовила и провела европейскую премьеру модели Ranger и немецкую – Transit Connect. Но если в первом случае речь шла о простом показе машины, то во втором происходило что-то невообразимое. Фордовцы не только поставили автомобиль на врачающийся подиум, но и выкатили всю линейку разработанных к настоящему времени модификаций. В качестве рекламной поддержки на стенде демонстрировался фильм и между ма-



13

шин дефилировали длинноногие фрау. На кого больше смотрели – судить не берусь.

Aero Safety Truck study – так называется то, что представила компания Hymer idc GmbH+Co.KG. Это модель грузовика для дальних дистанций с

третьей серией легких коммерческих автомобилей PrimoStar.

Adam Opel AG пожаловала в Ганновер с мировой премьерой Astra Caravan CNG, работающего на природном газе, и длиннобазного фургона Vivaro со сдвоенной кабиной.



улучшенной аэродинамикой, хорошо защищенной кабиной и задней зоной безопасности.

Японское автомобилестроение было представлено не столь масштабно, как европейское, но тем не менее. Mitsubishi Motors GmbH впервые в Германии показала новый Canter массой 5,5 т (по заводской классификации – тип FE 544). Нового в нем – кузов да трехлитровый двигатель. Так же скромно выглядела Nissan Motor Deutschland GmbH, представившая



Вот, собственно, и все грузовые премьеры. Остальные новинки были заявлены в разделах, объединяющих спецавтомобили. Но это уже совсем другая история.

Редакция благодарит Volvo Trucks за предоставленную возможность посетить Ганновер.

13. Ford Transit Connect

14. Unimog U400, оснащенный оборудованием для движения по рельсам

15. Развозные городские грузовики Nissan популярны в Испании и Португалии

16. Концептуальный магистральный тягач маэстро Коллани на шасси Mercedes-Benz Actros

17. Citroen Jumper



ШОФЕРСКАЯ СТРАНИЦА

Факс: (095) 732-6460
E-mail: Autotruck@chitline.ru
Почта: 119633 Москва, а/я 117
Журнал «Автотрак»



НАМ ПИШУТ

Я не перестаю удивляться тому, что в нашей стране работающие люди превращаются в дойную корову для разного рода вымогателей. Менты, бандиты, налоговая, чиновники, потерявшие голову от жадности и безнаказанности, грабят предпринимателей и водителей.

Даже имея все документы на руках, свободно мимо постов не проедешь. Владельцы машин выделяют деньги на проходы постов

ГАИ. Если отказываешься платить, забирают документы и не отдают, пока не заплатишь. Если начинаешь качать права, то менты придумывают несуществующее нарушение и прессуют по полной программе. Особенно этим славятся Краснодарский и Ставропольский края. Защищать трудягам нету. Почему бы начальству ГАИ в Москве заниматься не демагогией, а провести чистку в своих рядах. Пусть кто-нибудь из

высшего руководства проедет по южным трассам в роли водителя за рулем грузовика. Может, тогда они поймут, что терпеть такое уже нету сил. Вся работа гаишников, весовиков, транспортников сводится к сбору денег с каждой грузовой машины. За деньги можно привезти хоть атомную бомбу. Государственные чиновники продали все, в первую очередь свою совесть.

Евгений

Здравствуйте, дорогая редакция журнала «Автотрак»!

До недавнего времени я не знал о существовании этого полезного журнала. В мае, стоя в очереди на пересечении польско-германской границы, для коротания времени купил у польских торговцев газетами журнал с красивой обложкой под названием «Автотрак» №2 за 2002 год. Прочитал от корки до корки и сделал вывод, что этот журнал нужен и полезен. Теперь покупаю его регулярно. В журнале проводится конкурс на лучшую байку от водителя-дальнобойщика, и мне хотелось бы внести свою лепту...

Этот комичный случай произошел в России на одной из стоянок большегрузных авто. Я имел случай находиться по работе

там же и наблюдал эту картину. В пятницу вечером после разгрузки «горячие» ивановские парни собрались в кабине одной из машин и торжественно обсуждали за стаканом свою наболевшие проблемы. Вдруг один из водителей заметил, что на их авто надвигается задним ходом стоящий переди полуприцеп и расстояние между ними неуморимо сокращается до опасных пределов. В тот же момент из кабины ивановской машины раздался грозный мат в адрес того нерадивого водителя, что подает авто задним ходом. И вот между ними 1,5 м, 1 м, 0,5 м. Кто-то крикнул: «Тормози!» И баах! Удар! Фары вдребезги, лопнули боковые стекла, деформированы бампер, облицовочная решетка,

передние стойки кабины. Эх! Выскакивают из мазовской кабины «горячие» ивановские парни кто с монтировкой, кто с кулаками и бегут к тому горе-водителю. Но пробежав 4–5 м, заставают в изумлении: полуприцеп-контейнер, который в них въехал, отцеплен и мирно стоит на лапах, зафиксирован башмаками. Все водители, которые были рядом, грохнули в осадок. Нужно было видеть лица ивановских парней! На поверхку вышло, что у их легендарного МАЗ-500, неизвестно какого года выпуска, птихоньку стравил воздух и грузовик, не оборудованный энергоаккумуляторами тормозной системы, тихо-тихо так пошел, но, слава Богу, недалеко.

Дмитрий /водитель/ 28 лет

Об условиях конкурса
читайте в предыдущих
 номерах

Конкурс
продолжается!

Ждем ваших писем



Приз от официального дистрибутора Shell
ООО «Диаланта» вручается постоянному читателю
нашего журнала водителю
Дмитрию.
Поздравляем!!!

ГОЛОВОКРУЖИТЕЛЬНОЕ

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТ VOLVO

СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ VOLVO FM9 4Х2

Максимальная нагрузка на ось и полная масса

7.100 кг

Максимальная нагрузка на переднюю ось

13.000 кг

Максимальная нагрузка на заднюю ось

44.000 кг

Полная масса автомобиля

44.000 кг

Колесная база

3.700 мм

Высота седельно-цепного устройства

1.200 мм

Двигатель Volvo D9A
Стандарт по выбросам ЕС
Уровень вредного шума

Адаптация к российским условиям эксплуатации

Хорошая передача силы сцепления тягача механическая

Автоматическая система ABS

Задняя подвеска пневматическая

Очень удобная кабина

Кабина Globetrotter
Цвет кабин «Белый»

Сиденье водителя
«Комфорт» на пневмоподвеске
с электроподогревом

Одна спальная поясная цепь 700 мм

Стеклоочиститель кабинны

Стеклоподъемники с электроприводом

Среднесторожье зеркала заднего вида с электроподогревом

Сиденье в форме кабинки

Боковые спойлеры кабинны

Цена с НДС в Москве

65.560 Евро (не вкл. НДС)

16.390 Евро (не вкл. НДС)

1.802 Евро (не вкл. НДС)

42 недели

24 недели или 300 000 км

от 930 Евро (не вкл. НДС)

* предварительные условия включены в сумму «единичных платежей»
** головной автомобиль класса «Престиж» 500 Евро
*** пункт грузовой ответственности - 10 000 Евро
**** годовая премия до 120000 км

Россия, 125083 Москва
ул. Восьмого Марта, 12
телефон: (095) 961-1030
факс: (095) 961-1032

E-mail: volvotrucks.ru@volvo.com
Internet: www.volvotrucks.ru
www.volvorussia.ru



VOLVO

Сколько людей занято не работой, а обыкновенным вымогательством, и все это на виду правоохранительных органов! Глядя на этот беспредел, мальчишки из ближайших домов (а может быть, совсем не из этих) перекрыли дворы и пропускали в них машины только за деньги. Бабки не делал только что ленивый. Это повторяется из года в год, несмотря на статус выставок. Во всем цивилизованном мире машины аккредитованных лиц бесплатно

паркуются у выставочных комплексов. Но Россия идет своим путем, и, как показывает опыт, чаще всего диким и неоправданным.

И вот с таким настроением мы начинаем осматривать экспозицию. Может, она поднимет настроение интересными экспонатами? Увы! Складывается впечатление, что трезвомыслящих людей в автопроме становится все меньше или просто мы стали свидетелями «потемкинских деревень» в автомобильной

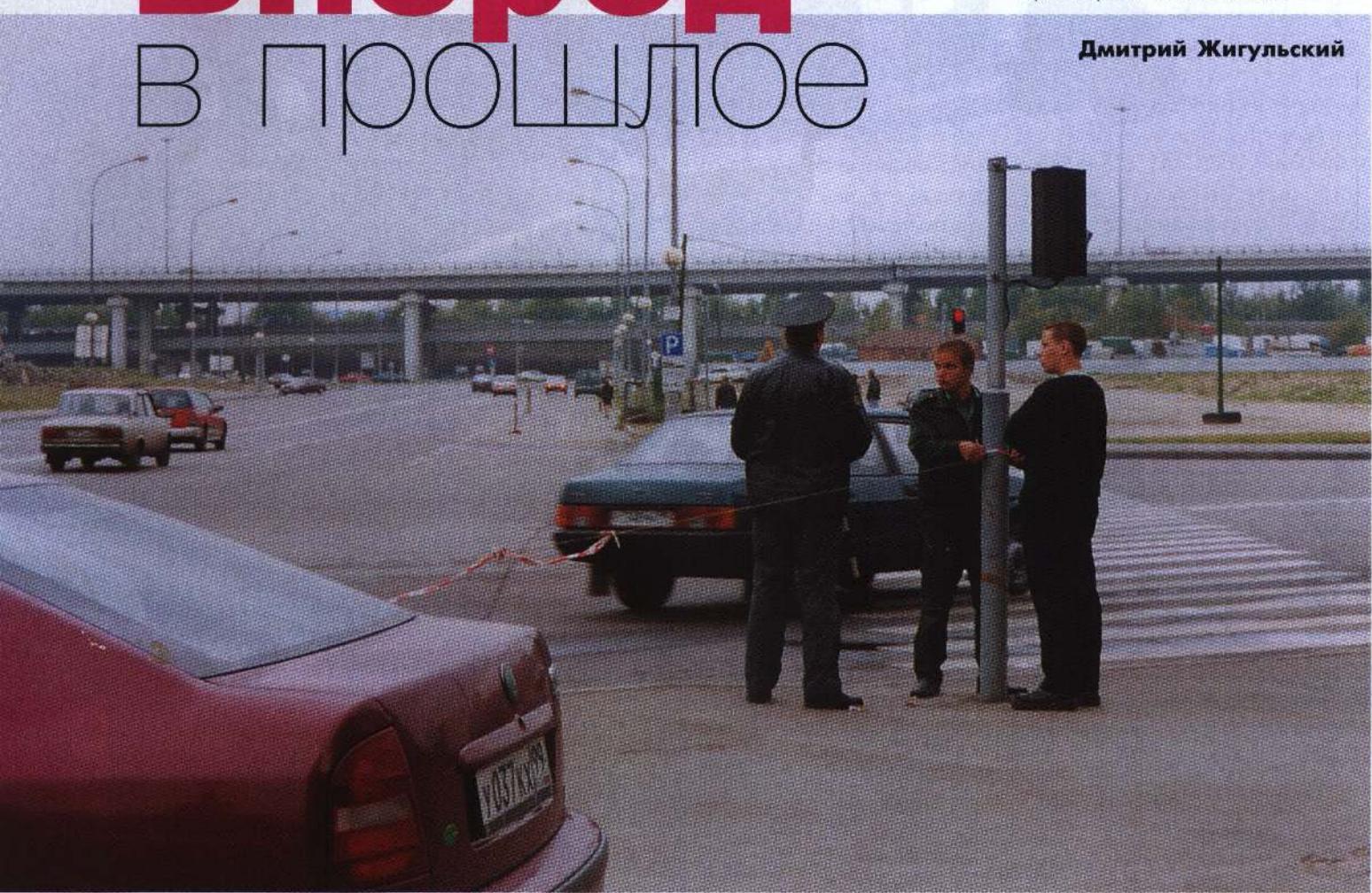
промышленности. Но скорее всего, люди, создающие и строящие автомобили, отдают себе отчет о состоянии рынка и просто стараются состроить «хорошую мину при плохой игре», тем более что в учителях (включая первых лиц государства) недостатка нет.

Наиболее адекватная и осмысленная экспозиция была на стенде Минского автомобильного завода. МАЗ-5440-03 анонсировался как среднемагистральный тягач ценой около \$18 тыс. Слабенький двигатель ЯМЗ мощностью 250 л.с., «обрезанная» кабина, где, для того чтобы откинуть спальню полку, придется откидывать вперед сиденья. В сцепке с тягачом присутствовал двухосный рессорный прицеп объемом 83 куб.м и ценой \$12 тыс. Наверное, на первый взгляд автоезд и был похож на среднемагистральный тягач, но, по сути, получилась противоречивая комбинация.

Именно этому девизу соответствовала часть выставки «Московское моторшоу-2002», посвященная коммерческому транспорту. Маразм и бардак начинались уже на подъезде к «Экспоцентру». Армия людей мужского пола в зеленой униформе отгородила прилегающую территорию лентами и лишь за определенную мзду позволяла припарковать машины.

Вперед – в прошлое

Дмитрий Жигульский



250 «лошадей» на 38 т полной массы чрезвычайно мало. Мы уже неоднократно писали, что слабенькие двигатели российских грузовиков и низкие скорости провоцируют на обгоны их более мощными и скоростными собратьями. Опасный маневр становится источником аварий и трагедий. Отсутствие третьей оси на прицепе приведет к разборкам на весовых контроллях. Весь мир, к тому же, давно перешел на пневмоподвеску. Она значительно меньше, чем рессорная, воздействует на дорожное полотно. И только мы кричим о вредном влиянии автопоездов на асфальт, продолжая клепать устаревшие рессорные подвески.



1



2



3

Задумка инженеров, создавших среднемагистральник, была прогрессивной, но боязнь выйти за разумный ценовой барьер тягача привела к применению регрессивных конструкторских решений. Тем не менее тягач найдет покупателей в виде российских автобаз, задействованных в жизнедеятельности городов. Перевозка строительных материалов открытыми бортовыми полуприцепами, товаров жизнеобеспечения для города — вот основное поле деятельности этих машин, но никак не магистральные перевозки.

Наиболее интересным экспонатом на стенде «КамАЗ» был опытный образец пятитонного автомобиля с рекламой пива «Красный Восток». Судя по наличию фирменной надписи на борту, автомобиль продан фирме и до массового производства не так далеко. Ознакомившись с машиной ближе, понял, что грузовик сделан по принципу «я тебя слепила из того, что было». Двигатель Cummins, коробка и задний мост чешские. Так как задние рессоры опирались на резиновые буфера, я решил, что машина уже загружена пивом никак не



1. МАЗ-5440-03 анонсировался как среднемагистральный тягач

2. Седельный КамАЗ — «гроза» подержанных иностранных

3. Пятитонный КамАЗ ценой \$25 тыс.

4. Бракованые задние рессоры сначала были приобретены за оригинальную подвеску



меньше 8 т. Все оказалось проще. Поставщики поставили бракованные рессоры, которые прогнулись на пустой машине в обратную сторону. Менять их времени уже не было. Такой машину и выставили, надеясь, что этого промаха никто не заметит. Наверное, завод доведет машину до конвейера. Развозные городские грузовики входят в моду в стране. Опыт «МАЗа» это подтверждает. Но под капотом мы, скорее всего, увидим тракторный ММЗ-245, зиловские КПП и задний мост.

Наибольшее любопытство посетителей на стенде с продукцией из Тা-

тарстана вызывал седельный тягач КамАЗ-5470. Камский двигатель мощностью 420 л.с. отвечает экологическим стандартам Евро-2 и позволяет тягачу работать в составе 40-тонного автопоезда. Коробка переключения передач ZF и задняя пневмоподвеска, конечно, прогрессивный признак для наших машин, но морально устаревшая кабина, хоть и покрашенная в зеленый металлик, и качество исполнения тягача никак не тянут на 1 200 000 руб., или \$38 000. За такие деньги я куплю трехлетний европейский тягач, но никогда КамАЗ. Скорее всего, цену назвали от «фо-



2



3

1. Любопытная машина – бескапотный пятитонный ЗИЛ

2. Капотный пятитонный ЗИЛ – пока лишь опытный образец

3. «Бычок» в роли седельного тягача

4. «Урал» с ивековской кабиной и пластиковым капотом



наря», понимая, что дураков среди перевозчиков нет. Думаю, что в том виде и по такой цене машина никогда не станет на конвейер.

Многострадальный «ЗИЛ» выкатил линейку «бычков», но новинок среди них было совсем немного. В пику минчанам и челнинцам москвичи показали бескапотный пятитонный грузовик. Если бы не качество исполнения, то машинка выглядела бы вполне сносно и понравилась мне больше, чем ее конкуренты. Под кабиной все тот же ММЗ-245. Учитывая нынешнее финансовое состояние завода, говорить о серийном выпуске грузовика и не приходится.

«Бычок» в роли тягача вещь, конечно, интересная, но рынок таких ма-

шин очень специфичен и ограничен даже в развитой Европе. Что тогда говорить о нашем.

СП «Iveco-УралАЗ» показало самосвал с двигателем ЯМЗ-7511 мощностью 400 л.с. Итальянские кабины и их внутренняя отделка хоть и выглядят устаревшими на фоне современных европейских грузовиков, но дизайном и качеством исполнения на голову превосходят современные российские и белорусские изделия. А чтобы не было скучно, Уральский автомобильный завод приделал к итальянской кабине пластиковый капот. В него «воткнули» маломощный двигатель ЯМЗ-236 под 250 «лоша-



1



2

дей» и все это водрузили на вездеходное трехосное шасси с колесной формулой 6х6 и с седлом. Получился тягач — гроза зимников. Продукция специфичная, но учитывая географическое положение России, сбыт может быть.

Формат журнала не позволяет более подробно остановиться на августовской выставке, да и не богатая на новинки она была. Но выводы сделать стоит. Наши грузовики все больше и больше в техническом плане отстают от мировых грандов. Разрыв растет не по дням, а по часам. Нас уже давно перегнали страны, которые еще 10 лет назад мечтали достигнуть нашего уровня. Китай, Турция, Тунис, Бразилия вложились в производство современных машин.

Только наши политики и правители продолжают уповать на нефть и газ, забросив высокие технологии. Мы носимся с экологическими нормативами двигателей Евро-1, -2, -3 и т.д., забывая при этом, что европейские нормативы включают в себя не только характеристики выхлопных газов автомобилей, но десятки других параметров. Да, мы подготовили несколько двигателей под параметры Евро-2, но ни современные тормозные системы, ни подвеску, ни светотехнику мы производить не можем и в ближайшее время вряд ли начнем, не говоря уже об активной и пассивной безопасности грузовиков.

Заводы влачат жалкое существование. Выпускаемые машины десятками тысяч, они, по рассказам заводчан, вы-

нуждены искать спонсоров и побираться, чтобы разработать и собрать в единственном экземпляре новый образец. По всем канонам мировой экономики такие объемы выпуска грузовиков должны обеспечивать хорошую прибыль заводам, которой хватит и на конструкторские разработки новых моделей. Но что-то не так в «российском королевстве». И дело не в цене изделий. Соотношение цены машины к уровню средней заработной платы (не липовой госкомстактовской, а реальной) таково, что производить машины у нас должно быть очень выгодно. Но экономические реалии таковы, что наши автозаводы самостоятельно уже не выживут.

1. Четырехосный KrAZ с колесной формулой 8x4

2. Новый игрок на рынке легких развозных грузовиков — корейская KIA

3. Татра-Ямал, 6х6, с односкатной ошиновкой колес





■ 3 года гарантии

Компания «Автодин» увеличила собственную гарантию на всю продаваемую автотехнику «МАЗ» до 3 лет или 60 000 км пробега. С введением нового срока гарантии цены на автомобили остались на прежнем уровне. Эта услуга в первую очередь будет востребована теми покупателями «МАЗа», которые не имеют собственной ремонтной базы, – малыми предприятиями и индивидуальными предпринимателями. Таким шагом компания демонстрирует свое стремление к максимальному удовлетворению потребностей разных групп владельцев автотехники.



■ VH-DAF Moscow демонстрирует новый грузовой автомобиль Limited Edition российским автопревозчикам

Компания VH-DAF Moscow, которая недавно стала представлять в России коммерческие интересы концерна DAF, с 12 по 15 сентября вблизи Эйнховена на полигоне концерна DAF представляла автомобиль 95XF Limited Edition российским клиентам. Будет выпущено только 50 автомобилей такого типа. Limited Edition оснащен кабиной Super Space Cab, самой просторной кабиной в Европе, а также полной комплектацией для холодных российских зим, включая подогрев топлива, фильтров, влагоотделителя, автономный отопитель и ASR (противобуксовочная система). Высокий уровень комфорта обеспечивают кожаные сиденья, а также рулевое колесо, обшитое кожей, приборная панель под алюминий, динамики high-end, кондиционер, пневмоусилитель на коробку передач, высокофункциональный холодильник.



■ Александр Лукашенко считает, что КамАЗы не вытеснят МАЗы с российского рынка

«КамАЗ» и «МАЗ» должны нормально конкурировать на российском и белорусском рынке, несмотря на то что «КАМАЗу» предоставлены преференции со стороны правительства России. Об этом заявил на пресс-конференции президент Республики Беларусь Александр Лукашенко. Напомним, что с 1 октября на территории России планируется запретить продажу грузовиков с двигателями по стандарту Евро-0, а это прежде всего минские МАЗы, в то время как на «КамАЗе» приняли решение об оснащении всех авто двигателями стандарта Евро-1 и Евро-2.

По мнению белорусского лидера, нельзя называть этот процесс «вытеснением каким-то искусственным». «За счет преференций «КамАЗ» поднялся и составляет достойную конкуренцию нашему «МАЗу», – сказал А. Лукашенко. Однако, отмечает президент Беларуси, и КамАЗов и МАЗов для нашей экономики будет недостаточно. Белорусско-российский рынок, не говоря уже о других республиках СНГ, сможет поглотить все эти МАЗы и КамАЗы.

Особое беспокойство белорусского лидера вызывает создание в России альтернативных производств. В качестве примера А. Лукашенко привел строительство в России тракторного завода, аналогичного минскому. По его мнению, это в ближайшее десятилетие сделать невозможно. «Не лучше ли взять и создать российский «мерседес» на предприятиях автомобилестроения в Российской Федерации, вложить туда деньги? А тракторами мы обеспечим Российскую Федерацию по приемлемым ценам. А они обеспечат нас своими автомобилями нового поколения. И так далее... А к конкуренции мы готовы. Конкуренция – двигатель любого прогресса», – отметил А. Лукашенко.

■ ГИБДД вооружают электроникой

Новый способ фиксации ДТП, который исключает воздействие человеческого фактора, полным ходом осваивает ГИБДД. Разработанный в научно-исследовательском институте при МВД России электронный комплекс ФОМП-К («фиксация обстановки места происшествия, компьютерный») обеспечивает быструю и точную фиксацию обстановки места происшествия за счет использования цифровой фотосъемки. Полученные фотографии загоняются в компьютер для дальнейшей их обработки и объектно-ориентированного способа построения схемы места происшествия.

Все измерения производятся по цифровым снимкам, что обеспечивает объективность и достоверность результатов измерений. Снимки сдаются в архив и при необходимости могут быть перепроверены. В состав новой системы входят цифровая фотокамера, мерный объект, маркеры, компьютер с принтером, программное обеспечение. Стоимость комплекса составляет 65 – 70 тыс. руб. Всего по России уже используются 80 таких комплектов.

■ Тихий час для автомобилей

Три года в Мосгордуме вызревал проект закона о тишине, предусматривающий ответственность за нарушение тишины в ночное время. И вот свершилось. Столичные депутаты приняли текст документа к третьему, окончательному чтению.

Камнем преткновения сего законопроекта был вопрос об использовании автосигнализаций в ночное время. Как считают депутаты, именно они, сигнализации, являются основным источником шума, отравляющим жизнь москвичам. Понадобились аж три года, чтобы найти веский аргумент для запрета. Оказывается, московский законопроект мог посягнуть на ограничения права частной собственности, предусмотренного федеральным законом. Итог таков: запрещать сигнализацию не будут, но источником шума она по-любому будет считаться. В общем, если, не дай Бог, у вас ночью «завопит» сигнализация, то придется раскошелиться на штраф в размере от 0,5 до 5 минимальных размеров оплаты труда (МРОТ) для физических лиц и от 1 до 10 МРОТ для юридических. При повторном злодеянии штраф увеличивается вдвое.

Чтобы законопроект о тишине стал полновесным законом, необходима самая малость – подпись столичного градоначальника. Думается, за Лужковым дело не заржавеет. В общем, теперь с 22:00 (именно с этого часа, по мнению депутатов, наступает ночь) автовладельцы будут вынуждены «обезоруживать» своих железных коней. Сказать трудно, приведет ли это к увеличению угонов транспортных средств, но то, что число автокраж будет расти в геометрической прогрессии, – это уж как пить дать.

■ Изобретатель ремня безопасности попадет в зал славы

Сегодня имя Нила Бохлина, изобретателя ремня безопасности и бывшего сотрудника Volvo будет внесено в списки Национального зала славы изобретателей Швеции. Примерно через 43 года после своего изобретения Бохлин делит зал славы вместе с другими 168 личностями, которые внесли те или иные инновации. Трехточечные ремни безопасности, изобретенные Бохлиным, снижают риск смертельной травмы при аварии на 75 процентов. С момента внедрения ремней безопасности в 1959 году только в Европе несколько миллионов автомобилистов обязаны своей спасенной жизнью именно Бохлину.

■ Мосты без колдобин

Бугров и колдобин на мостах скоро не будет. У российских дорожников появилась новая рулонно-мастичная гидроизоляция, которую недавно одобрили чиновники и эксперты Росавтодора. Главное достоинство нового материала – износостойкость. Срок службы сей новинки... 25 лет(!), что в пять раз больше, чем у гидроизоляций, применяемых сегодня. Это, с одной стороны, надолго сохраняет дорогу ровной и гладкой, а с другой – избавляет дорожных строителей от слишком частых ремонтов мостов и эстакад, по которым проложена гидроизоляция. Сами понимаете – это очень актуально для трасс, по которым ездят большегрузы. К тому же отечественная новинка существенно дешевле в два-три раза лучших импортных аналогов.

■ Новый КамАЗ поможет всем

Подготовка к производству среднетоннажника КамАЗ-4315, по мнению министра науки, промышленности и технологий РФ Ильи Клебанова, должно стать приоритетным направлением развития Камского автозавода. За форсирование работ по подготовке к серийному выпуску среднетоннажника говорит и ситуация на рынке. В классе автомобилей полной массой 10 – 12 т сегодня представлены лишь грузовики «ЗиЛ», «МАЗ-4370»... но львиная доля рынка принадлежит бэушной европейской технике. По мнению специалистов, появление в гамме среднетоннажника может открыть «КамАЗу» второе дыхание. Уже в начале следующего года камазовцы намерены выпустить первую промышленную партию КамАЗ-4315. В серию же среднетоннажник должен пойти в конце 2003-го – начале 2004 года. Планам камазовцев может помешать разве что проблема с двигателем: выпуск собственного двигателя для среднетоннажника «КамАЗ» осилит только в 2004 году, поэтому на первых порах под кабину КамАЗ-4315 будут ставить 178-сильный двигатель «Камминс».

Шторник для России

Дмитрий Жигульский

В конце августа в Великом Новгороде фирмой «Новтрак» на обозрение прессы и перевозчиков была представлена вся гамма продукции, выпускаемой по технологии немецкого производителя прицепов фирмы Sommer.



Наибольший интерес вызвал полуприцеп шторного типа, где боковины сдвигаются на роликах вперед или назад по ходу движения независимо от крыши полуприцепа. Именно такие полуприцепы и прицепы наиболее распространены в Европе за счет быстрого и удобного доступа к грузовой зоне. В России прицепы имеют тенты старого образца, когда необходимо сдвигать тент

со всех сторон и с крыши при боковой загрузке. Естественно, это неудобно и тратиться много сил и времени.

И не потому, что российские перевозчики любят скакать по лестницам при расчехлении прицепа. Просто Государственный таможенный комитет не дает на такие прицепы и полуприцепы «Свидетельства о допущении дорожного транспортного средства к перев-

возке грузов под таможенными печатями и пломбами». История этого вопроса сложна, но сводится в итоге к непорядочности российских перевозчиков при международных перевозках. Сначала этот вопрос подняли европейские страны, после этого несколько лет назад ГТК принял решение прекратить выдавать свидетельство на прицепы шторного типа национальным перевозчикам.

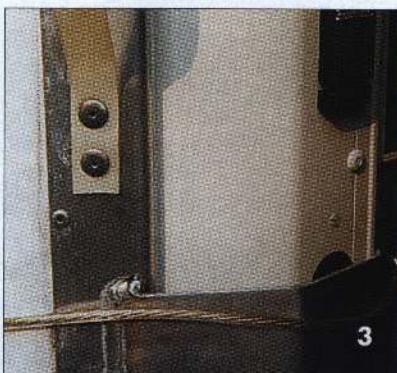


ли предложили технически несложное решение: усилили углы металлическими пластинами, через которые пропустили таможенный трос. Как заверяют представители «Новтрака», такой прицеп без труда получит свидетельство о допущении в ГТК.



В европейском стандарте таможенный трос проходит только по бортам прицепа. Верхний край тента этого троса не имеет, и теоретически, а может, и практически, через верхние углы тента можно попасть в таможенную зону. Поэтому наши перевозчики, закупая такие подержанные прицепы, вынуждены их переделывать; пропускать дополнительный трос по верху или наглухо заклеивать верхний край тента к каркасу.

Учитывая национальную особенность, немецкие производите-



1. Ремни для крепления груза цепляются за скобу

2. Владелец фирмы Герхард Зоммер



3, 4. Дополнительные металлические уголки позволяют зарегистрировать полуприцеп в ГТК.

ООО «РЕФТРАНССЕРВИС»

**Продажа импортных
полуприцепов,
тентованных и
рефрижираторных,
новых и б/у**

Раменский район, аэропорт Мячково
Тел.: (095) 796-2384
(095) 552-9888
Факс: (095) 182-2317
www.treiler.ru e-mail: radma@radma.ru



АКСИ ТЕХЦЕНТР
ООО

РЕМОНТ
прицепов
и полуприцепов
иностранных
производства
любой сложности

Тел.: (095) 743-743-2
598-2953

изготовление и ремонт

ТЕНТОВ и КАРКАСОВ

т.н. 960-9825
(8.00-24.00),
593-1236

✓ срочно, без выходных,
✓ гарантийное обслуживание,
✓ установка ворот,
✓ бортов (в т.ч. алюминиевых)

✓ нанесение рекламы,
✓ автопокрытия и
полога из брезента,
✓ ремни крепления грузов,
переделка тентов под TIR

ЛеTeКо





Александр Евдокимов,
Александр Новиков.
Фото Александра Новикова
и фирм-производителей

Обзор автобусов на **MIMS- 2002**

«Грузовая» часть прошедшей выставки была, мягко говоря, бедновата. Реальных новинок – раз, два, и обчелся. Зато автобусов было чуть ли не втрое больше. Российский автобусный рынок понемногу набирает обороты, привлекая с каждым годом все больше и больше отечественных и зарубежных производителей, которые пытаются заранее отхватить кусок от этого лакомого пирога...

Автобусный холдинг «РусАвтоПром» выставил продукцию «ПАЗ» и «ЛиАЗ». Пазовцы показали новую модификацию «Авроры» – ПАЗ-4230-01К. Машина среднего класса вмещает 35 человек и может работать как на междугородних, так и на туристических маршрутах. Автобус отличается салоном повышенной комфортности (комплектацию подбирает заказчик) и слегка измененным дизайном кузова. Двигатель – 6-цилиндровый дизель Cummins D180 мощностью 180 л.с., КПП – шестиступенчатая «механика» фирмы Praga.

Ликинский автобусный завод презентовал первый опытный образец долгожданной городской «гармошки». Автобус особо большого класса ЛиАЗ 6212 (фото 1) при длине 17 630 мм имеет 33 посадочных места при общей вместимости 178 человек. Узел сочленения головной и хвостовой части поставляет немецкая фирма Hubner, которая является одним из лидеров в производстве подобных систем. Машина имеет так называемую «толкающую» компоновку, при которой расположенный в «хвосте» двигатель приводит не средний, а задний мост. В качестве



силового агрегата применен современный мотор Caterpillar 3126, соответствующий нормам Евро-3 и оснащенный передовой системой гидравлического привода насос-форсунок с электронным управлением. Шестицилиндровый дизель при объеме 7,2 литра выдает 300 л.с. и передает крутящий момент через трехступенчатую автоматическую КПП Voith Diwa. О сроках начала производства пока говорить рано, так как машине еще предстоят долгие доводочные испытания.

Лидером по количеству выставленных новинок оказался «ЛАЗ». Заводчане привезли сразу пять машин обновленного модельного ряда. (Кстати, после окончания салона все машины отправились в пробег протяженностью более 10 000 км.) Семейство машин теперь называется «Лайнер 9, 10 и 12». Цифровые индексы означают округленную длину автобусов, которая составляет 9, 10 и 12 м, соответственно. На базе «Лайнера 9» предлагается пригородная модификация ЛАЗ-А1414 (фото 2), имеющая 39 сидячих мест при общей вместимости до 66 человек. Второй пригородный автобус – ЛАЗ-42078 длиной 10 м. Третий «пригородник» – большой 12-метровый ЛАЗ-52078, вмещающий до 84 человек. Семейство городских машин представлено 2 моделями. Одиночный ЛАЗ-52528 при длине 11 140 мм вмещает 97 человек. Зато новый сочлененный ЛАЗ-А291 (фото 3) при длине 17 м вмещает уже до 170 человек. Выставленные машины были оснащены дизелем ЯМЗ-236 мощностью 195 или 230 лошадиных сил. Исключение составляет лишь «гармошка», оснащенная 245-сильным мотором RABA D10.

Производство автобусов «Волжанин» из города Волжский – один из старейших участников московских автосалонов, и каждый раз фирма старается выставить что-то новое. Вот и этот раз были представлены

два новых эффектных туристических лайнера «Волжанин-5285». Первая машина выполнена в роскошной модификации «Офис на колесах» (фото 4) и построена на шасси Scania. Второй «Волжанин-5285» имел более простое исполнение и другие агрегаты. Силовой агрегат – венгерский дизель Raba D10, мосты и рулевое управление – той же фирмы. Кроме этого, на выставке «Волжанин» и Scania подписали договор о поставке 20 шведских шасси под новые городские трехосные автобусы «Волжанин-6270» (он также выставлялся на Красной Пресне) длиной 15 м.

Московский «АМО-ЗИЛ» не собирается уступать рынок небольших автобусов нижегородцам, поэтому продолжает работать над созданием автобусов малой вместимости на шасси «Бычка». На салоне были показаны две модификации. Одна почти стандартна, но имеет две боковые двери. Вторая модификация 325010 отличается слегка измененным дизайном и болгарским 111-сильным турбодизелем VAMO. Ничего не стоило пройти мимо другого проекта, также созданного на базе «Бычка». Речь идет об автобусе «Иней-3265» (фото 5), который был спрятан от взоров посетителей павильоном «ВАЗа». Однако самые любопытные догадались рассмотреть его и выяснить, что основой машины служит шасси ЗИЛ-5301Е0. Автобус разработан ООО «МинТрансКомплект» из поселка Черноголовка Ногинского района, а продавать его должна фирма «ЛАЗ-контракт». При длине 7450 мм снаряженная масса «Инея» составляет 4900 кг. В зависимости от исполнения в салоне может быть 19 или 20 мест при общей пассажировместимости в 30 человек. Приводится автобус 110-сильным дизелем Д-245.12, который агрегирован с 5-ступенчатой КПП. Строить машину предполагается



на многих предприятиях Московского региона, но его ориентировочная цена в \$17 000 представляется слишком высокой.



Минчане впервые показали на Московском автосалоне низкопольный городской автобус МАЗ-103 (фото 6) в исполнении «Арктика». В свое время этот автобус был разработан по заказу ОАО «ГМК Норильский никель» для работы в суровых климатических условиях Севера. В первом номере журнала за этот год мы уже рассказывали об этой машине, единственный экземпляр которой проходил испытания в Норильске. По успешным итогам испытаний для Норильска заказана уже целая партия таких автобусов, один из которых и был выставлен на автосалоне. При длине 12 м автобус имеет 23 посадочных места при номинальной вместимости 100 пассажиров. В салоне – утепленный пол, двухконтурная система отопления и три вытяжных вентилятора, заменяющих форточки в окнах. Кстати, сами окна представляют собой двойные вклеенные стеклопакеты, что дает герметичность и добавляет кузову жесткости. Кроме этого, учитя опыт эксплуатации в северных условиях, конструкторы установили дополнительную защиту двигателя. Автобус производится шестицилиндровым 236-сильным дизелем Deutz BF, который агрегатирован с 4-скоростным «автоматом» Voith Diwa (возможна установка механической КПП ZF). Мотор оснащен предпусковым подогревателем, обогревом топливных фильтров и системой вертикального выхлопа. Для облегчения посадки/высадки пассажиров в подвеске применена система «клинилинг» (ставится по заказу), которая накреняет автобус на правую сторону, опуская пол до уровня бордюрного камня.

Нефтекамский автозавод («НефАЗ») показал модель 5299-01 «Север» (фото 7) на шасси КамАЗ-5297 для перевозки пассажиров по пригородным маршрутам. В корме установлен V-образный 8-цилиндровый турбодизель КамАЗ-740 мощно-

стью 240 л.с., позволяющий развивать полностью груженому автобусу скорость до 90 км/ч.

Мичуринский автобусный завод («МАЗ») под Тамбовом – предприятие довольно старое. Свою работу он начал в 1951 году, а с 1955-го освоил ремонт автобусов ЗИС-127, ЗИС-158 и разных модификаций «ЛАЗа». В декабре 1992 года руководство завода приняло решение о самостоятельном изготовлении автобусов, и через пять лет завод вошел в первую тройку российских предприятий, производящих автобусы среднего и большого класса. На MIMS-2002 завод представил модернизированный городской МАЗ-52661 (фото 8) общей вместимостью 111 человек с 230-сильным мотором и КПП ЯМЗ. Также на салоне дебютировал 47-местный междугородный МАЗ-5266 (фото 9), построенный на базе городской модели, но отличающийся от нее более богатой комплектацией и наличием багажных отсеков.

Из Татарстана вновь приехала молодая автобусостроительная фирма «СканТат Алабуга». Эта организация основана в ноябре 2000 года как дочернее предприятие шведской компании ScanTat AB (в данном случае Scan означает «Скандинавия», но не Scania), ориентированное на выпуск автобусов малого и большого классов. Предприятие базируется на производственных мощностях Елабужского автомобильного завода, а заказчиком выступает правительство Татарстана. Основная выпускаемая модель – городской «СканТат-5226 Барс» на шасси КамАЗ с 276-сильным дизелем Volvo Penta TWD и казанским «автоматом» Voith. С января этого года выпущено 25 автобусов по цене примерно \$75 000. В этом году татарстанцы показали еще одну из своих разработок. Это туристический автобус «СканТат-

6208» (фото 10), построенный уже на шасси Scania K114 с 11-литровым мотором.

Украинский завод «Черкасский автобус», входящий в состав «Укрпроминвеста», впервые привез в Москву две машины с «увесистым» именем «Богдан». Первая модель – экспериментальный междугородний автобус А-144 (фото 11) длиной почти 10 м. Но не менее интересен и второй «Богдан». Это уже серийный (в начале этого года выпущено около двухсот подобных машин) автобус малого класса А-091 (фото 12). Городской вариант этой машины при длине 7 м имеет 22 посадочных места при общей вместимости до 50 пассажиров. Автобус построен с применением агрегатов японского грузовика Isuzu NQR17P. От Isuzu взяты 5-ступенчатая механическая КПП, мосты, рулевое управление, элементы тормозной и электронной системы, панель приборов – всего около 12 наименований. Четырехцилиндровый дизель объемом 4,5 л мощностью 121 л.с. тоже несет на себе клеймо Isuzu. Передняя подвеска – рессорная, а сзади рессоры дополнены пневмобаллонами.

На стенде фирмы «Хендеком-Транс» (российский дистрибутор концерна Hyundai Motor Company) были выставлены три автобуса, которые уже достаточно известны в России (фото 13). Первая машина – развозной 28-местный автобус малого класса County с удлиненной базой. Этот автобус аналогичен японской Toyota Coaster, однако имеет некоторые отличия. Это немного другой дизайн, иная комплектация и отделка салона, более высокий потолок и, разумеется, более низкая цена при сохранении высокого качества. Так, цены богато укомплектованных машин начинаются с отметки примерно в \$44 000. Кроме этого, County в отличие от своего японского двойника оснащается более простым и на-

дежным «грузовым» мотором с рядным ТНВД. Выставленный County был оснащен 4-цилиндровым 3,2-литровым турбодизелем мощностью 115 л.с., 5-ступенчатой «механикой» и рессорной подвеской. Тормозная система может быть дополнена АБС и горным тормозом.

Второй номер корейской программы – двухдверный городской автобус серии Aero City 540, который пришел своим ходом из города Лесной (Свердловская область). При длине около 11 м машина имеет 19 посадочных мест при общей вместимости в 78 человек. Интересно, что вторая дверь этого автобуса не складывается, а сдвигается внутрь, как в вагоне метро. Кроме этого, для безопасности пассажиров в проеме этой двери установлены фотоэлементы, по сигналу которых электроника блокирует педаль акселератора и не дает машине тронуться до тех пор, пока дверь полностью не закроется. Выставленная машина была оснащена самым мощным из предлагаемых моторов – 6-цилиндровым турбодизелем рабочим объемом 11 л и мощностью 300 л.с., который передает крутящий момент через механическую пятиступенчатую КПП. Средний расход топлива – 25 л на «сотню». В подвеске применены рессоры, тормоза оснащены АБС, а основные узлы и агрегаты подвески имеют систему централизованной смазки. Кроме двухдверной модели в Россию также поставляются и трехдверные модификации, причем специально для нашего рынка корейцы монтируют на машинах кабину водителя. Модель Aero City продается в России уже около 7 лет и, как показывает практика, имеет мало конкурентов в соотношении цена/качество/окупаемость. Так, при цене порядка \$70 000 автобус окупает себя за три года даже при трехрублевой цене за билет. В итоге на автосалоне был заключен контракт на поставку 10





13



14



15



16

новых машин в Лесной (в дополнение к 5 машинам, которые там уже работают) и двух автобусов для Новоуральска. А под занавес Aero City удостоился еще и титула «Лучший городской автобус MIMS-2002».

Венчал экспозицию туристический лайнер Hyundai Aero Express HSX стоимостью от \$110 000. Двенадцатиметровый автобус вмещает 43 пассажира и оборудован кондиционером, видеодвойкой, аудиосистемой, камерой заднего вида, термосом/холодильником и многим другим. Сердце лайнера – флагманская 13-литровая турбодизельная «шестерка» D6CA38B мощностью 380 л.с. Мотор оснащен насос-форсунками и электронной системой управления. Плавность хода обеспечивает пневмоподвеска. За безопасность движения отвечают АБС и противобуксовочная система. С 1997 года в России уже продано 12 однодверных и 3 двухдверных Aero Express.

В заключение заметим, что автобусы Hyundai, отправляемые на экспорт, имеют три основные комплектации: так называемая южная, стандартная и северная. Последняя комплектация для России особо актуальна и включает морозостойкие резинотехнические изделия и предпусковой подогреватель. Кстати, отсюда же идут и проблемы у владельцев машин, купленных у «серых» дилеров. Нередки ситуации, когда, например, в нашу страну привозят машину, рассчитанную на жаркую Африку. И в случае поломки такая машина может надолго встать из-за отсутствия нужных запчастей, которые придется заказывать либо из Кореи, либо из той же Африки.

В секторе автобусов среднего класса конкуренция раскручивается подобно маховику. И на наш рынок прорываются все новые и новые производители. В этом году посетители моторшоу могли впервые увидеть турецкий международный автобус

бус среднего класса BMC Belde 850 Re Minibus 2001 модельного года (фото 14). Выставляла машину нижегородская фирма «Самотлор-НН», которая является официальным импортером автобусов BMC по России и СНГ. Автобус длиной почти 9 м вмещает 36 человек и имеет полную массу до 12 т. Салон оборудован холодильником, климат-контролем, магнитолой и видеодвойкой. В движение машину приводят проверенный временем 6-цилиндровый турбодизель Cummins B-215, который уже давно изготавливается на заводах BMC по американской лицензии. Агрегат объемом 5,9 л развивает 215 л.с. при среднем расходе топлива порядка 20 л на 100 км. Крутящий момент в 700 Нм передается на задний мост Meritor через 6-скоростную механическую коробку передач ZF. Подвеска автобуса – на пневмоподушках и амортизаторах. В Турции такая машина обошлась бы заказчику в районе \$58 000, однако после ввоза в Россию цена вырастает примерно до \$100 000. Но есть вероятность, что такой автобус будет собираться в нашей стране и тогда цена машины должна снизиться.

Венгерская фирма «Кравтэкс», основанная в 1992 году, известна тем, что занималась экспортом капитально отремонтированных автобусов Ikarus. Примерно 600 таких автобусов было поставлено и в Россию. В 1999 году на фирме было принято решение начать самостоятельный выпуск автобусов, для чего у чешской автобусостроительной фирмы SOR была куплена лицензия на производство. Выпускаемые машины получили торговую марку Credo и от своего прародителя они отличаются элементами комплектации и тем, что некоторые узлы и агрегаты изготавливаются венгерскими заводами. На Мотор-Шоу-2002 был показан один такой автобус (фото 15). Туристический Credo LC 9,5 имеет длину 9,5 м и вмещает 30 человек. В салоне – ту-

алет, кухня, холодильник, пара столов, кондиционер и видеодвойка. В качестве силового агрегата применен 6-цилиндровый турбодизель Iveco 8265.6 Euro 2 мощностью 207 лошадиных сил. Механическая КПП оснащена замедлителем Voith, мосты поставляет фирма RABA. Интересная машина, вот только цена «кусачая» – около \$145 000. Тем не менее за этот год уже продано два автобуса. Кстати, фирма SOR тоже присутствовала на моторшоу.

Ikarus выставил на салоне два модернизированных автобуса. Первый – междугородний C56 (аналог модели 256), вмещающий 82 пассажира. Двенадцатиметровый автобус (фото 16) оснащен 310-сильным мотором Iveco Cursor Euro 3, который позволяет разогнать машину до 118 км/ч. Второй экспонат – городской сочлененный Ikarus C83, в основе которого лежит знакомая 283-я «гармошка», коих во множестве колесит по нашей стране. На обновленной машине изменен дизайн светотехники и бамперов, увеличена длина (с 16,5 до 18 м при вместимости 178 человек) и применен мотор Renault M1HR мощностью 295 л.с. Одна такая машина сейчас проходит испытания в Филевском автобусном парке.

Одним из заметных событий MIMS-2002 стал российский дебют туристического лайнера Setra S 411 HD (фото 17). Это самая короткая модель в семействе TopClass 400. Ее длина – 10 100 мм. Салон выставочного образца имел VIP-исполнение, включающее видеосистему с двумя мониторами, CD-проигрыватель, кухню, туалет, холодильник и климат-контроль. Приводится автобус V-образным шестицилиндровым двигателем серии OM 501 LA объемом 11 950 куб. см и мощностью 354 л.с. Всего за текущий год в России были проданы три (с учетом выставлявшегося) автобуса TopClass 400.

Вторым экспонатом на стенде EvoBus Russland (российское автобусное подразделение фирмы DaimlerChrysler) был уже известный в России междугородний туристический Mercedes-Benz Intouro (O 560), впервые оборудованный двигателем стандарта Euro 3. Дизель OM 457 hLA при объеме 12 л развивает 354 лошадиные силы. Машина длиной 12 м вмещает 44 пассажира и оснащена кухней и туалетом. Заметим, что этот автобус пока единственный в стране.

Чешское кузовное ателье Karosa, входящее в международный холдинг Irisbus, показало в столице одну из своих последних моделей. Это междугородний автобус Ares-15 M, производство которого начато весной этого года. Данная машина (фото 18) построена на базе одноименной модели Renault Ares и предназначена для перевозки пассажиров на средних и дальних маршрутах. Машина длиной 15 м построена по трехосной схеме, где передняя и задняя оси управляемые, а средняя ось – ведущая. В движение Ares приводится шестицилиндровым мотором Renault объемом 11 120 «кубиков» и мощностью 362 лошадиные силы.

На рынке городских автобусов появился очередной серьезный игрок. Это Scania, атака которой на российский рынок теперь подкрепляется с помощью недавно запущенного автобусного завода в Санкт-Петербурге. Заводчане привезли в Москву городской автобус серии OmniLink из первой партии собранных в Питере машин (фото 19). Автобус длиной 12 м вмещает до 122 человек. Мотор – Scania DC9 Euro 3 мощностью 230 лошадиных сил, КПП несет на себе клеймо ZF. Интересно, что кузов полностью изготовлен из алюминия, а передние и задние панели выполнены из стеклопластика. С одной стороны, это отличная защита от коррозии, но вместе с



этим такое высокотехнологичное решение выливается в соответствующую цену самого автобуса, которая составляет порядка \$150 000. Тем не менее кемеровское ПАТП №2 уже закупило пять таких машин. Всего же в этом году Кемеровская область (первый субъект РФ, закупивший автобусы Scania) должна получить сто новых «шведов», поставляемых по лизинговой схеме.



КОРЕЙСКИЙ ПОБЕДИТЕЛЬ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Дмитрий ЗЛЕНКО

«На каком автобусе возят, так и играем!» – сказал один из футболистов подольской команды «Витязь» после оглушительной победы в четвертьфинале. И ведь, действительно, то, на чем ты передвигаешься, накладывает свой отпечаток на жизненный тонус... С уверенностью можно сказать, что автобус Aero Express корейской фирмы Hyundai оказывает исключительно благоприятное влияние на боевой дух спортсменов.

Внешне Aero Express напоминает чисто европейский автобус – солидность и современность в каждой линии. Корейские автомобили легко можно распознать по большеглазости фар, однако у Aero Express оптика довольно-таки стильная. Ощущение та-



кое, будто автобус всматривается вдаль, прищурив оба глаза.

Рабочее место

Водительское пространство продумано до мелочей — все под рукой, но вместе с тем очень просторно. О подобной эргономичности можно только мечтать. На приборной панели ничего лишнего: спидометр, тахометр, датчик уровня топлива, температуры... Скомпоновано все так, что водителю не надо отвлекаться от дороги, дабы разглядеть, что показывают приборы.

Несмотря на нескончаемое количество кнопочек и клавиш на

торпедо, запутаться в них будет сложно. Это в российских автобусах кнопки расположены как Бог на душу положит! В Hyundai все сгруппировано: одна группа отвечает за внешнее освещение, другая — за внутреннее, третья — за климат в салоне, четвертая — регулирует электрозеркала с подогревом... Словом, вопросов типа: «Интересно, что же за кнопку я нажал?» — не возникнет.

Следует отметить превосходную систему зеркал. В Aero Express боковые лопухи расположены на одном уровне с головой водителя. То есть шоферу нет необходимости задирать голову к потолку, чтобы проверить зеркала. Достаточно просто, не поворачивая головы, посмотреть налево или направо.

Теперь больше нет проблем с парковкой, поскольку Hyundai Aero Express оборудован панорамной видеокамерой заднего вида. Водитель включает задний ход и тут же на маленьком мониторе видит все, что находится позади автобуса. К тому же опция

заднего вида доступна не только при включенном заднем ходе — нажатие клавиши, и в любой момент наслаждаетесь задним видом.

Удачное решение нашли хендэвцы, проектируя лобовое стекло. Вместо традиционного для европейцев монолита корейцы сделали разделение лобового стекла напополам (на левую и правую половины). Как показывает практика, автобусы с лобовым стеклом-монолитом не выдерживают российских ухабов и из-за своей большой площади лопаются. Замена такого лобового стекла обойдется примерно в 6–8 тысяч зеленых. С лобовыми стеклами лайнера Hyundai Aero Express такого не может случиться по определению, ведь стойка между левым и правым стеклом служит дополнительным ребром жесткости, которое не позволяет кузову «гулять» от бесконечных встрясок...

Комфорт

Именно на Hyundai Aero Express впервые в автобусостро-





1. Водительское место по-домашнему уютно и эргономично
2. Водитель за «штурвалом»
Hyundai Aero Express
3. Холодильник. Он же нагреватель

ительстве применена система раздельного кондиционирования/отопления салона и рабочего пространства водителя. Выражаясь проще, водитель может создать в своем пространстве зимнюю прохладу, а людям в салоне

устроить настоящий Ташкент. В общем, и волки сыты и овцы целы.

На данной модели может быть установлен как климат-контроль, так и кондиционер. На Hyundai Aero Express стоят



отдельно кондиционер с трехступенчатым фрионовым компрессором (даже если за бортом +50° С в салоне температура не больше +20° С!) и отдельно система отопления. Еще что поразило, так это скорость охлаждения воздуха. Две минуты работы «кондея» в среднем режиме, и уже хочется надеть шубу!

Радиатор кондиционера вынесен на крышу. Это позволяет добиваться как более быстрого кондиционирования, так и гигиеничности самого радиатора. На большинстве европейских автобусов радиатор кондиционера расположен в моторном отсеке, да причем так, что вся грязь с дороги оказывается в его сотах, а это приводит к быстрому выходу из строя системы кондиционирования.

Салон

Одним из основных достоинств салона является пол. Если в автобусах европейских кровей пол идет амфитеатром (т.е. в задней части салона высота от пола до потолка гораздо ниже, чем в передней), то в Hyundai Aero Express пол идеально ровный. И высота от пола до потолка такова, что в этом лайнере можно с одинаковым комфортом возить как футбольную, так и баскетбольную команду.

Об удобстве расположения сидений можно писать очень долго. Широкий проход между рядами. Достаточно большая дистанция до впередистоящего сиденья позволяет с завидным комфортом вытянуть ноги. При этом число посадочных мест ничуть не уменьшилось – 43.

Там, где обычно находится туалет, в Hyundai Aero Express расположена мини-кухня (титан для кипячения воды и сосисочница). Опыт эксплуатации автобусов такого типа показывает, что

наличие туалета в салоне не всегда удобно — запах от него окутывает все заднее пространство. Поэтому кухня — в самый раз.

Сразу за кухней расположена так называемая барная стойка на две персоны.

В передней части автобуса находится холодильник, и он же и нагреватель. То есть при желании можно охладить бутылки с водой, а если щелкнуть тумблер в другую сторону — можно подогреть бутерброды.

Цветной телевизор и видеомагнитофон сделают длительное путешествие приятным, а объемный стереозвук создаст иллюзию дорогого кинотеатра. Вот уж никогда бы не подумал, что в автобусе может стоять такая роскошная звуковая система!

Начинка

Шестицилиндровый рядный дизель с изменяемой геометрией турбины фирмы General Motors развивает мощность до 380 «лошадей». Объем двигателя 13 л. Экологический стандарт Евро-2. Ресурс двигателя — 1 млн. км. Разгон от 0 до 100 км/ч — около 30 с. Средний расход топлива — 30 л на «сотню». Объем топливного бака 400 л.

Для легкого пуска система питания оснащена предпусковым подогревателем «Вебасто».

Отдельной строкой хочется отметить удобство доступа к основным агрегатам. Я был искренне удивлен, когда увидел, что к **ЛЮБОМУ**узлу можно добраться, не снимая галстука и белой рубашки. Поменять ремни — нет проблем. Заменить фильтры — элементарнее не придумать!

Система натяжения ремней проста и надежна. Те, кто помнит устройство натяжки ремней на

ГАЗ-51, поймут, что лучшего механизма не придумать!

В отличие от европейских собратьев в автобусе Hyundai Aero Express аккумулятор расположен не рядом с мотором, а в отдельном отсеке, что обеспечивает его чистоплотность.

Любой водитель знает, что после каждой дальней поездки соты радиатора забиваются насекомыми, избавление от коих сплошная мука. Чтобы облегчить жизнь шоферу, радиатор на корейском лайнере защищен тонкой, но вместе с тем прочной москитной сеткой, которая при необходимости снимается и отправляется в стирку.

КПП

Коробка передач механическая 5-ступенчатая. Поражает



2



1. Удобные посадочные места для игроков команды

2. Видеомагнитофон

3. «Зеркало» заднего вида



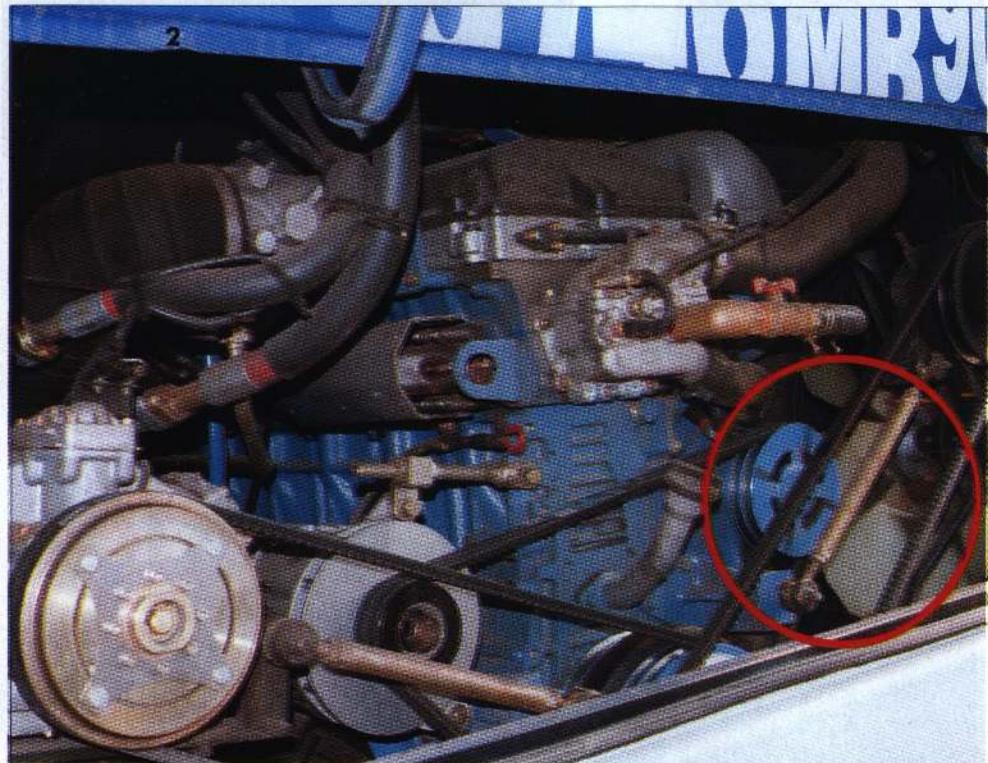
1. Сосисочница и титан для кипчения воды

2. Моторный отсек. В круге – натяжитель ремня

мягкость включения передач. Не ощущаешь рывка, даже если резко бросить сцепление. Удачно подобраны шестерни на 3-й передаче – в диапазоне от 45 до 90 км/ч стрелка тахометра находится в зеленой зоне.

Смазка

Теперь больше не надо ползать под автобусом на карачках, чтобы смазать узлы трения (рулевые тяги, подшипники ступиц и т.д.). Бачок центральной смазки закрытого типа находится в одном



отсеке с предпусковым подогревателем, что предотвращает застывание смазки. Компьютер автоматически определяет, в какой точке создалось масляное голодание, и при необходимости подает смазку к детали.

Подвеска

Подвеска зависимая, пневматическая. В зависимости от дорожных условий автоматически подбирает оптимальный дорожный просвет. Для инвалидов предусмотрена опция нулевого клиренса.

Управление

Для своих почти 12 м Aero Express невероятно поворотлив. К тому же удачный подбор двигателя и коробки передач позволяет похулиганить на дороге. Благодаря мощным механическим стабилизаторам торсионного типа Hyundai Aero Express очень легко проходит крутые повороты. Удлиненная колесная база (6 м 15 см) делает любые неровности практически незаметными.

Тормоза

«Тормозит как вкопанный» – такими словами можно охарактеризовать тормозную систему. Hyundai Aero Express оборудован не только привычным ABS, но и системой ASR Jake Brake, принцип действия которой в некотором роде схож с «горным тормозом». Jake Brake – это деблокационный моторный тормоз, названный по имени изобретателя Джакобса. Работа двигателя в режиме торможения с Jake Brake (подача топлива прекращена) следующая: воздух, пройдя турбокомпрессор, попадает в цилиндр. Колеса, вращаясь, толкают поршень вверх и сжимают воздух, но в ВМТ выпускной клапан открывается, и

весь воздух выходит наружу. После достижения ВМТ клапан закрывается, поршень по инерции идет вниз, создавая разрежение в цилиндре (но топливо не поступает). Это разрежение тормозит поршень и в конечном счете ведущие колеса. Для большей наглядности представьте, что вы выключили двигатель, но при этом оставили включенную передачу. Jake Brake существенно помогает экономить тормозные колодки.

Мнение водителя

— За 20 с лишним лет вождения автобусов я перепробовал практически все марки, как отечественные, так и импортные, — делится впечатлениями Николай, водитель спортивного клуба «Витязь». — Hyundai Aero Express — это первый автобус, за время эксплуатации которого у меня не возникло ни малейшего нарекания. Он просто идеален для России. С увереннос-

тью могу сказать, что на сегодняшний день Hyundai Aero Express на голову выше своих европейских конкурентов по многим параметрам. Помимо качества этот автобус обладает еще одним немаловажным достоинством — приемлемой ценой.

Итог

Если бы игроков сборной России по футболу возили на Hyundai Aero Express, победа была бы у нас в кармане!

HYUNDAI
КОМТРАНС
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

Комфорт и качество Hyundai проверено российскими дорогами.



County 12-28 мест



Express HSX 28-45 мест



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) 255-2515, 234-0728, 255-2912, факс: (095) 255-2903, 255-2804.
E-mail: hyundai@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

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

КамАЗ-6520.

ЗАТЯНУВШИЕСЯ РОДЬ

Дмитрий ЗЛЕНКО, фото автора

Ну наконец-то! Дожили до того дня, когда КамАЗ-6520 появился в свободной продаже. На сегодняшний день продано чуть более 20 машин, поэтому говорить об опыте эксплуатации автомобиля еще ой как рано. Но рассказать о том, что представляет из себя камазовский самосвал, – наш долг.

Уже давным-давно назрела необходимость в самосвалах грузоподъемностью 20 – 30 т. Западные фирмы добрый десяток лет выпускают такую технику, однако наш отечественный производитель зачесался только сейчас. Такая не-

торопливость вполне объяснима – буржуйские самосвалы стоят по-

рядка 80 тысяч зеленых, и у большинства россиян не остается дру-



гого выхода, как приобретать отечественные самосвалы грузоподъемностью до 15 т.

В течение долгих лет завод в Набережных Челнах наращивал грузоподъемность своих самосвалов на базе КамАЗ-5511. Максимум, что удалось достичь, — это грузоподъемность в 15 т. Создать на старой базе автомобиль нового семейства грузоподъемностью не менее 18 т оказалось невозможno — конструкция исчерпала все ресурсы. Поэтому разработчикам предстояло создать грузовик с нуля.

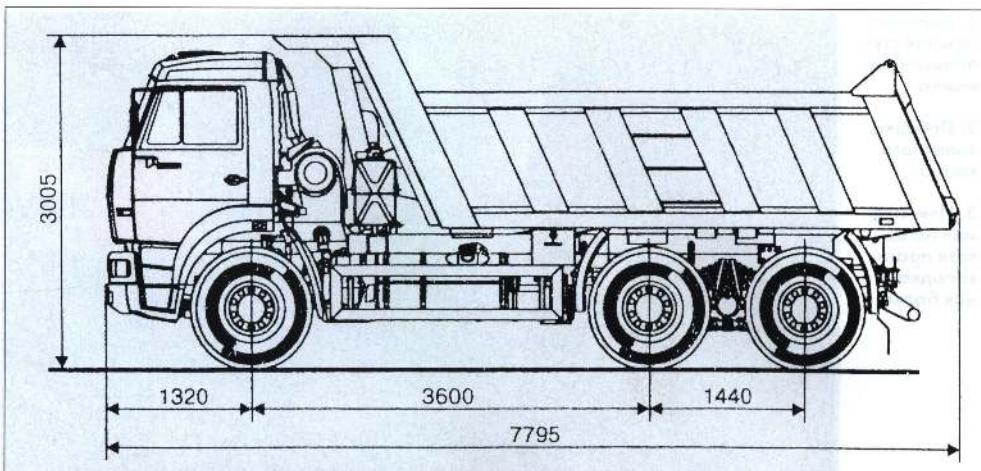
Рожали КамАЗ-6520 долго. Не один год. И вот он! Плод бессонных дней и ночей явился на свет. Новорожденного тут же показывали по всем центральным каналам ТВ, но в свободной продаже он появился лишь год спустя.

Несмотря на то что КамАЗ-6520 был создан на базе оригинальных узлов и агрегатов, в его конструкции все же нашлось место для запчастей с самосвалов прошлого поколения. Можно сказать, что вопрос ремонтопригодности наполовину решен. Почему наполовину? Да потому, что если в дороге откажет какая-нибудь оригинальная детальюшка, то в магазине запчастей ее вряд ли удастся найти. Да и в специализированном сервисе она будет стоить как на иномарку.

Рама

В конструкции рамы мало что изменилось. Она, как и прежде, лестничного типа, правда, ее лонжероны стали на порядок массивнее и, следовательно, жестче. Лонжероны самосвалов, предшествующих КамАЗу-6520, едва ли смогли бы выдержать возросшие нагрузки.

Еще один конструктивно интересный элемент — противоподкатная балка. Если раньше она была приварена к раме намертво, то теперь ее можно регулировать по высоте.



Техническая документация

Кабина

Чисто внешне КамАЗ более чем узнаваем. То ли фантазии у дизайнеров не хватило, то ли стиль камазовский решили выдержать — сказать трудно. Единственное, на что сразу обращаешь внимание, — это на дополнительную ступеньку-подножку.

За счет шин размерностью 320 R508 КамАЗ-6520 немного подрос.

Регулируемая рулевая колонка

Внутри кабины мне удалось найти лишь два новшества — регулируемую по углу наклона рулевую колонку и кран стояночного тормоза, который «переехал»

Технические данные

Снаряженная масса	12 950 кг
Грузоподъемность	20 т
Полная масса	33 100 кг
Максимальная скорость груженого автомобиля	не менее 80 км/ч
Максимальный угол подъема груженого автомобиля	не менее 25%
Объем кузова	12 м ³
Угол подъема кузова	50 градусов
Мощность двигателя	320 л.с.
Максимальный крутящий момент	1229 Нм при 1200 – 1400 об/мин
Токсичность двигателя	Евро-2

1. Дополнительная ступенька-подножка

2. Лебедка запасного колеса

3. Изменяемая по высоте противоводкатная балка



2



на переднюю панель. В остальном же салон, на мой взгляд, остался без изменений. Такой же кондовый, такой же шумный, такой же камазовский.

Кузов

Теперь его объем равен 12 кубам. Не так много, конечно, но все же прогресс! Скажу прямо, на кузове разработчики не экономили. Стучишь по нему — ощущение, будто по танковой броне дол-

бишь. Теперь понятно, почему в рекламе его танком окрестили. В принципе правильно. Экономить железо на кузове нецелесообразно. Будет, например, какой-нибудь поддатый экскаваторщик щебенку нагружать, да как жахнет ковшом по кузову... и все — на замену. Ну а если кузов прочный, как у КамАЗ-6520, так ему даже сотня пьяниц экскаваторщиков будет нипочем. Я вовсе не хочу оскорбить экскаваторщиков, но ведь в жизни всякое бывает.

Гидроцилиндр подъема кузова остался на привычном месте, но прибавил в диаметре. Увеличение диаметра связано, как минимум, с двумя позициями: во-первых, гру-

зоподъемность возросла до 20 т, во-вторых, добавилось еще одно, 4-е, колено в телескопе.

Под козырьком переднего борта красуются запаска и два стояночных противооткатных башмака. Лебедка запаски стала куда удобнее, чем на предыдущих моделях. Добраться до нее не составит проблем ни водителю, ни ворам. При помощи обычной монтировки, которая служит рукояткой, колесо снимается за считанные минуты. Башмаки скоммуниздить — еще проще.

Ведущие мосты

Абсолютно новые по своей конструкции. Для уменьшения размеров главные передачи сделаны разнесенными, с центральной конической передачей и планетарными колесными редукторами. К тому же такая конструкция главных передач позволяет существенно разгрузить их. Несомненно полезный довесок для самосвалов — это межосевой и межколесный блокируемый дифференциал. Теперь-то уж точно «танки грязи не боятся». С такими прибаханями КамАЗ-6520 может покорять любое бездорожье.

Задние мосты прикреплены к раме через реактивные штанги с резинометаллическими шарнирами.



Напомню, что на предыдущих моделях стояли шаровые пальцы – бесконечная головная боль водителей.

Ресиверы на КамАЗе-6520 обживают новое место. Они теперь располагаются вверху над центром моста. К тому же для осушения сжатого воздуха на самосвал установили силикогелевый патрон. Больше не нужно по утрам отвинчивать кранник и сливать конденсат.

КПП

Коробка передач механическая шестнадцатиступенчатая ZF 16s 151. Схема переключения – двойное «H» (при помощи флагка). Возросший крутящий момент до 1229 Нм вынудил разработчиков поставить более мощное сцепление – однодисковое диафрагменного типа с диаметром ведомого диска 420 мм. Привод сцепления гидравлическое с пневмоусилителем.

Двигатель

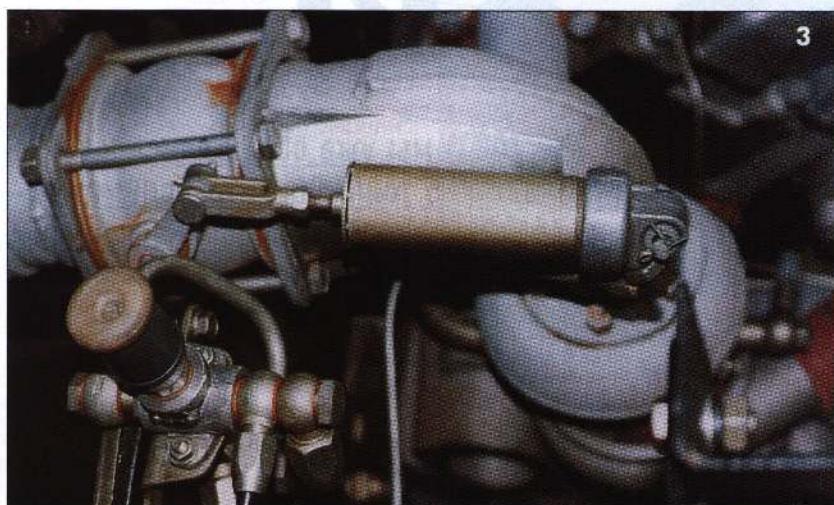
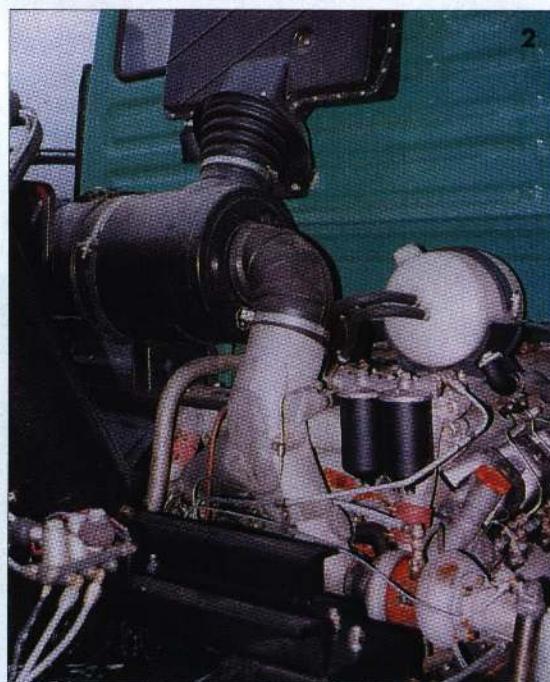
Ну и теперь о главном. О сердце самосвала. Прежний 260-сильный движок уступил место более мощному собрату. Под кабиной КамАЗ-6520 прячется 8-цилиндровый V-образный турбированный силовой агрегат мощностью 320 «лошадок». По сути, движок ничем не отличается от 260-сильного. Разница лишь в том, что в новом моторе при том



же диаметре цилиндров увеличен ход поршня до 130 мм и, как следствие, вырос литраж до 11,76 и мощность. Токсичность выхлопа у нового движка Евро-2. Ну чем не иномарка! Емкость топливного бака 350 литров.

В довесок рулевой механизм и насос гидроусилителя руля более производительные. Теперь не нужно подгазовывать на поворотах, чтобы барабанка легче крутилась.

Цена КамАЗ-6520 составляет примерно 29 500 долларов. Как видите, цифра на порядок ниже европейских аналогов. Однако пророчить КамАЗ-6520 большое и светлое будущее пока рановато. Посмотрим, как он зарекомендует себя в эксплуатации. Хотя первые отзывы о нем более чем благоприятные.



АКСИ ТЕХЦЕНТР
ООО

KAMAZ
новые и б/у

ПРОДАЖА
с гарантией
ОБМЕН
принимаем на комиссию



Тел.: (095) 743-743-2

1. Подвеска стала похожей на мазовскую

2. Под кабиной V-образная восьмерка 320 л.с.

3. Привод заслонки горного тормоза

Александр Евдокимов,
фото автора



Mercedes-Benz LK 814

опыт
эксплуатации

В прошлых номерах «АвтоТрака» (№ 1'2000, №2'2001) мы уже обращались к теме эксплуатации средних грузовиков грузоподъемностью 5 тонн. Объектом внимания тогда был белорусский МАЗ-4370, который зовут «Зубренком». Городские машины такого класса сегодня крайне востребованы, что может позволить «МАЗу» занять достаточно прочные позиции в этом секторе рынка. Российскому автопрому пока ответить нечем, зато подержанные импортные грузовики-одноклассники могут составить «минчанину» конкуренцию в отношении потребительские качества/цена. Сегодня мы поговорим об одном из них – среднетоннажном Mercedes-Benz LK 814, который сейчас очень популярен на рынке second hand.

Напомним, что среднетонажные грузовики Mercedes-Benz серии LK полными массами от 6,5 до 15 тонн выпускались с 1984 года и до середины 90-х годов, после чего на смену этим машинам пришло семейство Atego. В цифровых индексах, которыми обозначались грузовики LK, первая цифра указывает полную массу автомобиля, а две последние цифры обозначают мощность двигателя. В нашем случае индекс 814 говорит о том, что полные массы машин этой модификации ограничены восемью тоннами, а мотор развивает 140 лошадиных сил.

Фирма, в которую мы обратились за информацией, эксплуатирует двадцать пять Mercedes-Benz LK 814, имеющих варианты грузоподъемности 3,8 и 4,8 тонны. Грузовики 1989 – 1992 годов выпуска работают в России уже около двух лет. До этого машины работали в Германии и в Россию пришли, имея на спидометре до полутора миллиона километров пробега. Хотя, по мнению эксплуатационников, пробег машин вполне мог быть скручен и реальный километраж может быть и больше. Сейчас общие пробеги автопарка доходят до 750 тыс. километров и выше, из которых около 150 тыс. пройдены по России. Средний суточный накат составляет 300 километров. Теперь посмотрим, как показала себя техника за эти годы.

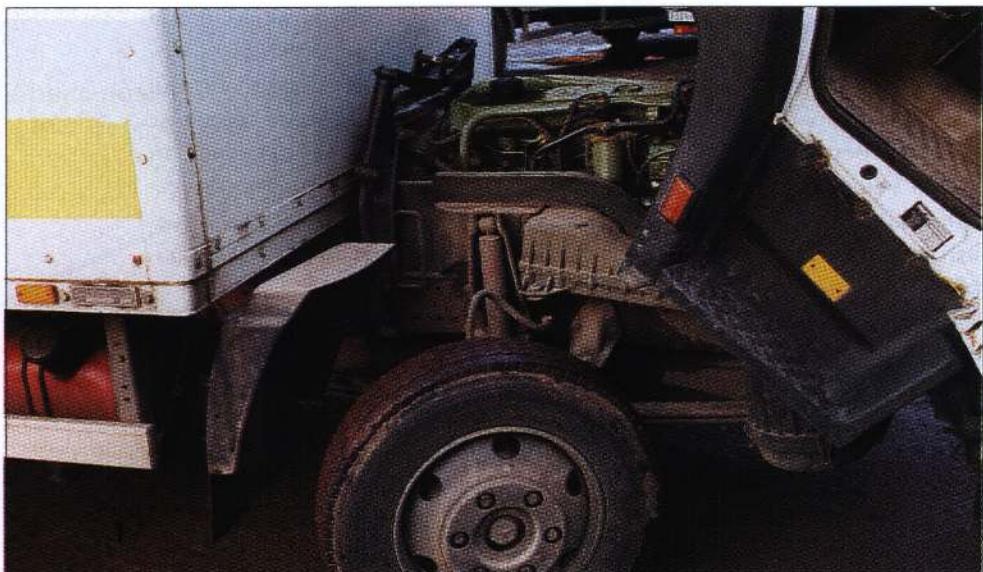
Просторная кабина машин имеет как трех-, так и двухместное исполнение. В двухместном варианте вместо центрального сиденья стоит вместительный «бардачок». Сама конструкция кабины имеет высокую жесткость, чего, помнится, не хватало мазовскому «Зубренку». Так, когда кабина откинута, у «немца» двери легко открываются и закрываются. Кроме этого, на «мерседе-

се» пластиковое крыло поднимается вместе с кабиной, открывая свободный доступ к мотору. (На «Зубренке» при откинутой кабине на раме остается подкрылок, который мешает подобраться к двигателю.) Передний бампер тоже изготовлен из «вечного» пластика, но вот стоит он под \$400.

На эксплуатируемых машинах стоят будки объемом от 25 до 32 кубометров с гидроподъемным бортом. Здесь есть несколько проблем. От старости у «лифта» начинают течь гидроцилиндры и перепускной клапан масляной магистрали. Найти запчасти весь-

ма сложно, так как мало кто в России занимается поставкой таких специфических деталей, да еще на такие старые машины. Вторая проблема – цены на эти самые детали. Новый перепускной клапан стоит от 7 до 12 тыс. рублей, а заказ одного гидроцилиндра из-за границы влетит в сумму от \$800 до 1200. В итоге на фирме у нескольких машин пришлось срезать гидролифт и вместо него вваривать обычные распашные «ворота», что на порядок дешевле – примерно 12 – 18 тысяч рублей. Третья проблема с будками – это их недоста-





1. К мотору
легко подступ-
тись

точная жесткость. Но, как и в случае с гидролифтом, этот упрек ни в коей мере не относится к фирме Mercedes-Benz. Здесь претензии уже к производителям фургонов, хотя изготавливателя тоже можно понять. Ведь изначально эти кузова строились под ровные европейские дороги. И тамошние производители вовсе не рассчитывали, что машины отправятся в Россию, на дорогах которой ку-

зов просто ходит ходуном и от этого элементарно разваливается. Поэтому фургоны приходится регулярно подваривать и дополнительно усиливать «косынками».

Сердце «восьмисот четырнадцатого» – атмосферный дизель серии OM 366. Шестицилиндровый мотор при объеме 6 литров выдает 140 л.с. и оснащен рядным ТНВД. Несмотря на большие пробеги, двигатели никаких гло-

бальных работ пока не требуют. А те неисправности, с которыми приходилось сталкиваться, невелики и имеют под собой одну почву – износ и возраст. Так, от старости начинаются протечки в месте прохождения топливной трубы в корпусе головки блока. Через резиновые сальники масло попадает наружу (фото 2). На фирме пробовали опаивать трубы, но помогает это недолго и полностью проблема решается заменой детали. Комплект из шести трубок стоит в районе \$80. От времени текут сальники подшипников помпы, что «лечится» переборкой узла. Случается, что старые подшипники разбивают свои посадочные гнезда и тогда агрегат приходится менять, выкладывая за новую помпу порядка \$100. Также с годами прогнивают радиаторы системы охлаждения. Новый мерседесовский радиатор реально найти за 14 тыс. рублей. В остальном к мотору претензий нет. Агрегат прост по конструкции, легок в обслужи-

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. Ткацкая, д.46, офис 4

www.truckmotors.ru

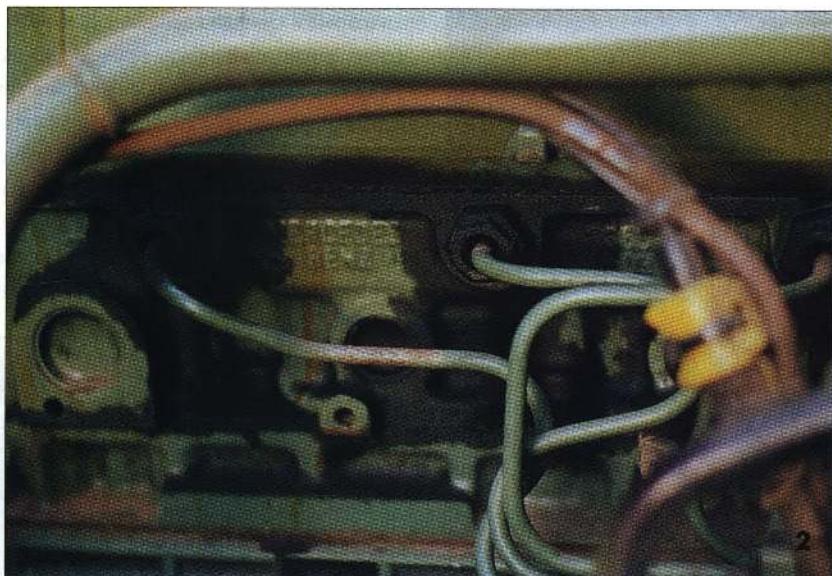
тел. 369-46-83, 369-51-93, 782-46-05

e-mail: info@truckmotors.ru

вании и ремонте, крайне надежен и неприхотлив. Средний расход топлива в городе составляет 18 литров на 100 км, а на трассе машина укладывается в 15 литров. На фирме в двигатель заливают минеральное масло, которое меняют вместе с фильтром каждые 30 тыс. км. Топливные фильтры меняют после 10 тыс. км. пробега. На части машин стоят свечи подогрева, на других грузовиках установлены бачки с эфиром. Моторы легко заводятся, если мороз до минус 15 по Цельсию, но если холодней, приходится применять эфир. Но и это не плохой результат, учитывая, что машины никак не готовились под российский климат.

Коробка передач – механическая, 5-ступенчатая. За время эксплуатации проблем с коробками не было, и все сводится к замене масла через каждые 100 000 км. Сцепление, как показал опыт, может выдерживать до полумиллиона километров пробега. Сейчас у нескольких машин уже поменяли сцепление, установив изделия фирмы SACHS, что обходится примерно в 12 000 рублей за комплект (лепестковая корзина, диск, выжимной подшипник). Редукторы заднего моста на машинах стоят «родные» и до сих пор работают без проблем. Надо лишь менять масло каждые 100 000 км.

Подвеска – рессорная спереди и сзади. Спереди стоит двухлистовой пакет с амортизаторами, сзади две основные рессоры дополнены третьим листом-подрессорником. Все проблемы с подвеской свелись к тому, что на трех машинах от износа и перегрузок лопнули рессоры. Задний двойной пакет без подрессорника стоит 11 тыс. рублей. На обоих мостах стоят стабилизаторы по-перечной устойчивости, причем втулки передних и задних стаби-



2. Через резиновые сальники масло попадает наружу

3. Тормозные шланги крепятся винтовыми хомутами, что до предела упрощает замену поврежденного шланга

4, 5. Этому сайлент-блоку и рессорному пальцу уже 13 лет. Как видите, после стольких лет работы нет и намека на износ!



лизаторов взаимозаменяемы. У рессор очень мощные сайлент-блоки, которым практически нет износа. Практика показывает, что рессоры «умирают» раньше, чем начинают разбиваться рессорные втулки!

Резина грузовика имеет размерность 215/75 R17,5. На фирме закупают продукцию фирм Kormoran (Польша) и Sava (Словения). Одна передняя покрышка стоит порядка \$110, задняя – в среднем на \$10 дороже.

Рулевое управление снабжено гидроусилителем. Нареканий по этому узлу нет, и все работы сводятся к профилактической замене рабочей жидкости и фильтра. Также на машинах поставили новые рулевые наконечники. Детали фирмы Meyle без проблем отходили уже по 150 тысяч километров. Один наконечник стоит в среднем 1200 рублей. Шкворневых подшипников переднего моста хватает примерно на полмиллиона километров. Интересна и сама конструкция шкворней, где использованы два типа опорных втулок. В левом по ходу движения шкворне применена разборная скользящая втулка, а в правом шкворне стоит уже полноценный роликовый подшипник. Сделано это с учетом того, что правая



6. Правый шкворень. Виден опорный подшипник, который пора менять из-за излома в обойме

это с учетом того, что правая сторона автомобиля испытывает большие нагрузки, из-за конструктивного уклона дороги вправо. (Вот она немецкая дотошность!) Соответственно комплекты левых и правых шкворней неизначительно отличаются по цене, которая колеблется в пределах \$100 за один ремкомплект в сборе. Важный момент: при замене

шкворней необходимо соблюдать определенную технологию. Так, посадочное место шкворня в балке нагревают, а сам устанавливаемый шкворень охлаждают. На немецких автосервисах для охлаждения применяют азот, но у нас шкворни студят в обычной морозильной камере холодильника. Россия, однако...

Тормоза – пневматические, барабанные, с самоподводящимся приводом колодок. Проблем с системой также не отмечено, зато мощность тормозов при нормальном состоянии тормозных барабанов и колодок просто воссторгает водителей. Комплект тормозных накладок на ось (8 штук) обходится в среднем в 3500 рублей. На фирме используют продукцию фирмы Beral, тормозных накладок которой при грамотной езде может хватить, по осторожному предположению слесарей, на 220 – 250 тысяч километров. Во всяком случае, после пробега порядка 145 тыс. км износ новых накладок составляет около 50%. И в заключение несколько слов о запчастях. На транспортной фирме, где нам предоставляли информацию, широко используют более дешевые, но вместе с тем качественные неоригинальные (их еще

называют альтернативные) запчасти. Их отличие от «оригинала» подчас лишь в том, что на запчасти стоит торговый знак изготовителя, а не клеймо Mercedes-Benz, за которое обычно идет накрутка цены. Ремонтники, с которыми мы общались, уже давно успешно сотрудничают с московской фирмой «ТракМоторс», которая предлагает большой спектр таких запчастей, предоставляя при этом существенные скидки постоянным клиентам.

Итог

Водители и ремонтники, с которыми мы общались, в один голос хвалят машину. И вполне заслуженно. Судите сами: грузовики отработали по 8 – 10 лет за границей и уже почти выработали свой ресурс. Все, казалось бы, пора на пенсию! Но нет, из тепличных условий эти машины отправляются в Россию. Здесь их груят, что называется, до хруста и гоняют по нашим дорогам и в хвост, и в гриву. И немецкие «коньки-горбунки» безропотно тянут лямку дальше, удивляя своих владельцев запасом прочности и надежности. Даже новая техника российских и постсоветских производителей, как показывает



практика, такой живучестью и качеством похвастаться, мягко говоря, не может. Вот и выходит, что выгоднее купить старое и «буржуйское», чем мучиться с новым отечественным. Тем более что по ценам LK 814 ненамного дороже. Грузовики в хорошем состоянии стоят от \$10 тысяч за машины

1989 – 1990 годов и до \$14 тысяч, если автомобиль на пару лет моложе. Но зато можно быть уверенным, что впоследствии машина оправдывает каждый вложенный в нее цент.

Редакция благодарит Владимира Амосова за предоставленную информацию.

ПРИМЕЧАНИЕ. В «Автотраке» №4 за 2002 год в материале «Опыт эксплуатации ГАЗ 3302 «Газель» в комментариях к фотографиям были допущены опечатки. Подпись к фотографии №2: вместо «БЛОК цилиндра сцепления расположен очень НЕДУРНО» следует читать «БАЧОК цилиндра сцепления расположен очень НЕУДОБНО». Приносим свои извинения.

КАРМИН АВТОГРУЗ

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИМПОРТНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ, ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ

СО СКЛАДА В МОСКВЕ



125299, Москва, ул. Красногорская, 18
тел.: 153-16-06, факс: 450-27-48
ул. Молодогвардейская, д. 58
тел.: 720-65-98
www.karminauto.ru
e-mail: info@karminauto.ru

BPW Оригинальные запчасти к осям BPW

MANN FILTER Фильтры масляные, топливные, и воздушные

ВОЗМОЖНА ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ И В ДРУГИЕ РЕГИОНЫ

CONTITECH Пневморессоры

TEXTAR Тормозные накладки и колодки

BERAL

ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА

ПНЕВМОРЕССОРЫ и ТОРМОЗНЫЕ НАКЛАДКИ

ПОСТАВКА
оптом и в розницу
со склада в Москве

TVS

ПРЯМАЯ ПОСТАВКА ПОД ЗАКАЗ В ТЕЧЕНИЕ 2-3 ДНЕЙ
на любых запчастей для грузовиков и прицепов (оси BPW, ROH, SAI)
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

SCANIA **DAF** **MAN** **IVECO** **VOLVO** 



МКАД, 43 км

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

Тел.: (095) 136-7457
(095) 747-7567

Автошины

MICHELIN, KORMORAN, CONTINENTAL
отечественные

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

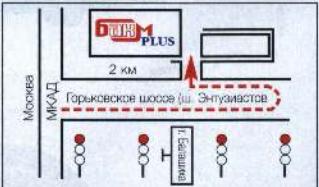


ГРУЗОВЫЕ ИНОМАРКИ

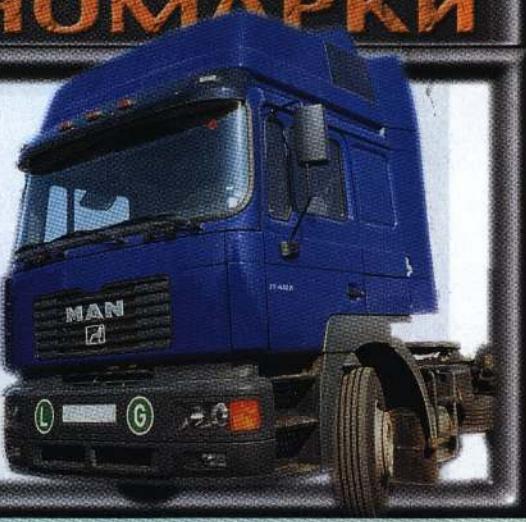
бакм PLUS

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



ЦЕНА АССОРТИМЕНТА

Не секрет, что цена на автомобиль зависит от его модификации и комплектации. Сейчас не будем брать в расчет довески вроде магнитолы, тонированных стекол и кожаных сидений... Поговорим о ценах на автомобили, которые определяются подкапотными начинками.

Лукавить не буду – выбор у покупателей творений отечественного автопрома невелик. Уж если создали двигатель под какой-то автомобиль, то скорее мир с ног на голову перевернется, нежели конструкторы придумают что-то новое. Возьмем, к примеру,

«Форд Транзит». На него существует порядка пяти вариантов двигателей и двух вариантов КПП. А вспомните нашу родимую «ГАЗель»...

Отсутствие выбора вызвано многими факторами, главный из которых дорогая сертификация

новинки. Скажем, чтобы пустить двигатель в серию, заводу придется раскошелиться не на один десяток миллионов рублей. Денег, разумеется, у заводов нет, поэтому и ездим на морально устаревших автомобилях.

Что нам на сегодняшний день может предложить Горьковский автомобильный завод из коммерческого транспорта? Пожалуй, только «ГАЗель». Так уж получилось, что в России именно эта машина самая популярная в своем классе. Хотя правильнее



будет сказать единственная и, вследствие чего, популярная. Не могут тягаться забугорные аналоги с отечественной «газелькой». По цене не могут. А что касательно качества, так всякие там «мерседесы» и «форды» не под стать нашей рабочей лошадке.

Я никогда и ничего не имел против «ГАЗели». Разве можно иметь что-то против ведра с гайками? Быстро гниет кузов, быстро сыплется движок... В прошлом номере нашего журнала мы писали об опыте эксплуатации этого чуда техники. Но, как бы то ни было, «ГАЗель» покупали, покупают и будут покупать. Машина быстро себя отбивает (примерно за год), не прихотлива и относительно не дорогая.

Итак, от чего же может зависеть цена на «ГАЗель»? Сказать по правде, только от установленного двигателя. Выбор не богат — всего три: стандартный 110-сильный волговский ЗМЗ-406 объемом 2,5 литра под 92-й бензин; 90-сильный УМЗ-421500 объемом 3 литра под 76 (80)-й бензин; и с недавних пор 95-сильный дизель объемом 2,1 литра австрийской фирмы «Штаер». Как ни крути, а дизель для коммерческого транспорта — это то, что доктор прописал, но «австриец» в российских условиях ведет себя непредсказуемо. Не привыкло буржуйское сердце к российскому дизельному топливу. Особенно к зимнему. В эксплуатации двигатель получается очень дорогим и проблематичным. Приходится неделями ждать запчастей из Австрии. Короче говоря, овчинка выделки не стоит. К тому же цена обычной бортовой «ГАЗели-3302», но со штаеровским дизелем достигает 6930 у.е. против 5400 у.е. с ЗМЗ-406.



Теперь сравним в цене бортовую «ГАЗель» с ЗМЗ-406 и с УМЗ-421500. Так, ГАЗ-3302 (двигатель ЗМЗ-406) стоит на 450 долларов дороже, чем ГАЗ-33021 (двигатель УМЗ-421500).

Грузопассажирские «ГАЗели» имеют в своем семействе еще одну модель двигателя ЗМЗ-402 мощностью 100 лошадок. От ЗМЗ-406 этот движок отличается выгодной ремонтопригодностью, а именно он не нуждается в расточке. Достаточно просто поменять гильзы, и снова в путь. Водители предпочитают покупать «ГАЗели» именно с 402-м движком. Правда, его сняли с производства, и поэтому в ближайшее время «ГАЗели» с ЗМЗ-402 исчезнут вовсе. Если сравнить ГАЗ-2705 с двигателем ЗМЗ-406 и ГАЗ-2705 с 402-м движком, то разница составит 400 зеленых в пользу 406-го мотора (т.е. ЗМЗ-406 дороже).

В семействе газелевых микроавтобусов, а именно «авто-

лайнов», также есть свои нюансы. 96-сильный двигатель УМЗ-4215СР под 92-й бензин ставится исключительно на «автолайны». Чем это вызвано, затрудняются ответить даже продавцы. Однако микроавтобус с ульяновским мотором стоит на порядок дешевле, нежели с заволжским. Так, ГАЗ-322132 с ЗМЗ-406 стоит примерно 6800 у.е., в то время как ГАЗ-322132 с УМЗ-4215СР стоит около 6650 зеленых.

Это сравнение можно продолжать долго. Есть ли смысл? Достаточно взять прайс-лист в любом автосалоне и провести сравнение самому. Мы просто хотели показать, что наш отечественный производитель не может предоставить более широкую гамму комплектаций. КПП на все «ГАЗели» идет одна и та же. Гидроусилитель руля — это только на заказ. В общем, скучный выбор у покупателя. Впрочем, что мы говорим? Выбора-то и нет.

Ярославские шинники первыми в мире освоили в производстве шин синтетический каучук, разработали и создали конструкцию бескамерной арочной шины для грузовиков, первыми в шинной отрасли сертифицировали систему качества в соответствии с международными стандартами, первыми в стране начали и продолжают разработку и выпуск шин для авиационной техники.

Здесь впервые в России наложен серийный выпуск грузовых целиком металлокордных шин (ЦМК), в международной классификации ALL STEELL.

Грузовые шины цельнометаллокордной конструкции на отечественном рынке относительно новый продукт, несмотря на то что все ведущие мировые производители шин почти полностью перешли на ALL STEELL. По оценкам зарубежных аналитиков, доля шин ЦМК среди эксплуатирующихся в Европе грузовых шин с посадочным диаметром 17,5 – 24,5 дюйма превышает сегодня 90%. Еще пять лет назад на рынке России и стран СНГ в данном рыночном сегменте присутствовали только иностранные производители.

Сегодня Ярославский шинный завод является самым

крупным в стране серийным производителем грузовых шин ЦМК, и это направление является для «ЯШЗ» одним из приоритетных (особенно следует отметить грузовые шины с посадочным диаметром 22,5 дюйма, которыми оснащены все импортные автопоезда и автобусы, а также новые разработки российского автопрома).

В чем же эксплуатационные преимущества шин ЦМК в отличие от комбинированных радиальных, традиционных для России шин? Комбинированная шина имеет текстильный многослойный каркас и металлокордный брекер, а ЦМК-шина – более прочный металлокордный однослойный каркас с металлокордом в брекере. Это позволяет уменьшить массу шины при сохранении грузоподъемности. При этом снижаются потери на качение, шина меньше нагревается и, как следствие:

- уменьшается расход топлива;
- становится возможным эксплуатировать шину на высоких скоростях при длительных безостановочных переездах;
- снижается интенсивность износа протектора;
- шина имеет хорошие амортизационные свойства;

- после полного износа протектора возможно нарезание нового рисунка на специальном оборудовании и продление срока эксплуатации шины;
- возможно неоднократное восстановление шин, то есть наложение нового протектора.

Эксплуатационные испытания говорят о высоком уровне пробега ЦМК-шин: пробег отдельных моделей составляет от 140 000 км (315/80R22,5 Я452) до 170 000 (385/65R22,5 Я469), а прогноз на пробег до износа модели 315/80R22,5 Я510 составил 195 000 км.

Таким образом, одно из главных достоинств шин ЦМК – высокие эксплуатационные характеристики. Это достигается оптимальной конструкцией силовых элементов шины, специальной конструкцией бортовой зоны, применением эффективных рецептур резиновых смесей во всех деталях шин, применением металлокорда только отличного качества.

Весь технологический процесс изготовления ЦМК-шин выделен на предприятии в отдельное производство нового уровня. Это позволило на 100% использовать потенциал импортного современного оборудования фирм Mitsubishi и

Krupp, повысить прецизионность и точность изготовления, ужесточить допуски.

Одной из главных особенностей шин ЦМК являются повышенные требования к точности их изготовления. Поэтому контроль качества шин поднят на небывалую ранее для грузовых шин высоту. В процессе производства качество контролируется на всех этапах самими исполнителями, каждой шине присваивается идентификационный номер, что позволяет проследить весь технологический процесс производства. Данные по изготовлению каждой шины сохраняются на весь гарантийный срок эксплуатации.

Готовые шины цельнометаллокордной конструкции проходят следующие этапы контроля:

- 100%-ный двойной визуальный контроль каждой шины;
- 100%-ный контроль глубины залегания нитей каркаса;
- 100%-ный рентген-контроль;
- 100%-ный контроль статического дисбаланса;
- стендовые испытания в объеме, превышающем требования ГОСТ 5513 на грузовые шины.

Большое значение на заводе придается непосредственной работе с потребителями: ежегодно организуются конференции, проводится обучение тех-

Первые российские **ALL STEELL**

Ярославский шинный завод, которому 6 ноября 2002 года исполняется 70 лет, является первым шинным заводом в России. Этот промышленный гигант на протяжении своей истории сохранил первенство во многих стратегических направлениях деятельности.

нических специалистов, дилеров. Специалисты завода оперативно реагируют на любые претензии потребителей и в кратчайшие сроки устраняют возникшие замечания.

За годы напряженной работы над конструкцией, качеством резиновых смесей и технологией производства ЦМК-шин ОАО «ЯШЗ» добилось того, что ярославские шины по своим эксплуатационным характеристикам, а главное, по ходимости, находятся на одном уровне с шинами восточноевропейских производителей и по своим потребительским качествам превосходят шины с восстановленным протектором. Следует отметить, что шины ЦМК 20 дюймов, предлагаемые заводом, при несколько

более высокой цене по сравнению с комбинированными шинами обладают преимуществом, прежде всего по запасу надежности, по ходимости и топливной экономичности.

В настоящее время ОАО «ЯШЗ» выпускает широкий модельный ряд ЦМК для грузовых автомобилей, автобусов и прицепной техники. На данный момент большой процент выпускаемых предприятием шин ЦМК идет с конвейера прямо на комплектацию автомобильных заводов:

- ОАО «ЛиАЗ»: модель Д-1М И-305 (11/70R22,5);
- «КамАЗ»: модель Д-1М И-305 (11/70R22,5);
- «Мичуринский автобусный завод»: модель Я-454 (295/80R22,5).

Кроме того, ярославские шины приняты на комплектацию «МАЗ», а также используются на тягачах, автобусах и прицепах зарубежного производства: Mercedes-Benz, Volvo, Scania и многих других.

Перспективные разработки ОАО «ЯШЗ» по линии ЦМК связаны с новым направлением – шинами для рулевых осей:

- 315/80R22,5 Я626 – шина, имеющая повышенную до 20 мм глубину рисунка протектора, оснащенная камневыталкивающими шипами. Разработана в дополнение к шинам для приводных осей Я510 и Я550;
- 12R22,5 Я597 – шина для рулевой оси с рисунком протектора глубиной 18 мм. Разработана в дополнение к шине для приводных осей Я530.

За рубежом достаточно давно применяется практика комплектации грузовых автомобилей большой грузоподъемности различными типами шин на разных осях. У нас эта практика пока не нашла достойного применения на отечественных грузовиках. Так что и здесь Ярославский шинный завод будет первопроходцем.

Технические службы завода и сегодня продолжают последовательно проводить курс на совершенствование конструкции, рецептур резиновых смесей и технологий изготовления шин ЦМК. А потому есть уверенность в том, что потребитель будет доволен выбором шин ЦМК Ярославского шинного завода.



R22,5 НАШ РАЗМЕР!



- **БОЛЬШОЙ ПРОБЕГ**
- **НАДЕЖНОСТЬ**
- **НИЗКОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ КАЧЕНИЮ**
- **ВЫСОКАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ**
- **ЕВРОПЕЙСКИЙ СТАНДАРТ**

Генеральный дилер **ЯРШИНА**

т. факс (0852) 72-05-85; 72-05-95; 79-16-60; тел. 79-10-91; 79-11-45; 79-17-67; 79-10-43; 79-16-90; 79-15-14; 79-14-99; 79-15-08
E-mail: yarshina@yashz.yaroslavl.ru

МОТОРНОЕ МАСЛО

Виктор РЕЗНИКОВ

Исправное состояние цилиндропоршневой группы (ЦПГ) двигателя – одно из важнейших условий его эффективной и экономичной работы. Роль моторного масла в обеспечении безупречной работы деталей ЦПГ в течение всего ресурса двигателя первостепенна.

Все известные классификации моторных масел и спецификации автомобильстроительных фирм обязательно включают в комплекс методов, которыми проверяют соответствие масла предъявляемым требованиям, длительные стендовые или даже эксплуатационные испытания. По окончании испытаний оценивают чистоту поршней, подвижность поршневых колец, износ деталей ЦПГ. Полученные результаты должны быть не хуже значений показателей, указанных в методике испытаний для масла данного класса. Чем

выше класс (группа, категория) масла, тем строже проходные оценки или жестче режим испытаний.

Что происходит с ЦПГ, если в картер двигателя залито масло, не соответствующее требованиям автопроизводителя по уровню эксплуатационных свойств, или если из-за несвоевременной смены масло утратило работоспособность?

Недостаточные моюще-диспергирующие свойства масла влекут за собой целый ряд негативных последствий, обусловленных образованием нагара

и лакообразных отложений на поршнях и поршневых кольцах. Нагар на внутренней поверхности днища нарушает теплоотвод от поршня и приводит к его перегреву, в особенности в двигателях с принудительным масляным охлаждением поршней. Результат – задир поршня или его прогар.

При оценке результатов моторных испытаний не случайно как самостоятельный нормируемый показатель молящих свойств масла выделяют заполнение нагаром канавки поршня, в которой находится верхнее компрессионное кольцо. Если нагар в канавке заполнит все закольцевое пространство, кольцо перестает пружинить и жестко трется по стенке цилиндра. Задир неизбежен.

Образование отложений на торцевых поверхностях поршневых колец приводит к их закоксовыванию в канавках поршня. Нарушение подвижности поршневых колец вызывает потерю компрессии, резко увеличенный прорыв газов в картер и расход масла, снижение мощности, затрудненный холодный пуск.

Толстый слой нагара на головке поршня – причина полировки цилиндра, стирания профиля, нанесенного при хонинговании зеркала цилиндра. При большой площади полировки растут прорыв газов и расход масла, а во многих случаях происходит задир поршня.

Двигатели с турбонаддувом значительно требовательнее к уровню моюще-диспергирующих свойств масел, т.к. температура деталей ЦПГ у них выше и прорыв газов в картер относи-

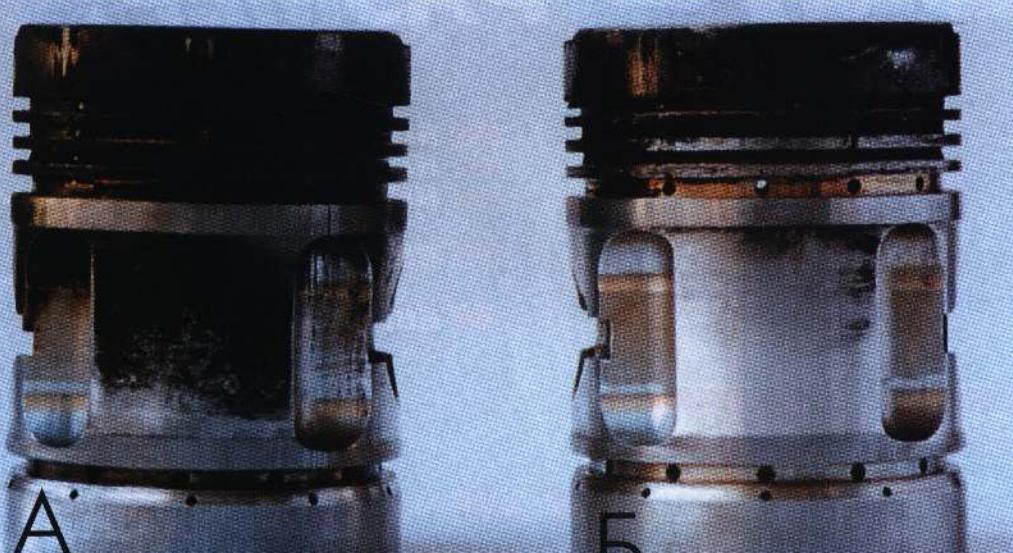


Рис. 1.

тельно больше в сравнении с базовой безнаддувной моделью. На рис. 1 показаны поршни дизеля с наддувом после равного времени испытания масла с недостаточными (A) и вполне удовлетворительными (B) моюще-диспергирующими свойствами.

Если при разборке двигателя обнаружены поршни, подобные показанным на рис. 1A, это признак несоответствия масла условиям работы.

В процессе старения масла, работающего в двигателе, введенные в масло присадки срабатываются, его моющие свойства постепенно ухудшаются. Это допустимо только до некоторого предела. Поэтому без крайней необходимости не следует превышать установленный пробег до смены масла даже с наивысшим уровнем эксплуатационных свойств.

Большое влияние на ресурс ЦПГ оказывают противоизносные свойства масла. Они зависят от его вязкости, нейтрализующей способности и эффективности противоизносных присадок.

Вязкость масла при высокой температуре должна быть достаточной для обеспечения гидродинамического режима смазки между стенкой цилиндра и поршневыми кольцами на большей части хода поршня. Только около мертвых точек, где скорость движения поршня мала, имеет место граничный режим смазки. Именно здесь важную роль играют противоизносные присадки. Они химически модифицируют трещущиеся поверхности и этим предотвращают трение металла по металлу, снижают коэффициент трения.

О роли нейтрализующей способности масла следует сказать особо. Она характеризуется щелочным числом. Щелочность маслу придают моющие металлоконденсирующие присадки. В их состав входят мельчайшие частицы карбоната или гидроксида кальция, магния и реже других металлов. При сгорании топлива образуются оксиды серы и водяной пар. Из них возникают сильные неорганические кислоты (серная, сернистая). Щелочные присадки нейтрализуют кислоты и этим предотвращают коррозию деталей.

А. Новиков

Послевоенные п е р в е н ц ы

«...Победой кончилась война, сраженья позади, висят медали, ордена у женщин на груди!» – писал поэт. А всего через два года после победы над фашизмом советский народ отметил еще один славный юбилей – 800-летие со дня основания Юрием Долгоруким нашей столицы Москвы. По решению Моссовета на здании Центрального телеграфа к этой дате повесили огромный – от крыши до тротуара – портрет товарища Сталина – отца всех народов, а московский автомобильный завод его имени сделал свой подарок к юбилею. Седьмого сентября 1947 года двадцать пять новых многоместных автобусов ЗИС-154 влились в систему городского транспорта столицы, начав работать на линии Площадь Революции – Белорусский вокзал.

Итак, самая оптимальная компоновка для городского автобуса – вагонная; первый прототип такой машины был построен в ноябре 1937 года в НИИГТ (Научно-исследовательском институте городского транспорта) на основе ЗИС-8, а другой в конце следующего в НАТИ (Научно-исследовательском автотракторном институте) под индексом «НАТИ-А». Эта машина оборудовалась цельнометаллическим несущим кузовом, вмещавшим 60 человек, 40 из которых могли расположиться на сиденьях. На



ней был установлен новый шестицилиндровый верхнеклапанный двигатель «БМ-27» мощностью 155 л.с., расположенный в задней части поперек машины. Автобус имел пневматический привод тормозов. Преимущества этих опытных автобусов оказались неоспоримы, но для их выпуска в трудное предвоенное время не было ни ресурсов, ни производственных площадей. Такой же оказалась судьба и автобуса с вагонной компоновкой, разработанного на «ЗИСе», — ЗИС-17 в 1941-м.

Возникший после войны острый дефицит в современном и эффективном подвижном составе для городского транспорта заставили московский автозавод серьезно заняться разработкой нового автобуса средней вместимости. За основу при его проектировании были взяты поступившие в нашу страну городские автобусы американских фирм «Джи-Эм-Си» с гидравлической передачей и «Мак» с электропередачей. В марте 1946 года началось проектирование новой машины, получившей марку ЗИС-154, а в мае в кузовном цехе № 2 было организовано специальное конструкторское бюро по автобусам под руководством А.И. Израэль-Скерджаева.



В качестве силового агрегата, который должен был быть установлен в задней части кузова, под полом было решено использовать новый двухтактный четырехцилиндровый дизельный двигатель «ЯАЗ-204», скопированный с дизеля «Джи-Эм-Си-71» мощностью 110 л.с., который готовился выпускать Ярославский автозавод. С новым грузовиком ЗИС-150 были унифицированы передний и задний мосты, карданный вал, рессоры, рулевой механизм, пневматический привод тормозов.

Автобус ЗИС-154 получил цельнометаллический несущий кузов, имевший много общего с кузовом троллейбуса МТБ-82. Его каркас состоял из металлических профилей, к которому шестью тысячами заклепок прикреплялись листы облицовки. Получался прочный и жесткий корпус, подобный фюзеляжу самолета. Он не требовал отдельной рамы, поэтому все узлы и агрегаты — двигатель, подвеска колес — монтировались непосредственно на кузове. Другой необычной для советского автомобилестроения особен-

1. Колонна городских автобусов ЗИС-154 от центральной проходной «ЗИСа» отправляется на празднование 800-летия Москвы. На боку первой машины висит плакат со знаменитым выражением товарища Сталина: «У нас не было автомобильной промышленности. У нас она есть теперь!». Фото из фондов Музея «АМО — ЗИЛ»

2. ЗИС-155 — самый распространенный советский городской автобус 50-х гг. — сфотографирован рядом с Большим театром в начале ноября 1967 года перед празднованием Великой Октябрьской Социалистической революции. Фото автора





Серийный вариант междугородного автобуса «ЗИС-127» на территории Московского автозавода. Фото из архива А.С. Исаева

ностью автобуса ЗИС-154 стала электропередача. Он как бы возил с собой свою собственную небольшую электростанцию. Расположенный в задней части дизель «ЯАЗ-204» вращал вал генератора, который вырабатывал ток, приводивший в действие электродвигатель, связанный с ведущими задними колесами. Такая электротрансмиссия сводила управление машиной только к манипуляциям педалью акселератора и тормоза, резко улучшая плавность хода, позволяя лучше использовать отдачу двигателя и повышая безопасность движения, так как водителю не приходилось включать и выключать сцепление и передачи, и он мог сосредоточиться на наблюдении за дорогой.

Тяговый генератор «ДК-505А» и электродвигатели «ДК-305А» были созданы на расположенным неподалеку от «ЗИСа» заводе «Динамо» и в значительной степени унифицированы с новой серией тяговых электромашин для троллейбусов, трамваев и метро.

8 декабря 1946 года был собран первый опытный образец ЗИС-154, а к июлю 1947 года построили еще 6 машин, поступивших восьмого числа в пробную

эксплуатацию. В течение 1947 года автобус прошел государственные испытания и был рекомендован к серийному выпуску. На 1 октября 1949 года 817 таких автобусов уже перевозили пассажиров в 64 городах страны, а также за рубежом. В следующем году построили 404 экземпляра 154-го.

Пассажиры хорошо приняли автобус за его невиданный комфорт, плавность хода, удобные мягкие сиденья, широкие двери и проход в салоне, вентиляцию и отопление кузова. Эксплуатационщики оценили автобус за простоту управления, обслуживания и ремонта. Однако на этом фоне все отчетливее проявлялись и его недостатки, в первую очередь неудовлетворительная работа дизельного двигателя «ЯАЗ-204». Поломки поршневых колец, прогары поршней, обрывы гильз цилиндров добавляли забот эксплуатационщикам, а значительная шумность двигателя и его дымность серьезно тревожили городские власти. Неустранимыми дефектами были перегрузка передних колес, «взиг» тормозов и их быстрый износ. Расположение входных дверей перед передним колесом нередко приводило к несчастным случаям среди

пассажиров при трогании переполненного автобуса. Таким образом, прогрессивные идеи и решения сводились на нет некачественным изготовлением некоторых агрегатов. В конечном итоге, в 1950 году автобус ЗИС-154 был снят с производства после постройки всего 1165 машин.

Вышесказанное вынудило московской автозавод имени Сталина перейти на выпуск унифицированного с ЗИС-154 по большинству элементов кузова, но существенно менее вместимого и более просторного городского автобуса ЗИС-155 на агрегатах шасси автомобиля ЗИС-150 с пятиступенчатой механической коробкой передач. Из компоновочных соображений двигатель на ЗИС-155 сместили вправо, карданныю передачу дополнили промежуточной опорой, увеличили передаточное число главной передачи и ввели дистанционный привод управления коробкой передач. Сначала на автобусе устанавливались те же покрышки, что и на ЗИС-150, однако на передний мост у ЗИС-155 приходилась большая нагрузка, поэтому с 1952 года стали монтировать шины размером 10.00-20. На ЗИС-155 впервые в отечественной практике была применена система электрооборудования с генератором переменного тока. Модификация двигателя ЗИС-150 увеличила мощность до 95 л.с. Когда ЗИС-155 пошел в серию в 1949 году, рассчитывали, что он станет временной, переходной моделью, поэтому на его недостатки – большую высоту подножек, сильную загазованность кабины водителя, утомительное манипулирование рычагом механической КПП, трудовое техническое обслуживание – закрывали глаза. Однако с врожденными недостатками ЗИС-155 продержался на производстве девять лет, когда его сменил автобус ЗИЛ-158, ставший эволюцией этой несовершенной машины.

ЗИС-155 долгое время оставался единственной пассажирской машиной в большинстве городов Союза. Опыт его эксплуатации показывал, что иметь один и тот же тип автобуса для всех видов перевозок совершенно неразумно. Троллейбусы позволяли восполнить эти недочеты только частично. Не было пассажирской многоместной машины для получавших все большее развитие междугородних перевозок. Поэтому на междугородних маршрутах работали все те же ЗИС-155, но в двенадцатиместной модификации, оснащенные креслами авиационного типа. Такие машины перевозили пассажиров на маршруте Москва – Воронеж – Симферополь – Ялта. Когда на автозаводе «ЗИЛ» заканчивался рабочий день, трудающихся доставляли домой ЗИС-155 с прицепами. Но они не решали проблемы, требовался особый тип автобуса для каждого вида перевозок.

Поэтому в 1953 году коллектив конструкторов «ЗИСа» начинает работу над проектированием первого советского междугороднего автобуса – ЗИС-127. Его опытный образец 17 октября 1955 года отправился в свой первый испытательный пробег по маршруту Москва – Горький. Машина получилась очень удачной, однако из-за специализации отрасли ее строили всего четыре года, за которой увидел свет 851 междугородний автобус ЗИЛ-127.

Он имел вагонную компоновку, расположенный сзади поперек кузова дизельный двигатель «ЯАЗ-206» с четырехступенчатой КПП, зависимой рессорной подвеской колес, гидроприводом управления сцепления, пневмоприводом тормозов и гидроусилителем рулевого управления. В комфортабельном салоне устанавливались 16 двухместных кресел с подголовниками и спинками, наклон которых фиксировался в трех положениях. Салон оборудовался отоплением, вентиля-

цией и системой радиофикиации. Под полом автобуса ЗИС-127 имелись багажные отсеки, благодаря которым пол под сиденьями был поднят на 975 мм от дороги. ЗИЛ-127 знаменовал собой новый этап советского автобусостроения, хотя и привносил влияние американских дальних дорожных лайнеров.

Недостатки, присущие дизельному двигателю «ЯАЗ-206», заставили искать ему альтернативу. Тогда все мировое автомобилестроение с интересом проводило испытания газотурбинных двигателей, пытаясь приспособить их для легковых, грузовых автомобилей и автобусов. Первая советская экспериментальная машина с газотурбинным двигателем была создана в 1959 году на основе автобуса ЗИЛ-127. А ее ведущим конструктором стал М.А. Косов. Машина называлась «ТурбоЗИС-053», и в ее салоне имелось только десять мест для сидения, остальное пространство занимали приборы и оборудование.

В задней части на месте дизеля «ЯАЗ-206» стояла двухвальная газовая турбина мощностью в 350 л.с. при 17 000 об./мин, не имевшая теплообменника. Газотурбинный

двигатель состоял всего из 220 деталей, в то время как дизель имел 1440. Вес дизельного двигателя составлял 900 кг, а газотурбинного – всего 90 кг. Длина – 965 мм против 1780 у дизеля. При снаряженной массе в 13 000 кг экспериментальный автобус «ТурбоЗИС-053» легко держал скорость в 160 км/ч, и дальнейшее повышение скорости ограничивали только шины, не рассчитанные на такую нагрузку. Однако отсутствие теплообменников, невозможность охлаждения выхлопа и относительно высокая стоимость газотурбинного двигателя не позволили выйти такой машине из стадии эксперимента.

Рост пассажирских перевозок в городах требовал специально сконструированных городских автобусов. К середине пятидесятых ЗИС-155 оказался полностью устаревшим, поэтому в августе 1957 года ему на смену пришел новый автобус ЗИЛ-158 с более длинным и вместительным кузовом. Машина получила высокие и светлые окна, улучшенное освещение и вентиляцию салона. Однако ЗИЛ-158 перенял все недостатки своего пред-

Опытный образец междугороднего автобуса ЗИС-127 был сфотографирован на фоне Кремля перед началом испытательного пробега в 1958 году. Фото из фондов Музея «АМО – ЗИЛ».





Городской автобус большой вместимости ЗИЛ-129 представлял собой междугородный ЗИС-127, только с обычными полумягкими сиденьями и четырехстворчатыми дверьми, не выходящими за габариты кузова. Фото из архива А.С. Исаева

шественника ЗИС-155. Обшивка каркаса кузова соединялась с каркасом теми же шестью тысячами заклепок, что сильно усложняло его сборку. Он унаследовал компоновку с мотором, расположенным справа от водителя, механическую пятиступенчатую КПП, зависимую рессорную подвеску всех колес, пневмопривод тормозов и управления четырехстворчатыми дверями. И хотя взаимозаменяемость и преемственность с ЗИС-155 удешевляли производство, упрощали сервис и ремонт, но не позволяли вывести

ЗИЛ-158 на уровень мировых образцов городских автобусов. Для Всемирного фестиваля молодежи и студентов, который прошел в 1957 году в Москве, требовалась туристические машины, поэтому московский автозавод создал на основе ЗИЛ-158 туристическую модификацию этого автобуса ЗИЛ-158А с остекленными боковинами крыши.

Тогда же «ЗИЛ» сконструировал и построил образцы современных городских автобусов: ЗИЛ-129 и ЗИЛ-159. Первый базировался на основе междугороднего автобуса ЗИЛ-127,

в котором вместо сидений с регулируемыми спинками были установлены обычные диваны и две 4-створчатые двери для входа и выхода пассажиров. ЗИЛ-159 был совершенно оригинальной машиной с задним расположением мотора, гидромеханической трансмиссией, гидроусилителем руля. В салоне ЗИЛ-159 впервые в один ряд стояли одноместные сиденья, а другой ряд был двухместным. Широкий проход позволял свободно перемещаться пассажирам в салоне. Тем не менее расположенный сзади новый V-образный двигатель «ЗИЛ-130» препятствовал образованию просторной накопительной площадки. ЗИЛ-129, как и ЗИЛ-159, не пошли в серийное производство. Специализация автомобильной промышленности поставила вопрос о переводе автобусного производства с московского «ЗИЛ» на только что построенный Ликинский автобусный завод в Ликино-Дулево Московской области. Там с 1959 года начинается выпуск модернизированного автобуса ЗИЛ-158 – ЛиАЗ-158В, который продолжался до 1970 года, тогда как московский завод имени Лихачева полностью сосредоточивает свои усилия на выпуске грузовых автомобилей средней грузоподъемности.

Технические данные послевоенных автобусов ЗИС/ЗИЛ

Модель	ЗИС-154	ЗИС-155	ЗИС-127	ЗИЛ-158	ЗИЛ-129	ЗИЛ-159
Годы выпуска	1947 – 1948	1949 – 1957	1955 – 1959	1957 – 1959	1958 – 1959	1959
Число мест: для сидения/общее	34/60	28/52	32/32	32/60	41/77	27/70
Двигатель/тип	2-тактный дизель	карбюратор	дизель	карбюратор	карбюратор	карбюратор
Число цилиндров	4	6	6	6	V-8	V-8
Рабочий объем, куб. см	3650	5550	6970	5550	6960	6960
Степень сжатия	16:1	6,0:1	16,0:1	6,2:1	6,5:1	6,5:1
Мощность л.с. при об/мин	110/2000	95/2800	180/2000	109/2800	180/3200	180/3200
Размер шин	10,50-20	10.00-20	320-20	11.00-20	320-20	11.00-20
Габаритные размеры, мм:						
длина	9500	8250	10220	9030	10220	9820
ширина	2500	2500	2680	2500	2680	2500
высота	2990	2940	3060	3000	3015	3000
Колесная база, мм	5450	4090	5600	4090	5600	4900
Колея колес: передних/задних	2075/1740	2075/1740	2180/1940	2116/1806	2180/1940	2200/1806
Собственный вес, кг	7936	6290	10 000	6500	10 100	7500
Максимальная скорость, км/ч	60	65	95	65	70	110
Контрольный расход топлива, л/100 км	50	33	42	37	45	30
Количество построенных	1165	6800	851	760	4	2

Хронический гастрит

Хронический гастрит – длительно протекающее заболевание желудка, сопровождающееся различными нарушениями его основных функций (в основном изменение выделения соляной кислоты и пепсина). Хроническим гастритом страдают от 50 до 80 процентов трудоспособного населения, а с возрастом число таких больных неуклонно увеличивается.

Известны различные механизмы возникновения гастритов, но в большинстве случаев они вызваны инфицированием и особым видом микроорганизмов.

Мы с вами не будем углубляться в механизмы развития того или иного вида гастрита – оставим это увлекательное занятие специалистам в этой области. Поговорим лучше о том, как же чувствует себя наш организм, если эта болячка прицепилась к желудку.

Клиническая картина хронического гастрита очень разнообразна, и в ряде случаев можно даже не догадываться о том, что у вас имеется данное заболевание. Однако в фазе обострения хронический гастрит характеризуется рядом симптомов местного и общего характера.

Среди местных проявлений ведущее место занимает диспепсический синдром, а именно: тяжесть и давление в подложечной области вскоре после еды, отрыжка кислым, тошнота, неприятный вкус во рту – особенно по утрам, изжога (чувство жжения в подложечной области и пищеводе).

На втором месте среди местных проявлений стоит болевой синдром. Боль в верхней центральной части живота (эпигастральной части) возникает сразу же после еды или натощак. Она обычно бывает неинтенсивной, но может быть и схваткообразной, усиливаться при ходьбе и в положении стоя. Гастритный желудок будет отрицательно реагировать на острую, грубую, жареную, копченую пищу и положительно – на молоко, каши и супы.

– Здоровья вам и всегда «зеленой улицы» – ваш доктор Титова И.Ю.

При хроническом гастрите возможны такие явления, как урчание и переливания в животе, вздутие живота, склонность к поносам или, наоборот, к запорам.

Из симптомов общего характера для хронического гастрита типичны быстрое похудание, слабость, повышенная раздражительность, неясные боли в области сердца, пониженное, давление, сонливость. Часто развивается гиповитаминоз, который проявляется в появлении заед в углах рта, кровоточивости десен, ломкости ногтей, преждевременном выпадении волос.

Лечение хронического гастрита зависит от типа гастрита, секреторной функции желудка, фазы заболевания и включает определенный диетический режим, лекарственную терапию, физиотерапевтическое и санаторно-курортное лечение.

Питание должно быть дробным (5 – 6 раз в сутки), небольшими порциями; пища не должна быть горячей. При повышенной кислотности желудочного сока исключают соленые, копченые блюда, острые приправы, маринады. При пониженной кислотности в рацион включают мясные, рыбные и овощные супы, крепкие бульоны, нежирные



мясо и рыбу. Лекарственную терапию и физиотерапевтическое лечение вам назначит лечащий врач с учетом типа хронического гастрита, который имеется у вас.

Данное заболевание не влияет на продолжительность и качество жизни. Но если вы почувствовали вышеупомянутые симптомы, не медлите и обратитесь к врачу, так как точно поставленный диагноз и, как следствие, правильное лечение позволят вам чувствовать себя комфортно.

объявление

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

Для ответа телефон или иной способ связи

ПРОДАЮ

Шины «KORMORAN» про-
даю, радиальные размер
315/80R 22.5, на евродисках
2 колеса, абсолютно новые.
Т. 486-52-45.

Volvo-F12, 89 г.в., 400 л.с.,
пробег 250 т.км, после
кап.ремонта, выс. Кабина , 2
спальника, ленивец, мокрая
Вебasto, + прицеп , общ. 96
куб.м, г/п 30 т, тент,
хор.сост., можно отдельно,
без пробега по РФ., 18.5 тыс.
у.е., торг при осмотре. Т. 346-
33-74, 8-926-212-68-66

Volvo-FH12, 380 л.с., 11.97
г.в., белый глобетроттер, Ве-
басто, мокрая, L-пакет, кон-
диц., ящики, без пробега по
РФ, отл.сост., 100% расти-
мож. Т. 485-28-03

ДАФ-1700, 91 г.в., 400
тыс.км, г/п 7 т, будка 40
куб.м, лифт, КПП-6 механ.,
из Швеции, 100% таможня,
без пробега по России,
11.500 \$. Т. 282-77-72

ДАФ-95, 91 г.в., тягач, 400
л.с., там. 100%, автономка,
пневмо, АБС, сигнал., недав-
но из Германии, + полупри-
цеп-рефридж., Бург, 92 г.в., 3
оси(БПВ), одна подъемная,
82 куб.м, SB-1, +25град.,
ц/смазка, люки, АБС, ящики,
32 ЕП, там. 100%, пост. на
учет 22.8.02г. Т. 183-42-96

ЗИЛ-133ГЯ, г/п 10 т, кон-
тейнер 33 куб.м, оч.
Хор.сост., недорого. Т. 397-
95-37, 17-23 час.

Ивеко-Евро-Стар, 10.95
г.в., 380 л.с., пневмоход, ав-
тономка, круиз-контр.,
АБС, ASR, центр. Замок,
центр.смазка, подогр.: зер-
кал, сидений, фильтров, топ-
ливного бака, нов.накладки,
нов. Резина, пробег 540 т. км,
рефрижератор Йорк, 32 ЕП,
на пневмоходу, 36 тыс. \$. Т. 8-
902-650-34-61

Интернэйшнл-9700, 95 г.,
Hi-Rise, cummins11+, без про-
бега по РФ, Т. 232-03-43, Ан-
на, Николай

В рубрику «Объявления»
принимаются фотографии
продаваемых автомобилей
бесплатно от частных лиц.
Более подробная информация
по тел.: 749-4550

Мерседес-Бенц 1935, 1992
г.в., установлен новый двига-
тель, пневмоподвеска, цент-
ральная смазка + полуприцеп
Рактон, состояние идеальное.
Цена 25 тыс.\$, торг, возмож-
на рассрочка платежа. Т.
(84566) 2-19-10, после 19.00

МАЗ-54322, 87 г.в., тягач,
турбо, 2 спальника, новая ре-
зина, нов. аккумулятор, ли-
цензия, хор.сост. Т. 442-02-29

МАЗ-54323, сед.тягач, тур-
бо-наддув, 97 г.в., кабина бе-
жевая, печка ржевская, бак
320 л, грузопод. 20-22 т,
9500 \$. Т. 437-09-10, с 9 до
18, Игорь.

МАН-19403, сед.тягач, 95
г.в., 470 тыс. км, из Германии,
высокая кабина, белый, Ве-
басто, ретарда, центр.смаз-
ка, 23 тыс. у.е. Т. 8-902-680-
06-36, 110-66-20

МАН-19322, 91 г.в., рес-
сорный, сед.тягач, + п/при-
цеп, МАЗ-938662, 2000 г.в.,
2-осный, 2-скатный, тентов.,
ворота, хор.резина, 17000
у.е. Т. (09244) 9-87-78, 8-910-
451-79-26

МАН-22422, 95 г.в., 3-ос-
ный, пр. 800 тыс. км, в
хор.сост., 17.5 тыс. у.е., Т. 8-
901-793-76-98

Скания, грузов., 88 г.в., 40 куб.м., термобудка, 333 л.с., 456 тыс. км, + прицеп 87 г.в., 60 куб.м., 450 тыс. км, отл. сост., 20000 \$. Т. 8-902-787-62-82, 901-42-65

Скания-112, 1986 г.в., пневмоход. фен. В приличном состоянии. П/прицеп ВАН-ХОЛЛ, тент, 82 куб.м, 1986 г.в., 3-осный, на пневмоходу, 18 тыс. у.е. Т. 8-902-631-78-86, Алексей.

Скания-113, 3880 л.с., 94 г.в., топ-трим-лайн, 2 бака, автономка, круиз-контроль, АВС, ц.зам., пр. 660 тыс. км, 18.5 тыс. \$, торг. Т. 8-903-283-81-11

Скания 113/400, 93 г.в., 400 л.с., белый, топ-лайн, 2 спальника, АВС, пневмо, Вебасто, полный эл.пакет, спойлер, доп. фары, хор.сост., без пробега по РФ, 17.8 тыс. у.е., торг. Т. 907-49-55, 581-70-24, после 20 ч.

Фольксваген-LT35, 1992 г.в., 2.4 дизель, высокий, длиннобазный, 100 тыс. км, без пробега по РФ, только из Германии, идеальное сост., 7500, торг. Т. 130-91-19

Полуприцеп-рефрижератор, Йорк, 91 г.в., рамный, 80 куб.м, пневмо, установка термоинг SB-2, -30+30 гр., 12.5 тыс. у.е. Т. 8-902-651-48-00

Volvo-F12, 91 г.в., 400 л.с., пробег 879 тыс. км, отл. сост., 12000 у.е., Т 979056-60, 8-903-503-97-74, Владимир

МАН-19.262, 91 г/в, пробег 500 тыс. км, фургон-термос, 42 куб. м, пневмоподвеска, автономка, отл. состояние, \$13500. Т 136 53 79



Мерседес-1831, 91г/в, 450 тыс. км, 40-кубовый термос, гидролифт, верхний спальник, АВС, EPS, центральная смазка, пневмоподвеска, отл. состояние, \$14500. Т 136 53 80



Мерседес-2429, 91 г/в, фургон-термос, 40 куб.м, полностью пневмо, спальник, АВС, EPS, ASK, отл. состояние, \$16000. Т. 8-916-506-283-3



Мерседес-1722, 92г/в, рефрижератор, 39 куб. м, рессорный, без пробега по РФ, отл. состояние, \$15000. Т. 136-5379



Мерседес-814, 91г/в, 250 тыс. км, мебельный фургон, 35 куб. м, отл. состояние, \$11000. Т. 909-21-00



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, 2002 №2, 2002 №3, 2002 №4, 2002 №5, 2002 №6, 2002 №7, 2002 №8, 2002

В количестве _____ **экземпляров каждого номера.**

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

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

корреспондентский счет № 30101810900000000323

БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

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

Кассир Плательщик

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

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

корреспондентский счет № 30101810900000000323

БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

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

Квитанция
Кассир Плательщик

Вы можете подписаться на любое количество номеров.

**Цена одного номера –
50 руб. 00 коп.**

Для частных лиц, чтобы подписатьсь 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.

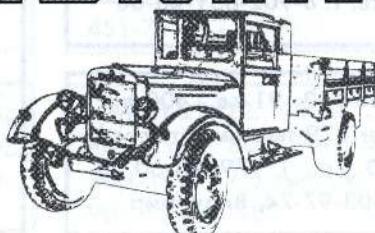
Для юридических лиц, чтобы подписатьсь на журнал,
необходимо: заполнить учетную карточку и отправить ее по факсу (095) 572-8254 или по почте или по почте по адресу: 119633 Москва, а/я 117.

Журнал «Автотрак». В течение 3

дней вам будет выслан счет для оплаты.

Журнал

АВТОТРАК

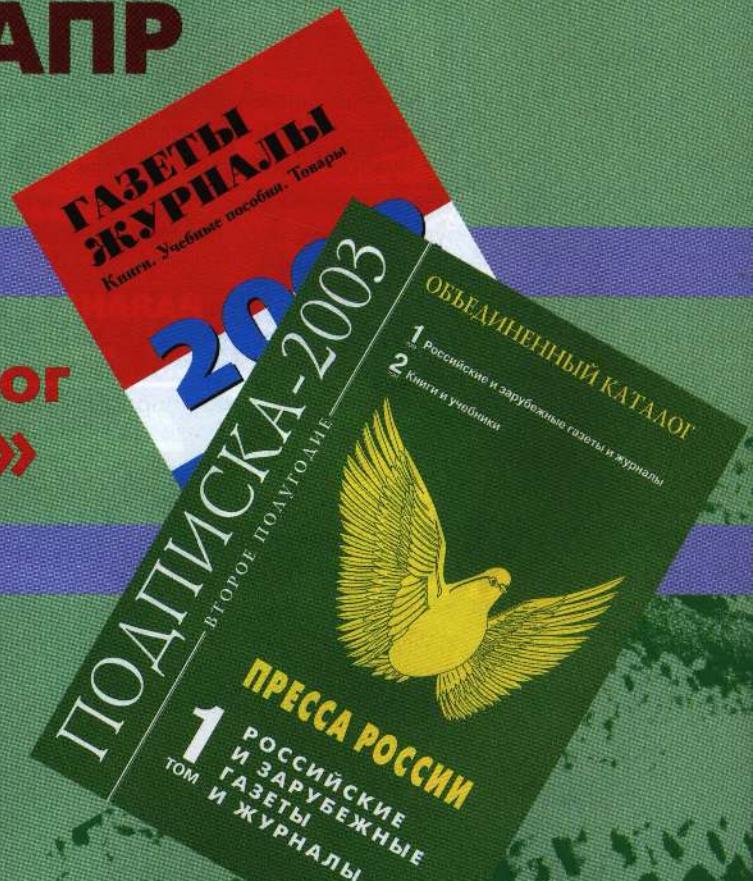


**ПОДПИСКА
через
РОСПЕЧАТЬ и АПР**

**Роспечать
Индекс 81170**

**Объединенный каталог
«Пресса России»**

Индекс 41762



МНОГОКАНАЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН: 500-00-60



АНЕКДОТЫ

•••

Два водителя хвастаются друг перед другом. Один другому:

— Я недавно так быстро ехал, что телеграфные столбы вдоль дороги мне казались частоколом!

Второй с большой гордостью:

— Это все туфта! Вчера я так круто развернулся, что успел увидеть свой задний номер!

•••

Освободившийся зэк устроился работать водителем автобуса. Он объявляет:

— Чуваки, коцайте тикеты. Если тикет прокоцан, то клевая отмазка есть. Если тикета нет, гнилой базар будет. Чуваки, варнинг! Не прокоцанный тикет за отмазку не катит!

•••

В деревне один мужик заглядывает через заборик к соседу:

— Кум, че это у тебя поросенок на протезах бегает?

Сосед:

— Ну холодца мне захотелось, так что, мне теперь всю свинью резать?

•••

Сидят в тюремной камере четверо заключенных: зоофил, некрофил, садист и экстремал. Зоофил мечтательно:

— Сейчас бы котеночка полюбить...

Садист:

— А потом помучить, потерзать и убить.

Некрофил:

— А потом опять полюбить.

Экстремал:

— Мяя!..

•••

Сбежали два рецидивиста из тюрьмы. Идут по степи. У одного еда, у другого только деньги.

Идут, проголодались. Первый развязал узелок, достал еду. Да самому есть неудобно, дал и второму. Через некоторое время снова сели отдохнуть. Тому, который с деньгами, не по себе. Он и предлагает:

— Давай, братан, представим себе, что мы с тобой сейчас на базаре, ты продаешь сало и хлеб, а я покупаю.

Так и порешили.

Первый разрезал сало на маленькие кусочки, рядом положил хлеб, чеснок, лук, соль. Подходит второй и говорит:

— А почем у тебя, хозяин, сало?

— Три рубля кусочек.

— Да ты че, охренел?! Такие деньги!

•••

— А ты не кричи! Не нравится, пройди по базару, присмотри, поторгуйся.

•••

Случайный прохожий спас тонущего человека. Вытащил его на берег и делает ему искусственное дыхание. А вода из того все хлещет и хлещет. Подъезжают менты.

— Да ты вынь ему ж... из воды, а то всю реку перекачаешь.

•••

— У вас не горят фары, — сказал гаишник водителю, — вам придется заплатить штраф 50 рублей.

— Вот видишь, — шепчет жена, — а в мастерской за починку фар просили сотню. Хорошо, что ты не согласился.

•••

Мужик читает в газете о том, что в Санкт-Петербурге каждый час попадает под машину один человек.

— Господи, — вздыхает он, — вот не везет бедняге...

•••

Жена возвращается из туристической поездки в Англию. Муж встречает ее у трата самолета.

— Хэлло! Питер! — кричит обрадованно жена.

Только спустились с трата, муж — хлоп ее по морде:

— Это тебе за хамло, а за пидора дома получишь!

•••

Разговаривают львы в саванне:

— Надоели эти «новые русские», гоняют тут на джипах, орут, матерятся...

— Угу, — соглашается второй, — а еще потом телефон сотовый в животе звонит каждую минуту.

•••

Психиатр спрашивает у пациента:

— А бывает, что вы слышите голос и не знаете, кто говорит и откуда?

— Да, доктор.

— Гм... это очень серьезно. И как часто это происходит?

— Когда мне звонят по мобильнику.

•••

— Правда ли, что скоро мобильный телефон будет стоить, как обычный?

— Не совсем. Обычный будет стоить, как мобильный.

•••

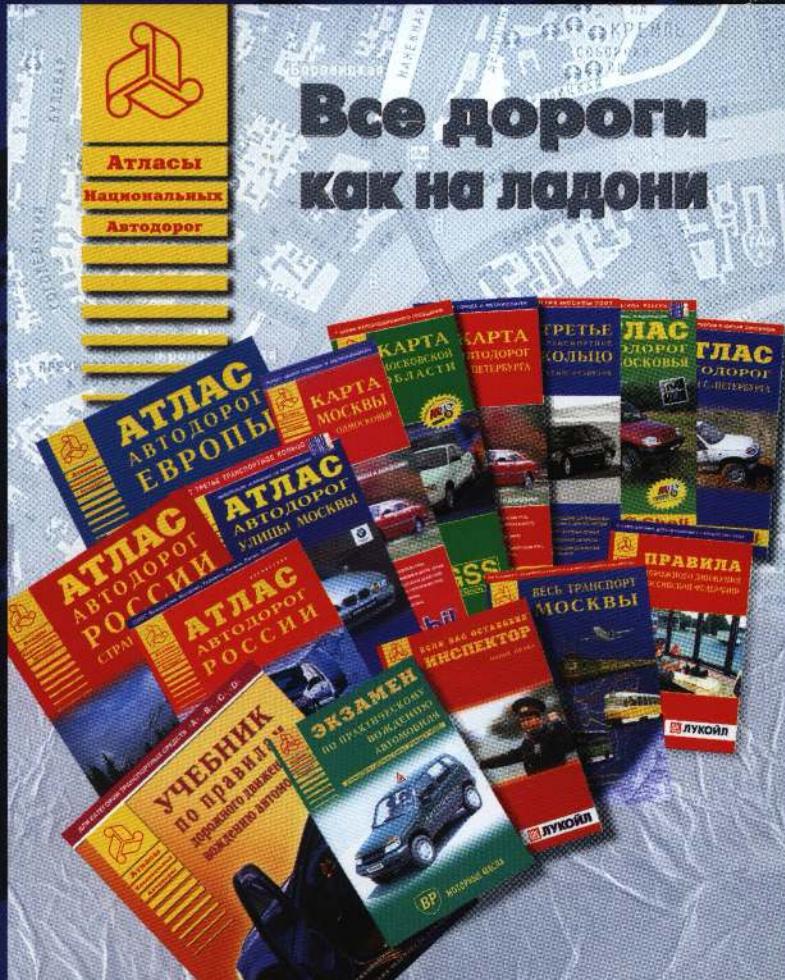
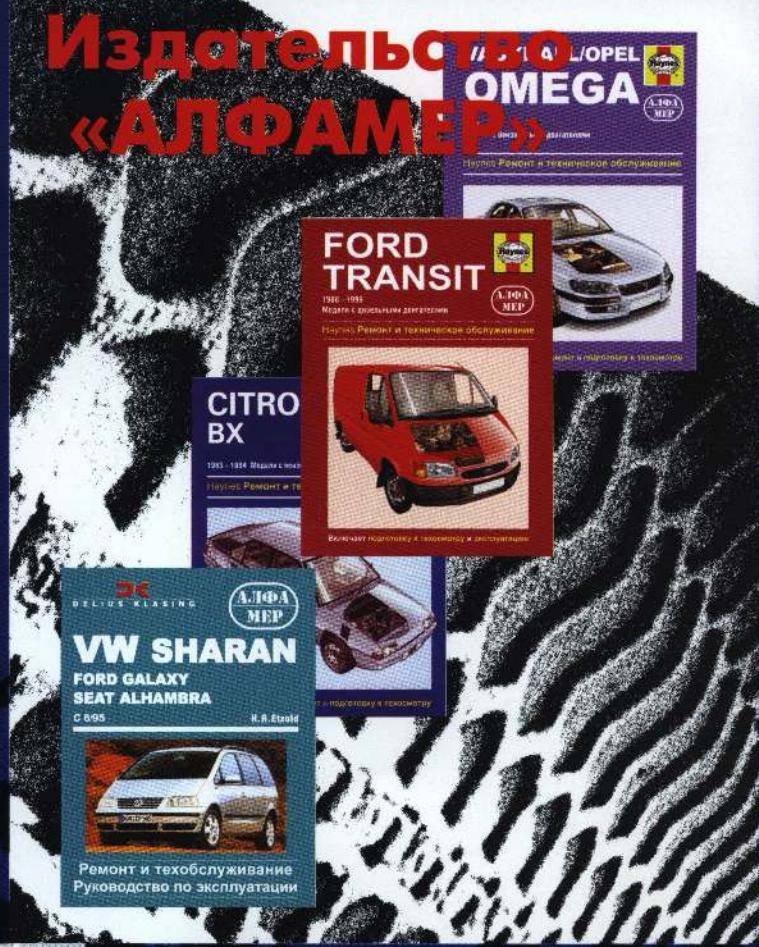
При дозвоне на мобильный телефон:

«Абонент находится на зоне и временно не доступен...»

•••

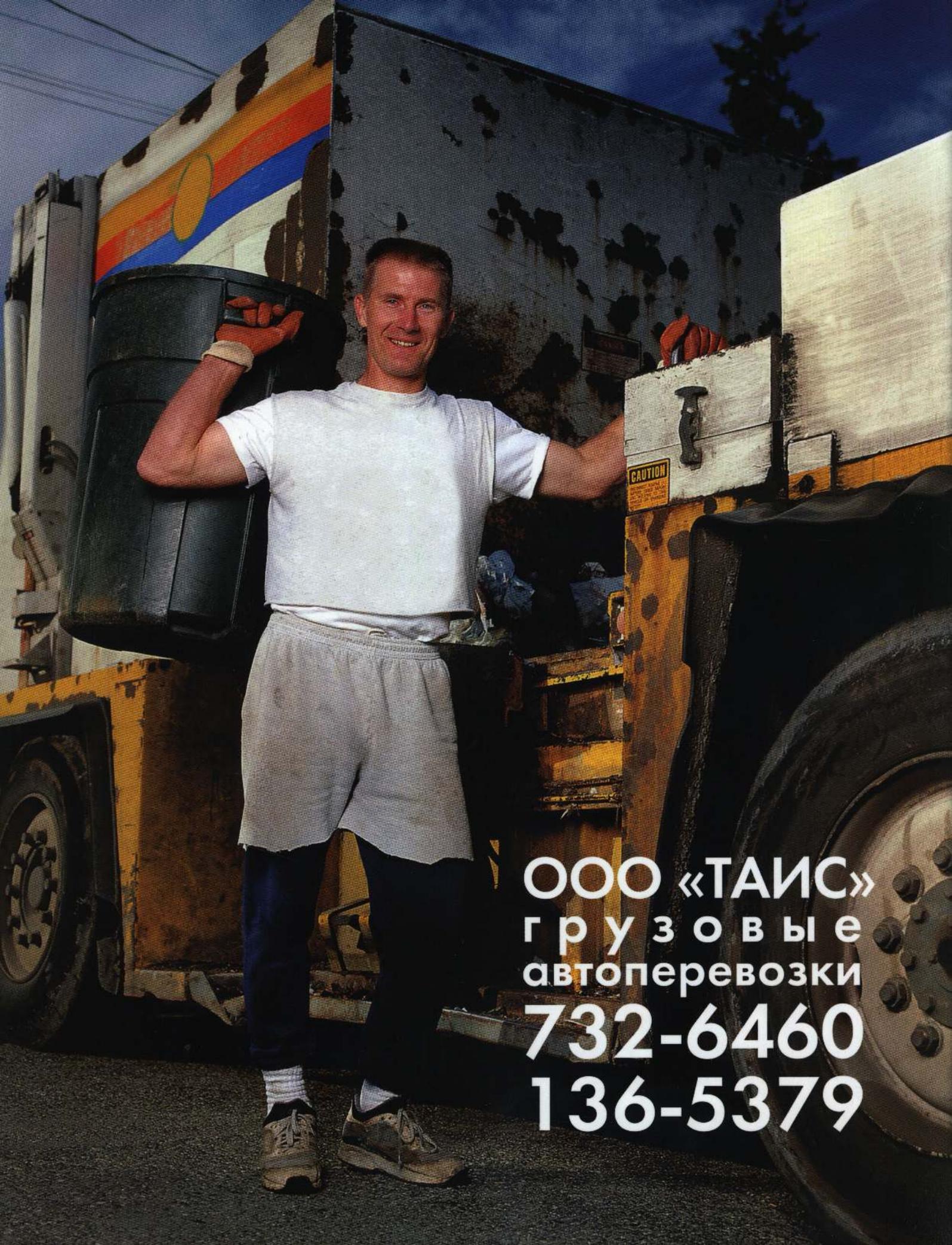
Кладбище. Надгробие в виде «мобилы». Надпись: «Абонент вышел из зоны обслуживания».

Издательство «ТЕРЦИЯ»



АВТОПРАК

предлагает оптовикам
руководства и
каталоги на грузовые
и легковые
отечественные и
импортные
автомобили, атласы,
карты и другие
сопутствующие
товары.
Тел.: 749-4550



ООО «ТАИС»
г р у з о в ы е
автоперевозки
732-6460
136-5379