

Все о коммерческих автомобилях

# АВТОПАК

автомобиль  
из будущего

«МАЗ-4370»

UNIMOG –  
рабочая лошадка



**NEW!!!**  
Пилотный  
номер

# шины MICHELIN

## для грузовых автомобилей и автобусов



### Сегмент Е Региональные перевозки

Передняя ось



XZE2

XZE1  
(17.5)

XZE1  
(22.5)

XZE  
(20')

Ведущая ось

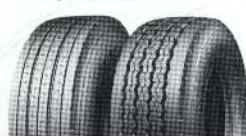


XDE2

XDE1  
(17.5)

XZA4

Прицепы



XTE1  
(11 R 22.5)

XTE2

Передняя ось



XFN

(295/80 R 22.5, 315/80 R 22.5)

Ведущая ось



XDN

XDN

### Сегмент А Автомагистрали

Передняя ось / Любые оси



XZA2 Energy

XZA1

XZA  
(20)

XZA

Передняя ось



XFA1

Ведущая ось



XDA2  
Energy

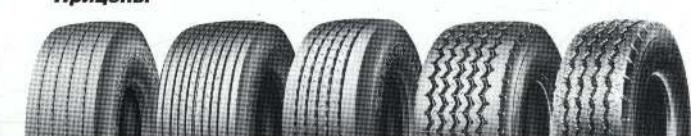
XDA

XDA4

XT4

XZT

Прицепы



XTA2 Energy  
(385/65 R 22.5)

XTA2 Energy  
(425/55 R 19.5,  
445/45 R 19.5)

Energy XTA

XZA&XZA1

XTA



ЗАО «Русское Генеральное Агентство ШИН МИШЛЕН»

Россия, 125252, Москва, Чапаевский пер., д. 14

Тел.: (095) 258-0926, 258-0948, факс: (095) 258-0927

E-mail: michelin@adicom.ru

# ПРИВЕТСТВИЕ

## Здравствуйте, уважаемый читатель!

Вы держите в руках первый номер журнала «Автотрак» – журнала о коммерческих автомобилях и о всем, что с ними связано. Журнал, который будет рассказывать не только о технике, но о фирмах и людях, которые ее создают и эксплуатируют. Мы старались создать журнал для водителей-профессионалов и любителей, для людей, просто интересующихся техникой и влюбленных в нее.

Коммерческие автомобили играют в жизни каждого из нас огромную роль. Кто-то это не осознает, а для кого-то это явно. Хотим мы этого или нет, но нашу повседневную жизнь нельзя представить без автобусов и грузовиков, самосвалов и вездеходов, машин «скорой помощи» и пожарных автомобилей.

Мы надеемся, что наш журнал поможет вам сориентироваться в мире автотранспорта, будет полезен при выборе грузовика или автобуса. Мы будем рассказывать как о новой технике, так и о машинах, ставшими легендарными, делиться опытом эксплуатации и ремонта. Нам хочется, чтобы журнал стал вашим другом и помощником, интересным попутчиком и рассказчиком, собеседником и советчиком.

Мы понимаем, что только совместными усилиями можно создать интересный и профессиональный журнал, и призываем всех заинтересованных людей к сотрудничеству: пишите и присылайте, звоните и рассказывайте, учите и советуйте, критикуйте и хвалите – мы будем только рады общению и дискуссиям.

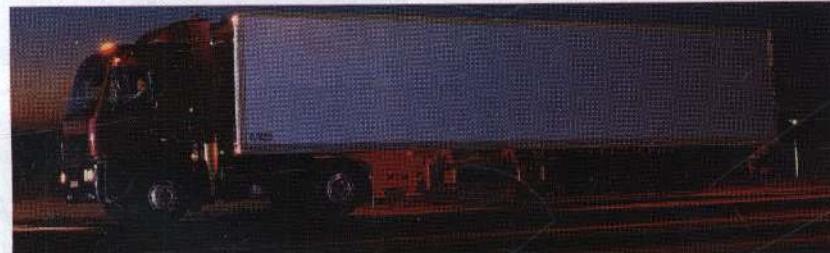
**Давайте пожелаем успеха новорожденному журналу – быстрее вырасти, набрать вес и авторитет, поменьше ухабов и шишек, больше читателей и долгой и интересной жизни!**



# В номере 1/2000:

<b>4</b>	Новости	новости
<b>6</b>	Автомобиль из будущего	проект
<b>10</b>	«Зубренок» на российских просторах	первое знакомство
<b>14</b>	Знакомьтесь – VOLVO FL6	новинка
<b>18</b>	Как я переквалифицировался в водители	бизнес
<b>22</b>	Страсти по «Интеру»	репортаж
<b>26</b>	МАЗы главного калибра	дальний бой
<b>30</b>	Особенности пересечения национальных границ	дорожные записки
<b>36</b>	Знакомство	новости из-за океана
<b>38</b>	Опыт эксплуатации городских «мерседесов»	делимся опытом
<b>41</b>	Terex Titan	глобус
<b>42</b>	«Экологи» на дорогах	актуально
<b>43</b>	Встречи на дорогах	встречи на дорогах
<b>44</b>	«АМО-Ф15»	архив
<b>47</b>	Новости	новости
<b>48</b>	Sprinter – мечта лентяя	знакомство
<b>52</b>	Доедет ли «ГолАЗ» до потребителя?	репортаж
<b>56</b>	Конек-горбунок, или Кое-что об «унимоге»	спецтехника
<b>60</b>	Ремонт цилиндра сцепления	ремонтируй сам

# АВТОТРАК



**Учредитель:**  
**ТОО фирма «Таис»**

**Главный редактор:**  
**Дмитрий Жигульский**

**Обозреватели:**

Иван Петров  
Елена Кихаева

**Корреспонденты:**

Андрей Дмитриев  
Антон Самойлов  
Кирилл Константинов

**Дизайнер:** Инна Валентик

**Технический редактор:**  
Игорь Зайнев

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

E-mail: [Autotruck@cityline.ru](mailto:Autotruck@cityline.ru)

Телефон: (095) 755-0342

Телефакс: (095) 732-6460

Рекламный отдел: (095) 722-2271

Распространение: (095) 796-8384

Журнал зарегистрирован в  
Комитете РФ по печати:

свидетельство №77-3368 от

10.05.2000

Тираж: 9000 экз.

Перепечатка материалов,  
представленных в журнале «Автотрак»,  
допускается только с разрешения  
редакции.

Журнал не несет ответственности  
за содержание рекламных  
объявлений.

## ■ Freightliner продаёт 15 000 грузовиков одному клиенту



Одно из крупнейших транспортных предприятий США J. B. Hunt Transport Services Inc. заключило эксклюзивный контракт на поставку 15 000 автомобилей семейства Century Class с производителем грузовиков – компанией

Freightliner. Контракт на сумму более \$1 млрд. будет действовать в течение 5 лет. В 2000 г. транспортной компании будут поставлены 3000 новых автомобилей.

Автомобиль Freightliner Century Class был представлен в

1995 г. и является носителем новейших технических решений и разработок. Современная аэродинамика, широкое применение алюминия и композитных материалов позволили снизить расход топлива на 8% по сравнению с предыдущей моделью.

Транспортной компании будут поставляться грузовики с двигателями Cummins ISX и Detroit Diesel Series 60. Производитель дает гарантию на автомобили 560 тыс. км.

Freightliner принимает б/у тягачи в засчет оплаты за новые автомобили. Двигатели, коробки передач и ведущие мосты подвергаются капитальному ремонту и устанавливаются на новые шасси. Результат – цена значительно ниже, чем у машин с новыми агрегатами.

Автопарк компании J. B. Hunt T. S. насчитывает 9400 тягачей и 38 000 полуприцепов, количество работающих – около 15 000 человек, оборот достигает \$2 млрд. в год.



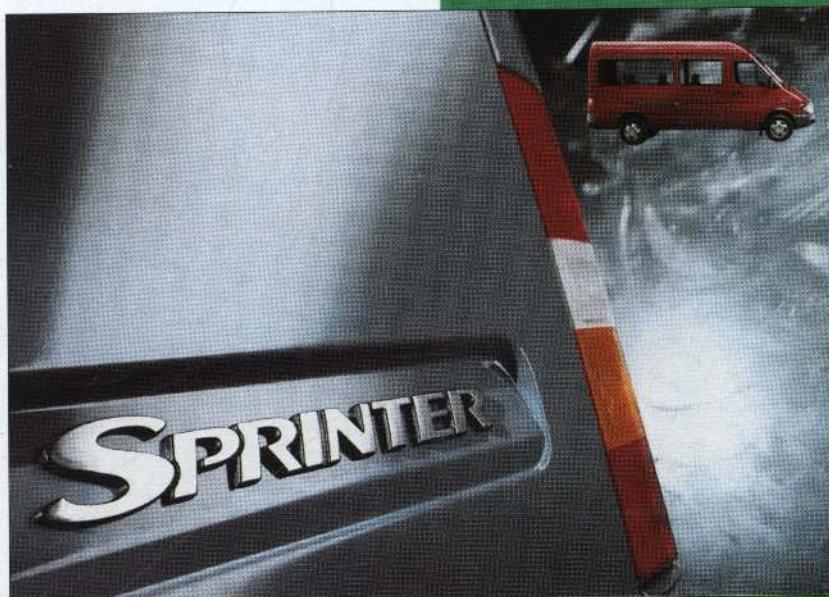
## ■ После многолетних дебатов на дорогах Нидерландов появились автопоезда, состоящие из трехосного грузовика и полуприцепа, установленного на подкатную тележку dolly.

Эксперимент продлится с апреля 2000-го до октября 2002 г., по окончании которого будет принято решение о целесообразности применения таких автопоездов. Подобные составы не новость для Европы: в Норвегии они стали привычным явлением, а в Швеции уже несколько лет разрешены автопоезда длиной до 25,25 м.

Правда, министерство дорожного и водного транспорта Нидерландов установило строгие правила для автопоездов: максимальная длина – 25,25 м, общая масса не должна превышать 60 т, обязательное наличие АБС и противоподкатной боковой защиты; он не должен пересекать железнодорожные пути, движение разрешено только на автомагистралях. Водитель должен пройти специальные подготовительные курсы.

## ■ Freightliner выпускает «Sprinter»

Freightliner, крупнейший северо-американский производитель грузовых автомобилей, пополнит свой ассортимент микроавтобусом фирмы Mercedes известной модели Sprinter. Специально для сборки автомобилей Sprinter в США Freightliner расширяет производственные площади в городе Гаффен на 7 тыс. кв. м, на что потрачено около \$10 млн. Мероприятия по перестройке завода должны быть закончены в первом квартале 2001 г. Уже в этом году начнутся официальные продажи автомобилей Sprinter под маркой Freightliner.

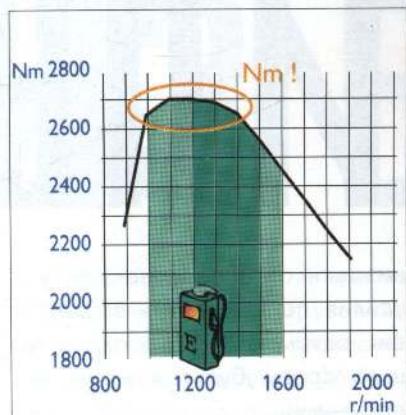
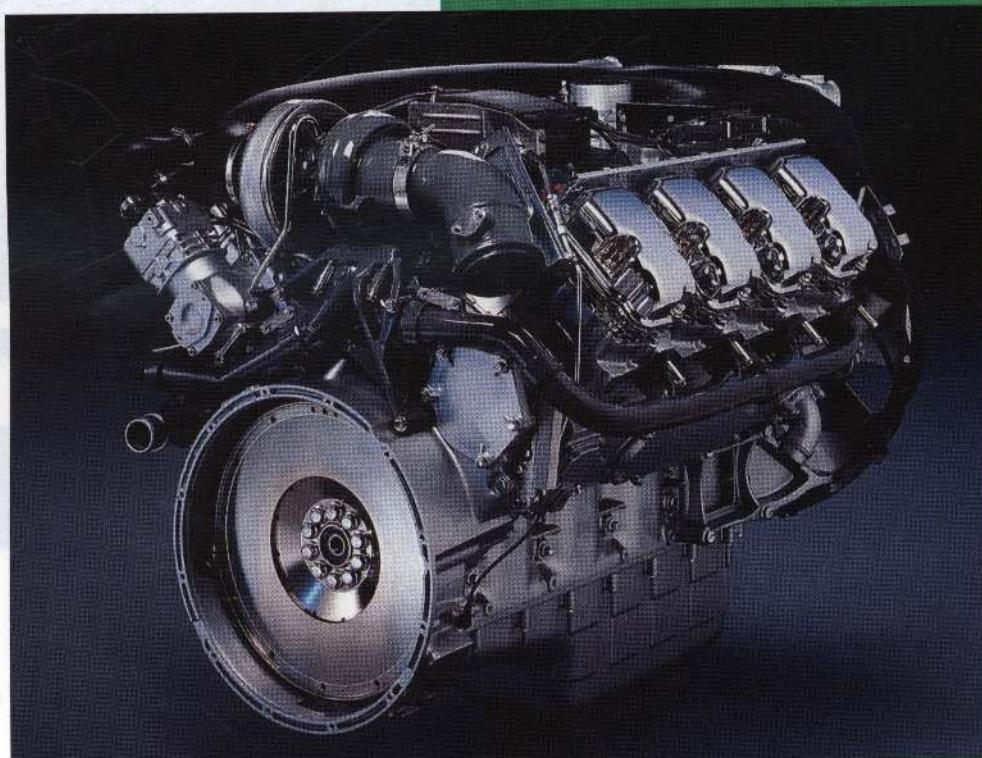


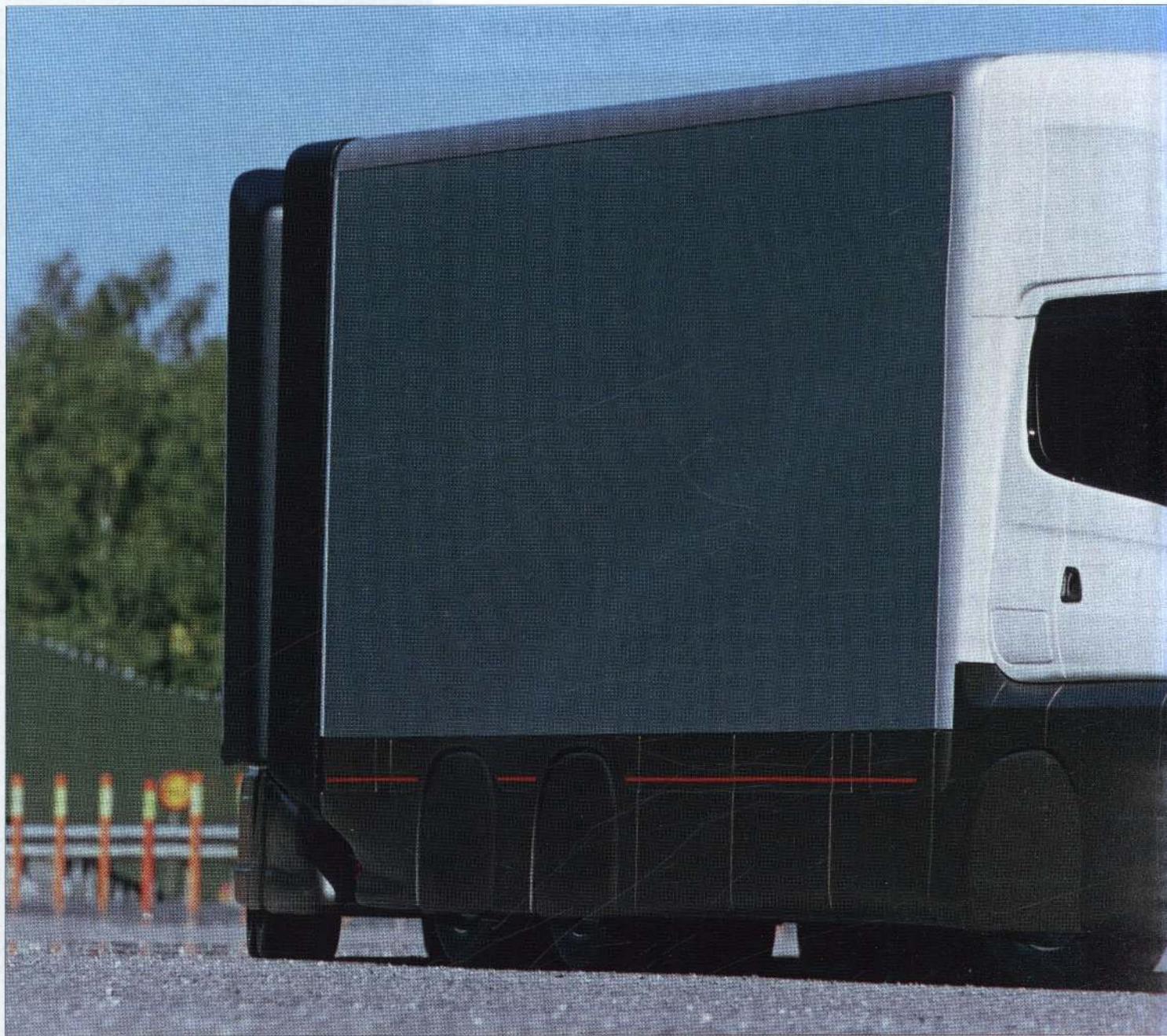
## ■ В мае 2000 г. фирма Scania представила новый восьмицилиндровый двигатель объемом 15,6 л и мощностью, в зависимости от исполнения, 480 и 580 л.с.

Репутацию надежных и экономичных двигателей подтвердили испытания в 5 млн. км на самых обычных машинах, а в роли испытателей выступили водители-профессионалы. Несмотря на увеличение объема и мощности, расход топлива остался на прежнем уровне. Благодаря насос-форсункам и электронному управлению токсичность и шумность двигателя соответствуют требованиям Евро-3, вступающим в силу с октября 2000 г. В соответствии с модульной концепцией фирмы

Scania новый двигатель максимально унифицирован с меньшими по объему «шестерками», что упрощает его ремонт и обслуживание. Кстати, с 1995 г. выпуще-

но 65 000 12-литровых двигателей. Благодаря новому 580-сильному двигателю Scania по праву может носить титул «короля дорог».





# АВТОМОБИЛЬ

По подсчетам специалистов, количество грузовиков на дорогах Европы в течение десяти лет увеличится на четверть, годовой пробег грузовика возрастет на

40%, а пропускная способность европейских дорог повысится не более чем на 50%. И если, как считают специалисты фирмы, не принять меры по реорга-

низации автоперевозок, то все усилия по снижению воздействия автомобилей на окружающую среду будут в итоге напрасными.





Проект грузовика будущего, представленный в конце 1999 г. на обозрение специалистов и публики фирмой Scania, произвел фурор. До сих пор не прекращаются споры, для чего были открыты карты в политике фирмы на долгосрочную перспективу, ведь реализация проекта намечена только на второе десятилетие наступающего тысячелетия. Что это – рекламный ход, желание застолбить место законодателя моды в грузовом автомобилестроении или продуманная политика производителя для проталкивания новой концепции грузоперевозок автотранспортом, основанная на расчетах и исследовании рынка?

А. Дмитриев

# ИЗ БУДУЩЕГО

Концепт-трак состоит из трехосного 10-метрового грузовика-фургона в сцепке с трехосным полуприцепом длиной 16,5 м, опирающимся на подкатную тележку dolly. Общая длина авто поезда составляет 28 м.

Аэродинамика и безопасность – две основные составляющие нового грузовика. Короткий капот

машины обеспечивает аэродинамику, как у легкового автомобиля. Кроме того, деформируясь при столкновении, он увеличивает шансы водителя остаться живым.



ым. Продуманная аэродинамика кабины высотой 4 м позволяет установить фургон вплотную к задней стенке кабины без какого-либо зазора.

По всей длине автопоезда на уровне колес проходит аэродинамический пояс. Улучшая аэrodinamiku, он защитит легковой автомобиль и велосипедистов от попадания под колеса грузовика при боковом столкновении. Аэродинамические щиты закрывают все колеса, включая поворотные оси, что значительно уменьшает водянную пыль из-под колес во время дождя – во время поворо-

та они поворачиваются вместе с колесами.

В качестве следующего средства улучшения аэродинамики специалисты фирмы предлагают кормовые спойлеры. Они автоматически выдвигаются позади тягача и прицепа при достижении определенной скорости и позволяют, как утверждают представители компании, снизить коэффициент аэродинамического сопротивления на 10%.

«Обут» автопоезд в односкатные шины Michelin, разработанные специально для этого тягача, размером 385/55 R 22,5. В

зависимости от назначения оси (поворотная или ведущая) будет варьироваться и рисунок покрышки. При полной массе автопоезда 64 т нагрузка на каждую ось не превышает 8 т. Для улучшения маневренности последняя ось полуприцепа сделана поворотной.

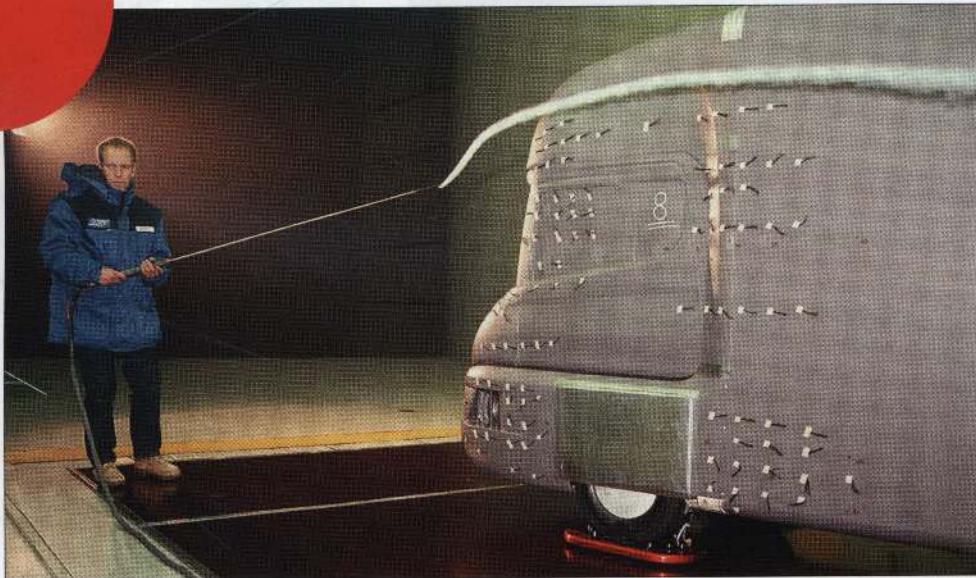
На новой машине установлен 12-литровый двигатель с турбокомпаундом. С помощью этого устройства часть энергии выхлопных газов, проходя через турбину, передает дополнительный крутящий момент на коленвал. Кроме того, на двигатель

планируется установить новую топливную аппаратуру, которую Scania разработала совместно со специалистами фирмы Cummins. Все это позволит довести мощность 12-литрового двигателя до 460 л. с.

Управление коробкой переключения передач электронное, позволяющее переключать скорости в автоматическом режиме.

Основа грузовых перевозок — их эффективность. Для перевозчика важно перевезти груз с наименьшими затратами, быстро, безопасно и с комфортом для клиента и себя. Представители фирмы Scania утверждают, что представленный ими концепт-трак способен перевозить объем груза на 75% больше, чем обычный седельный тягач с полуприцепом. Расход топлива на тонну перевозимого груза при этом меньше на 20 – 25%. При использовании таких автопоездов количество грузовиков на дорогах Европы сократилось бы на 30%.

Теперь дело за малым – изменить транспортное законодательство, ограничивающее длину автопоездов, в большинстве европейских стран. Для раздумий законодателям осталось 10 лет.



К. Константинов

# «Зубренок» на российских просторах

**В Москве начались продажи среднетоннажного грузовика «МАЗ-4370». Девиз «Заграница нам поможет» дал свои результаты. За основу машины был взят грузовик MAN-L2000, предоставленный немецкой стороной совместного предприятия МАЗ - MAN. Два года, рекордно короткий срок, понадобились заводу для создания и испытания машины.**

Глядя на грузовик со стороны, не сразу понимаешь, что перед тобой новая машина. Кабина и кузов вроде от большого «МАЗа», но что-то тут не так. И только опустив взгляд ниже уровня кабины, видишь, что колеса — меньшего размера. Конечно, импортная резина размером 17,5 дюйма не лучший способ снижения

себестоимости машины, но колеса именно такого размера ни в Белоруссии, ни в России не производят. Первые «бычки» из опытной партии, я помню, тоже комплектовались колесами размером 17,5 дюйма.

Благодаря малогабаритным колесам, конструкции несущей рамы и малолистовым рессорам минималь-



**Краткая техническая характеристика «МАЗ-4370» (бортовой)**

Колесная формула	4x2
Грузоподъемность автомобиля, кг	5000
Масса снаряжения автомобиля, кг	4875
Полная масса автомобиля, кг	10100
Двигатель	ММЗ-Д245.9
Мощность двигателя, л.с.	136
Максимальная скорость, км/ч	100
Объем кузова, м <sup>3</sup>	30
Шины, размер	235/75R17.5
Контрольный расход топлива, л/100 км, при скорости 60 км/ч (80 км/ч)	15 (21)
Топливный бак, л	130
Тормоза	Барабанные



1



2

ная погрузочная высота составляет 1070 мм для машины с тентованым фургоном объемом 30 м, что является современной концепцией развозного грузовика и дает большую фору среднетоннажным «газонам» и «зилам». Не надо никому объяснять, насколько это важно при погрузочно-разгрузочных работах.

Обращает на себя внимание кабина. Минчане не стали мудрить и на новое, оригинальное шасси установили проверенную временем кабину от самосвала с трехместным сиденьем внутри. Обивка кабины устаревшая, kleenчатая и совершенно не к «лицу» современной машине. Передняя панель из черного и до боли знакомого по советским временам пластика. В межпанельные швы не то что палец, а руку всунуть можно. Руль регулируется по высоте и наклону. А вот водительское кресло имеет несколько степеней регулировок и позволяет достаточно удобно в нем располож-

житься, кроме того, сиденье на пневмоподвеске, и это тоже добавляет комфорта при езде.

Отрегулировав под себя руль и сиденье, закрываю дверь и нащупываю ногами педали. Так, педали газа и тормоза на месте, ну а где же педаль сцепления? Тут меня ждал сюрприз: чтобы отжать сцепление, левую ногу приходится задирать так, что коленом касаешься обода руля, а это очень неудобно. Не сразу нашел рычаг ручного тормоза, пришлось тянуться левой рукой в проем между дверью и сиденьем, цепляясь рубашкой за выступы на двери. Интересно, пролезет ли туда рука водителя, одетого в зимнюю куртку?

Теперь о двигателе. Тракторный дизель Д-245.9 с турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха развивает 136 л.с. и соответствует нормам токсичности Евро-1. Топливный насос высокого давления чешский, турбокомпрессор



3

1. Больше всего в машине мне понравился фургон

2. Стандартная мазовская кабина

3. Трехместная кабина вполне удобна

4. Упоры под колеса

5. Качество сборки оставляет желать лучшего

6. Регулируемая в двух уровнях рулевая колонка

7. Педаль сцепления расположена очень высоко

8. На стандартной приборной панели добавили пульт управления независимого подогревателя



4



5



6



7



8

фирмы Garrett. В машине с работающим двигателем чувствуешь себя трактористом — шум и вибрация велики. Для колхозного поля, может, это нормально, но для городской развозной машины это уж слишком. Но другого двигателя для машин такого класса в стране нет, и приходится довольствоваться этим.

Коробка передач — пятиступенчатая, механическая. Точно такая же стоит на трехтонке «бычок». Конструкция хоть и старая, но надежная и знакомая многим водителям. Негруженая машина трогается со второй передачи, но с грузом — только с первой, иначе можно скечь сцепление. А кто ездил на «бычках», знает, чтобы переключиться с первой на вторую, надо гонять рычаг КПП по всей кабине. Четкость включения передач также оставляет желать лучшего.

Тормозная система пневматическая. Тормозные механизмы всех колес — барабанные, но по заказу можно установить дисковые на пе-

редние колеса. Все машины оснащаются антиблокировочной системой тормозов (АБС) фирмы Wabco – таковы современные требования.

Рулевое управление очень легкое, но малоинформационное, с низким реактивным усилием на руле. Работать им, пропискиваясь по городским улицам, наверняка будет удобно, но на трассе при скорости 80 км/ч – не очень. Большой угол (50%) поворота управляемых колес обеспечивает великолепную маневренность в городской тесноте.

Приятно поразила подвеска автомобиля. Малолистовые рессоры на передней и задней осях обеспечивают мягкость и плавность хода. По желанию заказчика задний мост можно оснастить пневмобаллонами вместо рессорной подвески.

Не забыли производители о противоподкатных брусьях с боков и сзади, а к раме крепятся упоры под колеса, что является не данью моде, а современными требованиями к безопасности.

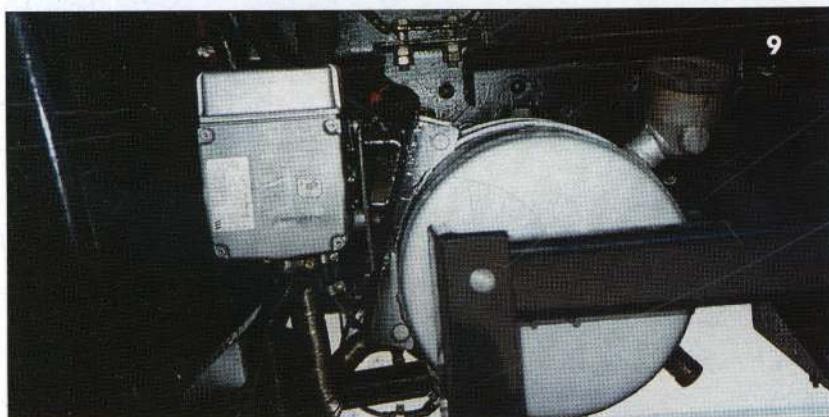


С левой стороны на раме за кабиной я обнаружил независимый подогреватель двигателя и кабины – удобная и нужная вещь для водителей, совершающих дальние рейсы: разделся до рубашки и крути барабанку целый день. В городе, мне кажется, достаточно и штатной печки, это проще и удобнее. Создается такое впечатление, что комплектовали машину по принципу «кашу маслом не испортишь»,

но в силу этого цена за машину возрастает. Лучше было бы устанавливать «автономку» по желанию заказчика.

Нужна ли такая машина? Конечно, да! Современного пятитонного грузовика нет – «газоны» и «ЗИЛы» давно устарели и перевозчиков не устраивают, подержанные же иномарки погоды не делают. MAZ со своим «Зубренком» попал в точку.

Удалась ли такая машина? Я думаю, да. Бессспорно, портят впечатление тракторный двигатель, устаревшая КПП, качество сборки и цены за машины: \$12 500 за бортовой «МАЗ» и \$17 000 за изотермический фургон. Правда есть надежда на то, что с постановкой машины на конвейер цены снизятся. Теперь слово за потребителями, только от них будет зависеть, завоюет ли минский «Зубр» российские просторы.



9

9. Автономный жидкостный подогреватель



10

10. Двигатель ММЗ-Д245.9, 136 л.с.



11

11. Малолистовые рессоры. Гидроусилитель от большого «МАЗа»

К. Дмитриев

# Знакомьтесь — Volvo FL6

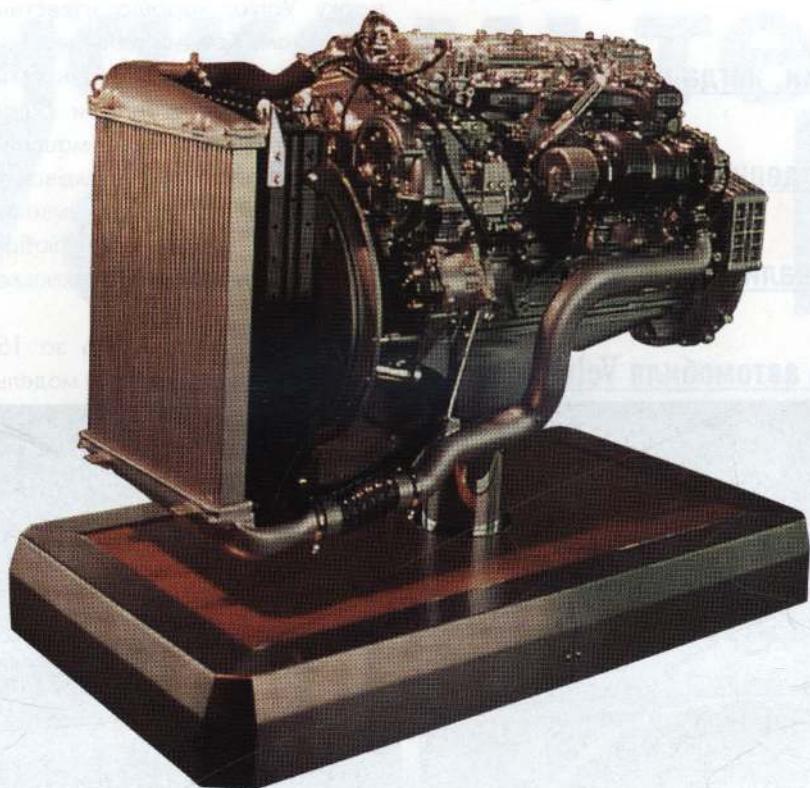


Где граница между понятием «новый» и «модернизи-  
рованный»? Каковы критерии, когда одну машину  
называют новой, а другую модернизированной? Похо-  
же, именно этот вопрос задавали себе большинство  
журналистов на презентации автомобиля Volvo FL6.

Развозные грузовики, носящие марку Volvo, хорошо известны москвичам. Каждый день десятки машин развозят сотни тонн коки и пепси по магазинам и складам. Эти ярко-красные машины привлекали внимание на московских дорогах и уже не вызывают удивления и повышенного любопытства у зевак, как несколько лет назад.

Но всем известно, что за 15 лет, с тех пор как эта модель





была запущена в производство, из ворот завода выехало около 113 000 грузовиков серии FL6 и только за последний год владельцами этих машин стали перевозчики в 52 странах. Посчитав, что 15 лет – достаточный срок, чтобы выпускать модель практически без изменений, компания Volvo Trucks представила общественности новую машину серии FL6.

**КАБИНА.** Размеры кабины почти не изменились. Снаружи сразу бросаются в глаза новые передний бампер, облицовка решетки радиатора, верхний и боковые спойлеры, пятое зеркало над лобовым стеклом, показывающее расстояние до переднего бампера. По заказу устанавливается передний противоподкатный брус за передним бампером.

Машина может комплектоваться как одной, так и двумя

ступенями. Две ступени обеспечивают более удобный и безопасный вход в кабину и выход.

Внутри FL6 очень напоминает своих старших братьев FH и FM: та же панель приборов, рулевая колонка, регулируемая по высоте и наклону, информационный

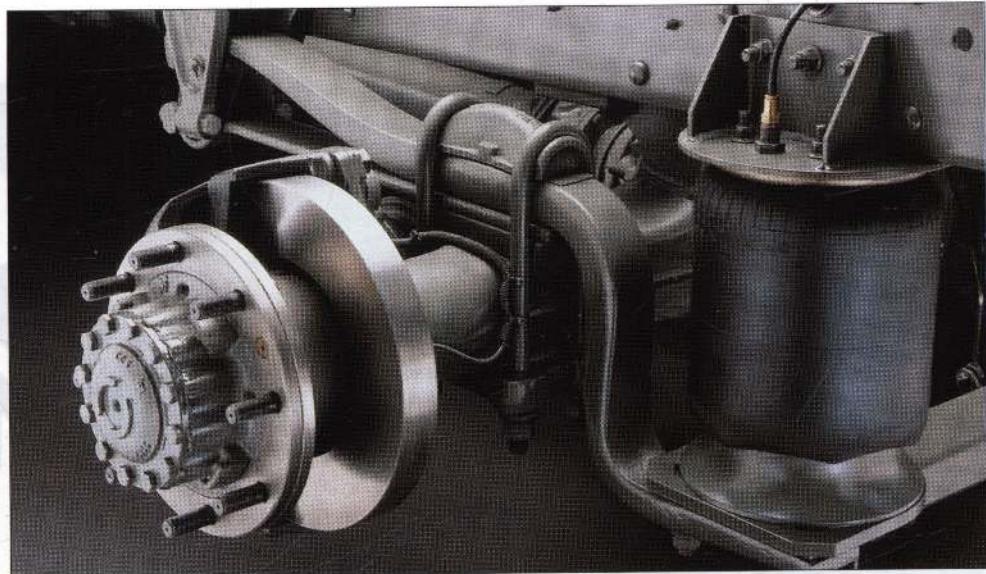


дисплей. По заказу устанавливается подушка безопасности в рулевой колонке.

**ДВИГАТЕЛЬ.** Шестицилиндровый дизель с электронным управлением подачи топлива развивает мощность 180, 220 и 250 л.с. В зависимости от исполнения он может соответствовать требованиям Евро II или Евро III. За версию Евро III приходится жертвовать повышенным расходом топлива по сравнению с версией Евро II.

**ШАССИ.** Присутствие пневмобаллонов с электронной регулировкой уровня пола в подвеске заднего моста делает погрузку-разгрузку более удобной. Машины, имеющие общую массу от 14 до 18 т, могут иметь пневмобаллоны и в передней подвеске. Угол поворота передних колес равен 52°, что по достоинству оценят водители, вынужденные целый день показывать мастерство слаломиста на городских улицах.

Новые дисковые тормоза на всех колесах, заимствованные у машин серии FH, сокращают тормозной путь на 30% при экстренном торможении на скорости 80 км/ч. Ресурс тормозных колодок увеличен до 80 000 км.



Полная масса Volvo FL6 от 7,5 до 26 т. Грузовик может комплектоваться шестью типами коробок передач с ручным управлением и тремя типами автоматических коробок передач. Интервал между обслуживанием увеличен до 40 000 км или раз в полгода.

Я так и не смог найти ответ на вопрос: FL6 – новая машина или глубокая модернизация предыдущей версии. Вполне возможно, что на этот вопрос лучше всего ответят водители, развозящие заморский напиток, если, конечно, компании, его производящие, приобретут эти машины в обозримом будущем.

# Как я переквалифицировался в водители

К. Константинов

После окончания вуза в 1990 г. и года работы научным сотрудником на кафедре я понял, что добытчик во мне окончательно победил ученого. Попробовав торговать, пришел к выводу, что девиз торговли «Обмани или будешь обманутым» – не мой. Бывший сокурсник, встреченный случайно на улице Москвы, убедил меня заняться оптовыми поставками продуктов питания в столицу. Полгода ушло на то, чтобы открыть фирму и найти деньги. Так как я предпочел работать максимально честно, то и кредит получил минимальный (3000 долларов США) под максимальный процент на год, и то по великому блату.

Вот он счастливый момент! Я стою у окна и любуюсь чудом техники – «ГАЗ-3307» (фургон). Меня распирает от гордости, что я владелец имущества, способного принести стабильный и большой доход. Правда, это имущество не смогло самостоя-

тельно проехать и двадцати километров – на половине пути заглох двигатель, и его остаток пришлось ехать на буксире. А кредита хватило только-только на машину, не говоря уже о товаре. Да и на грузовике я никогда не ездил и тем более имею

права только с легковой категорией «В».

Однако это николько не охладило мой пыл. Все тот же сокурсник посоветовал при отсутствии денег на товар заняться грузовыми перевозками. За неимением других вариантов я решил последовать его совету. Первым делом машину необходимо было зарегистрировать. Но тут меня ждал неприятный сюрприз. Так как машина была оформлена на юридическое лицо, пришлось платить 20% от продажной стоимости машины в бюджет государства. На какое-то время я задумался, пытаясь понять логику чиновников, придумавших это правило. Ведь я, купив заведомо 100%-ный брак, сделал одолжение заводу, оплатив кусок металломолома по цене машины, рабочие получили зарплату, а государство налоги. Пытаясь понять, в чем же моя вина перед ним (государством), я пошел искать эти несчастные 20% и пришел к выводу номер 1: как можно меньше демонстрируйте государству свое имущество.

1993 г., начало моей работы, вспоминается как сладкий сон. Клиенты обрывали телефоны, казалось, дай им танк, они и на танке повезут. Прекрасно помню первый свой выезд и первый заработок – 25 рублей. Правда, пятерку пришлось отдать гаишнику за отсутствие прав и 5 рублей



потратить на бензин. Но и 15 рублей были нормальными деньгами. За год, благодаря почти ежедневной работе, я вернул кредит и сделал вывод 2: не брать кредиты в банке.

В течение полутора лет я эксплуатировал две машины марки «ГАЗ-3307». На тот момент, когда я от них избавился, одна прошла 45 тысяч километров, а другая — 17 тысяч. «ГАЗ-3307» — веселая машина, расслабиться не дает ни на минуту, всегда держит в тонусе. Маленькая кабина, двойной выжим сцепления, отсутствие гидроусилителя руля развили чувства собственного достоинства и самоуважения. На водителей более современных грузовиков смотрел высокомерно, примерно так смотрят хозяин ушастого «Запорожца» на владельца шестисотого «мерседеса». Если пересадить его с иномарки на ушастого, то он и с места не тронется. Одним словом — «чайник».

О технической стороне «газона» можно говорить вечно. Машину, сошедшую с конвейера, необходимо всю «тянуть» и регулировать. Может быть, сейчас в Нижнем Новгороде делают машины лучше, но семь лет назад я частенько вспоминал тех, кто собирал эти машины, а также всех их родственников до седьмого колена. Аппетит у машины был зверским: 30 литров бензина и литр масла на 100 километров заставят уважать любого. Мелкие поломки типа рваных ремней, пробитых крышек трамблера, рассыпавшихся ступичных и подвесных подшипников, течи сальников, бесконечная возня с проводкой закалили характер и подготовили к более серьезным испытаниям. Сначала у одной машины на тридцатой тысяче заменили коробку скоростей, а потом на ней же обрупало шатун и пробило блок с



двух сторон. Двигатель выкинул, а на его место поставил новый. Терпение мое закончилось, когда на другой машине на семнадцатой тысяче «стукнулся» двигатель. Сняв масляный поддон, обнаружил, что крышки шатунных вкладышей затянуты от руки. Затянув гайки, я решил отдельаться от этих машин и стал подыскивать что-то другое.

Устав бороться с шедеврами отечественного автопрома, решил приобрести иномарку. По объявлению нашел пятнадцатилетний «Мерседес-813». Двигатель 130 л. с., фургон 30 куб. м,

не бояться самому ремонтировать иномарки. Сюрпризов машина не приподносила, смело ходил в рейсы по четыре тысячи километров.

1996 г. – расцвет моего бизнеса. Я нахожу крупного клиента, готового работать со мной на долговременной основе. Его условие – грузоподъемность машин не менее восьми тонн и наличие грузоподъемного борта. В очередной раз взяв кредит у знакомых и родственников, купил три «мерседеса» и один «МАН», нанял водителей и начал возить грузы по Москве и области.

бина и рабочее место водителя, может, и не лучше, чем у «мерседеса», но есть в ней какая-то изюминка. «Мерседесы» – хорошие, добротные машины, предназначенные для ежедневной работы, одним словом – работяги. Но для души – это «МАН». Обслуживали машины сами, масло заливали только импортное, поэтому проблем с двигателями не было, хотя прошли они по 500 – 700 тысяч километров.

Работать бы и работать, но наступил август 1998 г., а с ним прошла эйфория по поводу экономической ситуации в стране. У моего клиента дела пошли неважно, и он отказался от транспортных услуг. Наработки по клиентам предыдущих пяти лет позволили более или менее нормально отработать до января 1999 г. Три месяца после нового года вспоминаются как кошмарный сон. Заказов почти не было: одни клиенты разорились, другие находились в оцепенении, трети выжидали. Но уже в апреле с первым весенным теплом началось оживление в экономике, а вместе с ней и на рынке грузовых перевозок. Расценки в валютном исчислении уменьшились в четыре раза, прибыли едва хватало обслуживать кредиты. Мне пришлось продать «Мерседес-813», хотя цены на технику упали минимум в два раза.

Специфика моих машин, а именно, наличие лифтов, позволила занять особую нишу в перевозке грузов. Существует очень небольшое число клиентов, нуждающихся в машинах с лифтами. (В этом случае упакованный на палетах груз загружается на машины и выгружается из них гидроподъемным бортом.) С лета 1999 г. я полностью переключился на работу с такими клиентами. Работа хотя и непостоянная, но расценки выше средних на 20%. Жить можно.



На сегодняшний день проблем с заправкой нет

грузоподъемность 4 т меня устраивали. Стоил он, правда, как три «газона». Отступать было некуда и, заняв денег, купил «немца».

Через полгода эксплуатации заменил все рессоры. Так как таких машин шесть лет назад было мало, пришлось побегать, чтобы найти бэушные. За два года эксплуатации поменял несколько колес, помпу и стартер. Ремонтировал сам, на сервис не гонял. Отсюда третье правило –

Машины 1983 – 1985 гг. выпуска не создавали больших проблем. Замена одного листа рессоры, стартера на одной машине и головки блока на другой в течение полутора лет – это все, что приходит в голову. Зимой замерзала воздушная система у «МАНа». После заливки спирта в ресивера это прошло. Не знаю почему, но «МАН» мне нравился больше других машин. Один звук работающего двигателя многого стоит. Ка-

Но есть несколько проблем, которые я так и не смог решить. Водители. Может, мне с ними не везло, но обман, воровство, лень – постоянные спутники большинства моих водителей. Недавно расстался с хорошим парнем – опять пьянство. Терпел его срывы три года. И дело-то не в зарплате (я платил хорошие деньги), а в том, что люди разучились нормально и честно работать. За семь лет я, к сожалению, так и не смог создать рабочий коллектив.

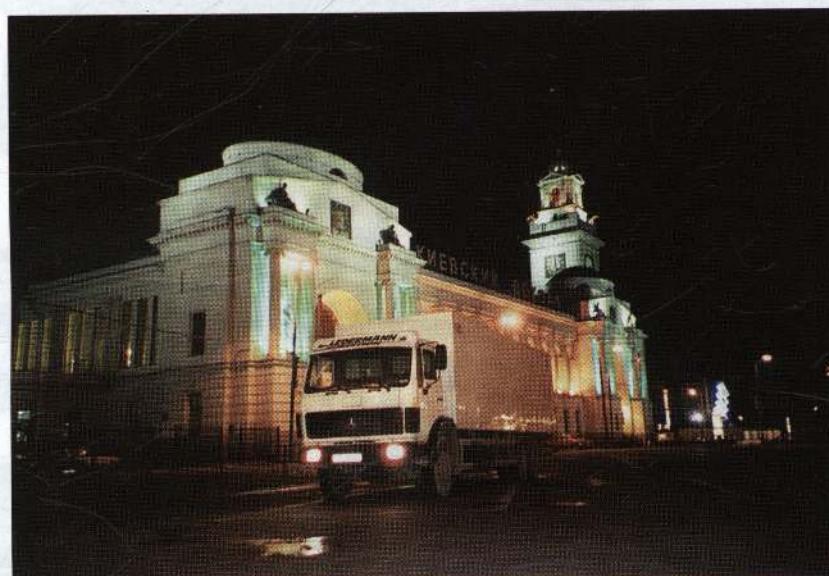
Чиновники. Все их телодвижения направлены на то, чтобы проблем у водителей было больше, а денег меньше. Беготня за лицензиями, пропусками, справками занимает столько времени и требует такого количества денег, что часто хочется послать всех и бросить эту работу. Мне совсем непонятно, почему, оплатив дорожный налог, причем не маленький, я должен оплачивать и кучу пропусков, разрешающих ездить по дорогам, ремонт и строительство которых уже оплатил. Перефразируя А. Миронова, скажу, что эту страну погубит бюрократия.

**ГИБДД.** Вечная головная боль водителей. Говорить на эту тему можно вечно – столько написано и сказано. Единственное могу добавить, что, пока люди в форме не начнут уважать людей за баранкой, доброе слово в свой адрес они не услышат. Но мы, водители, тоже не ангелы. Посмотрите, как мы ездим, – беспредел, другого слова я не нахожу. Если бы не гибдэшники, мы давно на дороге перестреляли бы друг друга. Пора делать шаги навстречу, ведь мы в одной упряжке, работаем вместе и никуда друг от друга не денемся.

Что делать дальше – развивать бизнес или нет, я еще не решил. Покупка машины требует солид-



Рабочие будни



По ночам мы тоже работаем

ных капиталовложений. Без кредита не обойтись. Занимать ли в наше неспокойное время, не знаю. Но я пока отышусь, осмотрюсь, подожду. Время покажет.

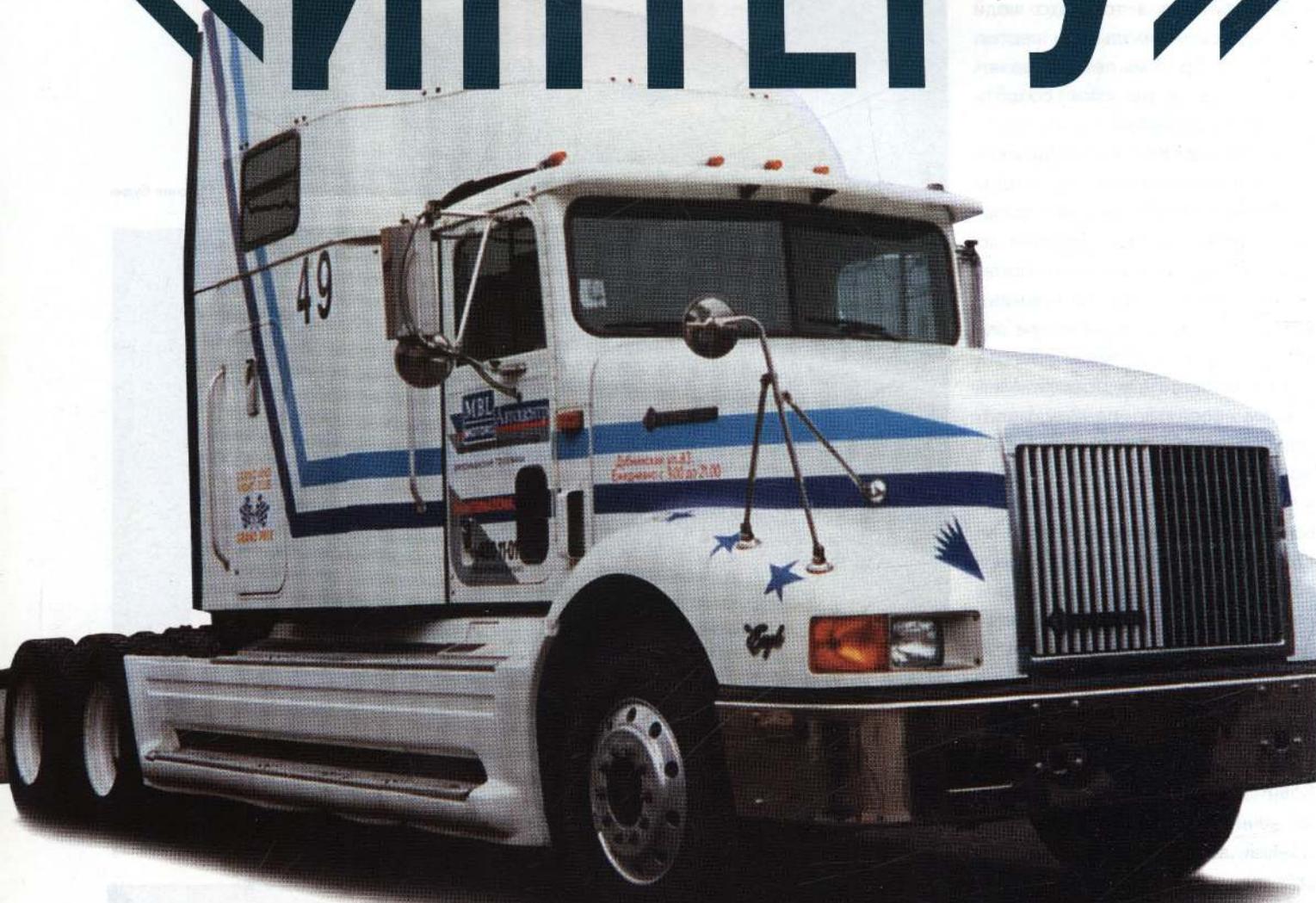
На спущенных подушках можно пролезть там, где это недоступно машинам с рессорной подвеской



Д. Жигульский

# СТРАСТИ ПО

# «ИМАГЕРУ»



«Страсть настоящего мужчины – секс, джаз и бокс» – примерно так говорил герой из кинофильма. Водитель-профессионал добавит: «И американские тягачи». Не знаю, как в сексе, а в джазе, боксе и строительстве грузовых машин американцы преуспели. Действительно, завидев проезжающего мимо «американца», навряд ли найдется равнодушный, у многих водителей замирает сердце, а перед глазами еще долго стоят необычные формы и размеры машины. Для многих людей эти машины становятся не только средством для зарабатывания денег, но и стилем жизни.



Бескапотные тягачи марки International серии 9000 встречаются на наших дорогах чаще других американских машин. Поэтому, узнав, что есть возможность познакомиться с капотным тягачом International 9400, мы решили не откладывать знакомство в долгий ящик и отправились к официальному дистрибутору корпорации Navistar в фирму MBL Motors.

Первое ощущение при виде машины – восторг и растерянность. Восторг от продуманных форм и пропорций, законченных линий, размеров. Растерянность от того, что неужели этой машине предстоит возить грузы по нашим разбитым, грязным и убогим дорогам. Ее место на подиуме, выставках, она должна радовать глаз, а рокот двигателя ублажать слух, быть примером для подражания и поводом для зависти. Представив ее залепленной российской грязью, ползущей по ухабам, я, честно говоря, расстроился. Но прочь мрачные мысли, пора и познакомиться.

Подъем в кабину напоминает подъем на капитанский мостик. Держась за поручень, делаю три шага по широким ступеням из нержавеющей стали и попадаю в кабину. Она состоит из

двух отсеков: рабочего и спального. По европейским меркам рабочий отсек тесноват, но вполне уютный и удобный. Кресла самолетного типа имеют несколько степеней регулировки и сразу настраивают на рабочий лад. Окинув взглядом приборную доску и органы управления, я задумался, не перепутали ли конструкторы случайно машину с самолетом. Такого обилия приборов не видел ни на одной другой машине. Но у каждого производителя свой взгляд на комплектацию машин органами управления и контроля. На приборную панель, кроме традиционных для европейских машин приборов, выведены показания температуры выхлопных газов, масла в КПП и ведущих мостах, давление воздуха в тормозной системе полуприцепа и в аварийной тормозной системе. По ним можно судить о режиме работы двигателя, коробки и мостов, а также проводить первичную диагностику систем. При грамотном подходе к показаниям приборов можно предотвратить поломку этих узлов.

Оглядываюсь назад и понимаю, что конструкторы действовали по принципу: если в одном месте будет, то в другом – прибудет.



1. В кабине
2. Сидение или кресло?
3. В жилом модуле





Малолистовые  
укороченные  
передние  
рессоры

Небольшой размер рабочего отсека они компенсировали громадными размерами спальни. Широкий диван, кожаная обивка, ниши для бытовой техники и одежды – европейским водителям об этом приходится мечтать. Даже противомоскитную сетку предусмотрели в окне спальни.

Поворачиваем ключ в замке зажигания, и кабина наполняется гулом работающего двигателя.

- Не шумновато ли?
- А вы знаете, сколько здесь «лошадей»? – услышал я в ответ, – 566!
- На какое-то время теряю дар речи.

– А больше бывает? – осторожно интересуюсь я.

– Через месяц ждем машину с двигателем мощностью 700 л.с.

Включаем шестую скорость, благо машина без полуприцепа, и трогаемся. С набором скорости шум двигателя остается позади и мы разговариваем, не повышая голос. Изюминка американских тягачей – отсутствие синхронизаторов в коробке передач. Американские водители традиционно предпочитают именно такие КПП. К тому же они надежнее, легче и дешевле КПП с синхронизаторами.

Машина уверенно держится в потоке наравне с легковушками. Это и понятно -- энергоооруженность тягача без прицепа почти 70 л.с. на тонну! Но ездить на незагруженном тягаче – все равно что стрелять из пушки по воробьям, и мы возвращаемся на базу.

Пластиковый капот легко откидывается, открывая доступ к двига-



Подъем на  
капитанский  
мостик.  
Обратите  
внимание на  
алюминиевые  
диски колес



1

телю DETROIT DIESEL S 60 номинальным ресурсом 1 800 000 км. Насос-форсунки и электронное оборудование обеспечивают ему нормы токсичности выхлопа и шумности Euro 4. Существует также система защиты двигателя от пониженного уровня и давления масла и перегрева системы охлаждения. При срабатывании этой системы автомат уменьшает мощность двигателя на 30 – 50%, а если до водителя, что называется, «не дойдет», перекрывает подачу топлива и глушит двигатель. Хорошая защита от дураков. После

этого кондиционер, круиз-контроль, горный тормоз, подогрев топлива в баках и топливопроводе воспринимаются как должное.

Но есть один минус у машины, и путь в Европу со стандартным европейским полуприцепом ей закрыт: длина автопоезда не соответствует европейским требованиям. Может, это и к лучшему. Будет она ездить по нашим дорогам, заставляя замирать сердца водителей, ловить на себе восхищенные взгляды прохожих и воспитывать в людях чувство к прекрасному. Удачи тебе, «американец»!

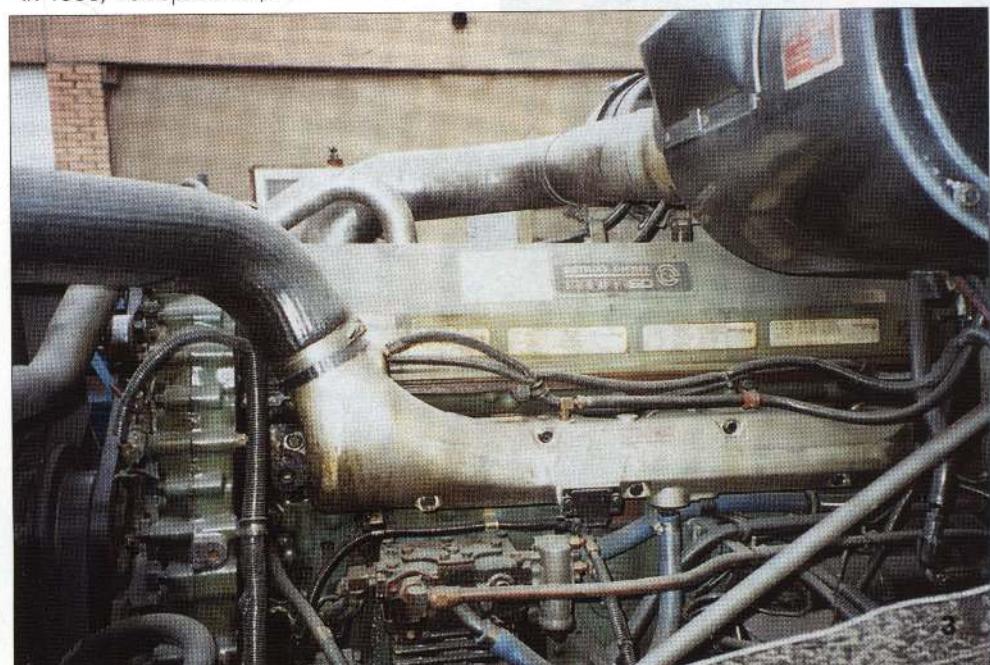


2

1. International 9800 снят с производства

2. Рама на болтах – надежно и удобно

3. Сердце машины – двигатель DETROIT DIESEL



## МОСМАЗСЕРВИС

### Продажа любой автомобили МАЗ

Тел.: 430-6165  
437-2830

### Запчасти со склада

Более 2000  
наименований

Тел.: 437-0097  
437-9820

### Ремонт и техобслуживание

Тел.: 430-0710

**Москва, Очаково,  
Проектируемый проезд,  
дом 2**

# МАЗЫ! главного калибра

А. Самойлов

Магистральные тягачи нового поколения «МАЗ-5440» вырвались на просторы России. «МАЗы» всегда считались лучшими грузовиками в СССР, впрочем, и выбор в ту пору был небогат. Еще «КамАЗ», «ЗИЛ» и «КАЗ», но два последних – бензиновые, слабенькие и для «дальнобоя» малопригодны. А про «КАЗ» даже поговорка была: «Запорожец» – не машина, а «Колхизда» – не тягач».

Сегодня от богатства выбора глаза разбегаются – покупай, что душе угодно, были бы деньги! А конкуренты у «МАЗа» серьезные: «Мерседес», «Вольво», «Скания», «Рено», да мало ли их понесяхало с падением «железного занавеса»! Один другого лучше. Современные, надежные, все, как один, красавцы! Между тем прежние модели «МАЗов» безнадежно устарели: по мировым меркам ненадежны, некомфортабельны, да и смердят так, что дорога в Европу им закрыта. Одним словом, рухлядь. Вот и решили минчане, что без конкурентоспособной машины перспектива совсем мрачна. Пора брать своего «зубра» за рога и вести в цивилизованную Европу. Посмотрим, кого же вывел на большие дороги Минский автозавод.

**КАБИНА.** По сравнению с прежним «головастиком» – просто вершина дизайнерской мысли. Сразу же бросается в глаза непривычно ровный пол. Нет прежней тумбы над

двигателем, занимавшей добрую половину кабины, теперь высота туннеля над двигателем всего 10 см, поэтому, если оборудовать нижний диван (внизу именно домашний диван, а не убогая собачья лежанка) ремнями безопасности, а это предусмотрено его инструкцией, получится роскошное третье сиденье.

Жизненное пространство в новой кабине разительно изменилось к лучшему. Наконец-то подумали и о работяге. Теперь он может полноценно отдохнуть в дальней дороге. Предусмотрены места под телевизор, холодильник, печь-микроволновку, шкафчик для отутюженного костюма, сделаны длинные поручни по обеим сторонам для входа-выхода. Да-да, теперь в кабину входят в полный рост, а не влезают, как прежде. Ведут туда с обеих сторон лесенки, нижние ступеньки которых почти у самой земли, и нет более нужды, поддернув штанину, задирать ногу до упора в подбородок.

Вместо прежнего подогревателя автономки, работоспособного от силы две зимы, устанавливают хорошо зарекомендовавший себя «Вебасто». Он может греть по отдельности или одновременно кабину и двигатель и программируется на заданную температуру и время включения. С ним не нужно всю ночь таращить двигателем, отравляя воздух на стоянке, тем более что и глушитель на некоторых модификациях выведен вниз за переднее колесо – нам с вами под нос. Кстати, это не лучший вариант еще и потому, что очень доступна черная дыра дымохода всяким придорожным экологам. Уж они не преминут засунуть туда шланг, а там, глядишь, и штраф на пару МРОТов.

**ДВИГАТЕЛЬ.** Увы, отечественные моторостроители пока ничего достойного в серийном исполнении не предлагают, не соответствуют они жестким европейским нормам токсичности Евро II, поэтому новые «МАЗы», их индекс 544020-030, комплектуют двигателями MAN D2866LF20. Последние оказались самыми дешевыми из импортных для автозавода – сказываются давние деловые связи с фирмой. Заявленный ресурс – 1 млн. километров, такой же, как у автомобиля. По заказу же установят и «Детройт дизель», «Камминс» (Евро III), «Перкинс», чешский ЛИАЗ, «Рено» или наш ЯМЗ – все зависит от назначения машины и возможностей клиента.

**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ** тоже импортная, известнейшей немецкой фирмы ZF. Шестнадцатиступенчатая с ручным (!) управлением. Схема переключения – двойное «Н» с «половинками» на каждой передаче. Если использовать все ее возможности, поддерживая обороты двигателя в оптимальном режиме, водителю скучать будет никогда. Любителям комфорта установят автоматическую коробку (такие уже прижились на минских автобу-

сах), но и цену накинут. Пока желающих не нашлось. Все же главный козырь минчан в борьбе с конкурентами – не полет инженерной мысли и суперсовременные технологии, а цена. Машина стоит около 52 тыс. долларов, но это если покупать ее на сертифицированном заводе сервисе, с гарантией. Сеть их, пусть и не очень развита, но от Бреста до Владивостока работают более 100 станций, из них 13 – собственных, заводских. В нынешнем году завод планирует сертифицировать свои центры согласно европейским стандартам. Если же брать машину у дилеров без гарантии, можно сэкономить до 20%. Только будет ли это выгодней? Протянет, к примеру, двигатель «руку дружбы» – всякое случается, – и будешь несколько лет пить чай без сахара и заварки, деньги на ремонт копить.

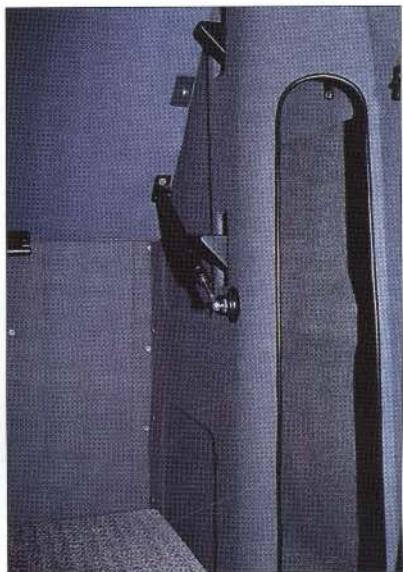
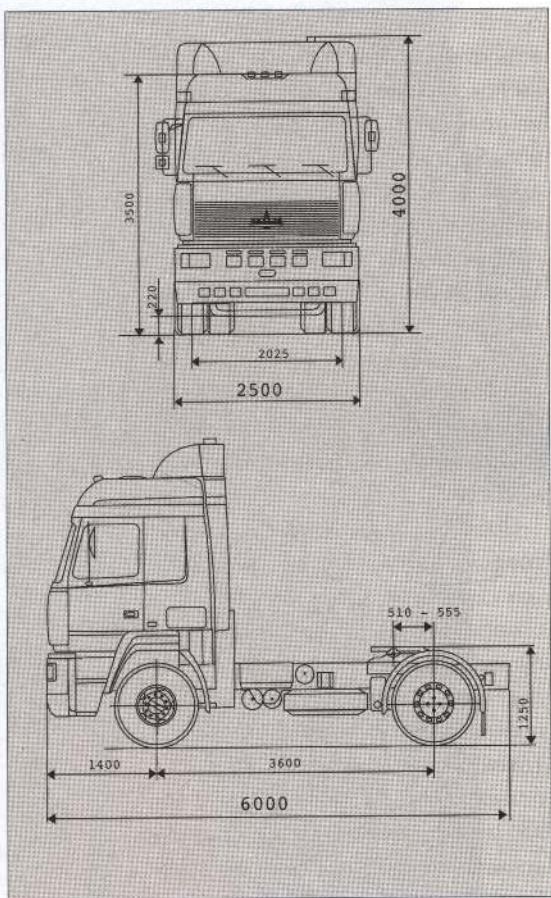
**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ.** Главная особенность ее – непривычно маленькие колеса. Благодаря низко-профильным шинам размерностью 295/60R22,5 удалось опустить седельно-цепное устройство на 200 мм, а значит, на столько же увеличить полезную высоту полуприцепа. Теперь его объем при максимально разрешенной габаритной высоте увеличился до 94 м<sup>3</sup>,

а это позволяет полнее использовать грузоподъемность поезда. Шины пока только импортные, «Континенталь» или «Мишлен», но в планах Ярославского и Бобруйского шинных заводов этот типоразмер уже заложен. Колеса новой машины крепятся к ступицам шпильками. Традиционные клиновые прижимы хоть и удобнее, но не обеспечивают хорошей центровки колеса. А максимальная скорость у автопоезда нешуточная – 125 км/ч. Биение колеса при этом должно быть минимальным.

Подвеска заднего моста вполне современна – на пневмобаллонах. Давление в них регулируется с места водителя или с выносного пульта. Такая конструкция позволяет тягачу «присесть» под любой полуприцеп при сцепке-расцепке. Такой же механизм и в подвеске полуприцепа – изменяя высоту пола, можно совместить его с погрузочным терминалом «в ноль», чтобы в кузов заехал, к примеру, погрузчик.

Передний мост тягача – на трехлистовых параболических рессорах со стабилизатором поперечной устойчивости. Свой стабилизатор и у кабины, установленной на четырех пневмобаллонах с регуляторами уровня. Вместе с пневмоподвеской





сидений такая конструкция обеспечивает высокий уровень комфорта. Пробная поездка вполне подтвердила правильность такого решения. В машине тихо – двигатель закрыт звукоизолирующей капсулой. Зато не дает заснуть за рулем скрип сидений, говорят, втулки не те поставили. Неважно подогнаны пластиковые облицовочные панели, хрустят переключатели и прочие детали. Впрочем, это вполне по-нашему. На мелочи нет ни денег, ни терпения, внимание к ним – в последнюю очередь. Зато есть современная телеметрическая система контроля и поддержания бодрствования водите-



ля. Если он задремлет, электроника снизит скорость и включит аварийную сигнализацию. Одновременно заверещит резкий зуммер. Не поможет – автомобиль сам остановится и заглушит двигатель. Датчик самочувствия вместе с наручными часами всегда на запястье водителя.

Полуприцеп к тягачу тоже есть свой, минский, МАЗ-97584. Подход к его изготовлению тот же: все, что можем, делаем сами, нет – комплектуем импортом. Отсюда и цена умеренная. «Телега» с тентом, к примеру, стоит 16 тыс. долларов, жесткий термоизолированный фургон – 32 тыс. и еще 5 тыс., если заказать холодильную установку. Деньги, конечно, немалые, если сравнивать с машинами прежних поколений, но «Мерседес-Бенц-Актрос», пусть более совершенный и благородный, но аналогичных возможностей, стоит уже 90 тысяч да полуприцеп под 50. Вот и считайте, что выгоднее. Как говорится, по Сеньке и шапка!



## МОСМАЗСЕРВИС

Продажа любой автотехники МАЗ

Тел.: 430-6165  
437-2830

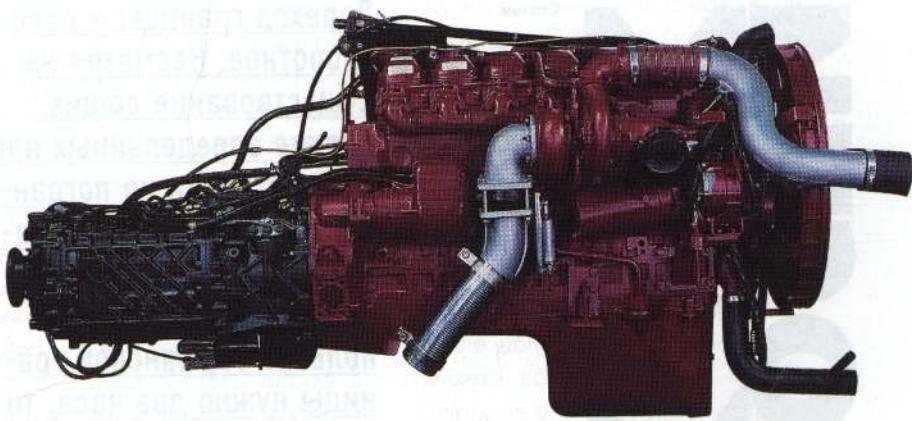
### Запчасти со склада

Более 2000 наименований  
Тел.: 437-0097  
437-9820

### Ремонт и техобслуживание

Тел.: 430-0710

Москва, Очаково, Проектируемый проезд,  
дом 2



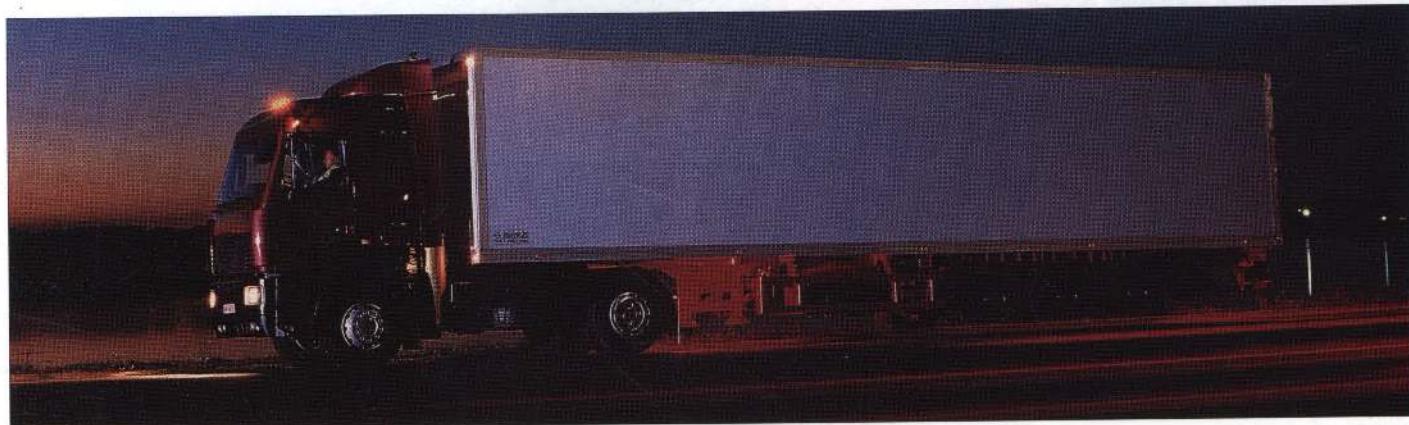
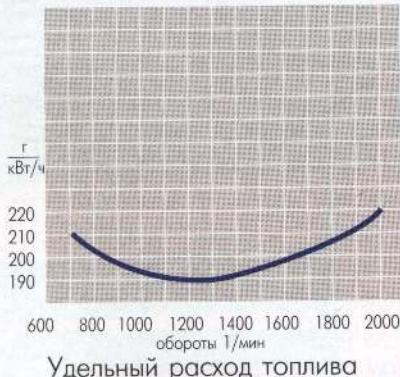
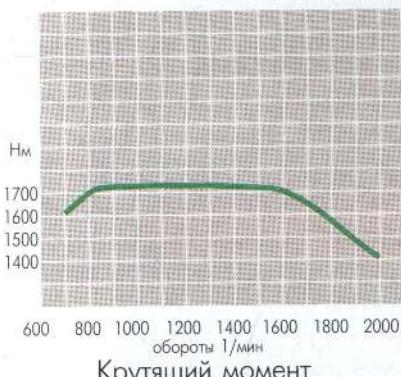
### Модель «МАЗ-54421» «МАЗ-544022»

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЯГАЧЕЙ «МАЗ-5440» «МАЗ-544020», «МАЗ-544020-030»

### Седельный тягач с пониженной высотой седла «МАЗ-544021»

	Нагрузка на седло, кг	10250	10300	10250
	Масса снаряженного автомобиля, кг	7600	7550	7600
	Номинальная полная масса автомобиля, кг		18000	
Распределение полной массы, кг:	На переднюю ось 6600		На заднюю ось 11400	
Номинальная полная масса автопоезда, кг		40000		
Допустимая полная масса автопоезда, кг		44000		
Расстояние от плоскости седельно-цепного устройства до дороги, мм	1250	1050	1250	
Двигатель	MAN D2866 LF15 (Евро I)	MAN D2866 LF20 (Евро II)	MAN D2876 LF02 (Евро III)	
Мощность, кВт/л.с.	274/370	294/400	338/460	
Максимальный крутящий момент, Нм/кгс·м	1520/155	1730/176	2000/204	
Коробка передач	ZF 16S151	ZF 16S151	ZF16S221	
Число передач		16		
Передаточные числа моста	(основная комплектация) 3,86	мост с колесной передачей 3,16	гипоидный мост 3,86	
Размер бескамерных шин	315/80 R22,5	295/60 R22,5	315/80 R22,5	
Максимальная скорость, км/ч	120	125	120	

Графики основных характеристик двигателя MAN 2866 LF20



**Границы  
Московской  
и немецкой  
границы**

Статья  
печатается с  
любезного  
разрешения  
журнала  
«МАР»

**Переход границы – дело хлопотное. Несмотря на существование общих, вполне определенных правил, ситуации на погранпереходах возникают самые разные. Если на пересечение, к примеру, польско-германской границы нужно два часа, то чтобы выехать из той же Польши в Белоруссию, может потребоваться более полутора суток...**

Международными перевозками фирма «Дзержинскстройресурс» занимается с 1992 г. Шесть лет возила на «МАЗах» и «КамАЗах» грузы в Италию из Кирова, Сыктывкара. После обвального августа 98-го пришлось временно переориентироваться на внутренний рынок. Но постепенно восстановливались международные связи, и в конце прошлого года фирма возобновила зарубежные поездки. У немецкой фирмы в лизинг были приобретены три грузовика «Мерседес-2538». Первый рейс тоже выпал в Германию. Директор фирмы «Дзержинскстройресурс» Александр Суяев отправился в эту поездку вторым водителем — время поджимало, да и познакомиться с новым маршрутом самому было интересно.

— Если на Италию мы ходили через Белоруссию, Украину, Венгрию, Словению, то теперь нам предстояло пройти по новому для нас маршруту Россия — Белоруссия — Польша — Германия. Ехать решили вдвоем, так как были ограничены во времени. На то, чтобы добраться до Германии, забрать там груз и доставить его в Москву, у нас было десять дней. Обычно российские перевозчики совершают подобные рейсы, как минимум,

за две недели. На международных перевозках очень строго контролируется соблюдение режима труда и отдыха водителей. Время нахождения в пути ограничено девятью часами в сутки. Нарушения чреваты солидными штрафами.

Из Нижнего Новгорода мы вышли вечером 18 декабря. Заехали в Москву, а к полудню следующих суток, миновав Смоленск, были на российско-белорусской границе. «Колейка», так водители называют вереницу машин, выстроившихся в очередь на таможенный переход, растянулась километра на двадцати. Граница между Россией и Белоруссией условная. Но для тех, кто едет с грузом, пересечение контрольного пункта практически не отличается от обычного погранперехода. Для тех, кто едет порожняком, процедура упрощается. И мы, в последний раз за правившихся относительно дешевым российским топливом, обезжаем «колейку», проходим контрольный пункт и оказываемся на территории Белоруссии.

### БЕЛОРУССИЯ

Буквально сразу упираемся в шлагбаум, так как дорога до Бреста — платная. За пределами России это обычное дело, но белорусский вариант просто поражает. При въезде на этот автобан платишь 25 долларов — это в два, а то и в три раза больше, чем в любой из европейских стран. Но и этим дело не ограничивается. Путь до Бреста — около 600 километров — преодолеваем за день. Здесь заканчивается платная магистраль и выясняется, что нужно отдать еще 25 долларов. Платить за одну дорогу дважды — до такого больше никто не додумался!

Перед Брестским таможенным терминалом снова «колейка». Встаём в хвост десятикилометровой очереди и фиксируем время:

23 часа. До утра в терминал не попасть, а «колейка» ночью вымывает водителя до предела: ехать не едешь и стоять не стоишь. Заснуть и проспать свою очередь проще простого. Выручают предприимчивые местные жители, догадавшиеся, как на этом можно заработать. Они ездят вдоль «колейки» на велосипедах, будят уснувших водителей и делают пометки в своих блокнотах. А при въезде на терминал предъявляют «счет» за услуги. Плата символическая: 1 – 2 немецкие марки. Водителей это вполне устраивает.

Последнее препятствие на пути в терминал – пост дорожной автоинспекции. Здесь неожиданно для себя выясняем, что в Белоруссии уже полгода введено обязательное страхование ответственности перед третьими лицами. Собственно говоря, международный страховой полис «Зеленая карта» у нас имелся. Но Белоруссия его не признает и ввела свою карту – за отсутствие предусмотрен штраф до 200 долларов. Впрочем, инспектор согласился и на 50. Тем более что необходимый полис мы все же приобрели буквально в нескольких метрах от поста.

К 7 утра входим в таможенный терминал. При въезде каждому выдается «бегунок», где нужно сделать все необходимые отметки. Пребывание в терминале платное: с грузом – 30 долларов, без груза – 15. Вместимость терминала – 50 машин, организован он неплохо. Здесь можно отдохнуть, привести себя в порядок. После ночи, проведенной в «колейке», все это очень кстати. Оформив все необходимые документы, ждем своей очереди на выезд, который по непонятным причинам задерживается. Только после восьмичасового пребыва-





**VOLVO FL**

A NEW MEMBER OF THE FAMILY

**VOLVO**

Volvo Truck Corporation

ния в терминале мы наконец покидаем его. Последние 10 километров до белорусско-польской границы едем в колонне из 12 машин в сопровождении полицейского и таможенного конвоя.



## ПОЛЬША

На польской границе перемена. Полчаса ожидания, потом проверка паспортов и через открывшийся шлагбаум въезжаем на территорию Польши. В таможенный терминал едем той же колонной, но уже без конвоя. Дорога обнесена двухметровым забором с камерами слежения. Услуги терминала бесплатные. Других принципиальных отличий от белорусского не наблюдается. Польские таможенники тоже работают ни шатко ни валко, по принципу «солдат спит, служба идет». Но спустя 6 часов все формальности были позади, можно продолжать движение.

Первое, на что обращаешь внимание в Польше, – это дороги: узкие, с потрескавшимся асфальтом. Движение двухстороннее, в каждом направлении по одной полосе. Транзитных машин через Польшу идет много. Дороги не выдерживают нагрузки. Часто приходится ехать по накатанной колее: говорят, что летом здесь топится асфальт и в дневное время движение резко ограничивается. Разъехаться на такой дороге сложно, разогнаться нельзя. Все машины идут в одну шеренгу километров под 70 в час.

Еще одна особенность: в Польше почти нет объездных дорог. Транзитные пути проходят прямо по городам. Познань, например, мы пересекали по самому центру с его старинными узкими улочками.

Топливо в Польше подорожало буквально перед нашим въездом: 2,4 злотых (или 1,2DM) за литр.

Но 600 литров, залитых в баки на последней российской заправке, нам хватило не только на Белоруссию и Польшу, но и на часть Германии.

Практически все машины на международных рейсах оснащены рациями. Это помогает успешно преодолевать препятствия, которые устраивают полицейские и таможенники. Водители охотно общаются на трассе, сообщая друг другу, на каком километре стоит инспектор с радаром, где установлен пост весового контроля, какова длина «колейки» на погранпереходе...

Преодолев по территории Польши 761 километр, подъезжаем к таможенному терминалу. И с удивлением отмечаем, что никакой очереди нет. Объяснение нашлось сразу. На польско-германской границе все организовано со свойственной немцам пунктуальностью. Терминал здесь общий и предназначен не для того, чтобы в нем отсыпаться и ремонтироваться, а исключительно для прохождения таможенной очистки. При въезде предупреждают: стоянка в терминале – не дольше четырех часов. Иначе штраф 400 злотых или 200 марок.

Оформление документов на выезд из Польши занимает всего полчаса. И теперь не нужно ехать в германский терминал: немецкие таможенники на другом конце коридора. Здесь процедура еще короче. В общей сложности пребывание в терминале длилось не больше часа...

## ГЕРМАНИЯ

При въезде в Германию все наши водители стараются сразу встать в отстой, чтобы отдохнуть девять минимальных часов. Полицейские там в первую очередь обращают внимание на показания тахографа. За нарушение режима труда и отдыха водителя предус-

мотрен штраф до 10 тысяч марок. О том, чтобы «договориться» со стражем порядка, в Германии не может быть и речи. Подобные попытки могут обернуться для водителя увеличением штрафа вдвадцать три раза, а то и ликвидацией визы. Разумеется, для соблюдения предписанных требований созданы все условия. Есть отдельные стоянки для отдыха, есть при автозаправках – с магазинами, кафе, телефоном, душевыми и другими услугами. Здесь же можно купить «прездной» по автобану. Плата за сутки – 11DM.

В Германии до сих пор мне бывать не приходилось, и здешние автобаны меня просто поразили. Поначалу испытываешь некоторое замешательство: машины проносятся с огромной скоростью довольно плотным потоком, и кажется, въехать на автобан просто невозможно. Но специальные дорожки разбега – резервные полосы для въезда на автобан со стоянок – позволяют сделать это без помех. Как правило, движение по автобанам организовано в три-четыре ряда в каждом направлении. Пересекающихся на одном уровне дорог нет совсем. Автобаны, как сеть, разбросаны по всей стране: проходят то сверху, то снизу, уходят влево и вправо. Отлично организована и информация на дорогах. Например, первое оповещение о предстоящей развязке появляется километров за 15. Потом за километр, 300, 200, 100 метров – указатели поворотов, номер развязки или дороги, на которую ты уходишь. Ошибиться просто невозможно. Ничто не отвлекает водителя на трассе. Вдоль дороги нет ни одного рекламного щита, а близлежащие населенные пункты отгорожены высоким забором. Поражает и культура отношений. Если возникли сложности при въезде, выезде с автобана или при развороте, достаточно подать

сигнал, и другие водители останавливаются, дадут возможность спокойно завершить меневр.

Скорости на автобанах в Германии ограничены: для легковых машин – 120 км/ч, для грузовых – 80. В таком темпе мы и прошли 800 километров до первой загрузки в городе Штрауберхарт. Он расположен на юге Германии, в предгорьях Альп, так что последние 50 километров едем по узкой горной дороге. В самом Штрауберхарте улицы тоже узенькие, но аккуратные: чистый асфальт, обледеневших дорог нет нигде. Здесь мы впервые заправляемся топливом по цене 1,5 DM за литр и отправляемся на вторую загрузку – в Гамбург, через всю Германию с юга на север. Большую часть из этих 700 километров мы прошли ночью. Немецкие автобаны в темное время суток не освещаются, но передвигаться по ним ночью даже удобнее: меньше машин, полицейские и вовсе не встречаются. В Гамбурге нас встретила машина, специально высланная грузовладельцем, чтобы сопроводить нас до склада. А спустя четыре часа мы были уже не только загружены, но и затаможены...

## В ОБРАТНЫЙ ПУТЬ

Выезжали из Германии через Франкфурт-на-Одере. У погранперехода, куда мы прибыли ночью, выстроилась довольно большая очередь. И хотя продвигалась она быстро, попали мы не в терминал, а в накопитель, где простояли ни много ни мало 9 часов. В самом же терминале работа шла по-прежнему четко. На оформление выезда из Германии и въезда в Польшу потребовалось не более двух часов.

В Польше мы оказались 24 декабря, накануне католического Рождества. В предпраздничные дни резко увеличивается наплыв легковых автомобилей. Чтобы не

осложнять ситуацию на дорогах, польские власти разрешили движение большегрузных машин в этот день до 18 часов и после 22. Поэтому, подгадав во времени стоянку, мы встали на четырехчасовой перерыв.

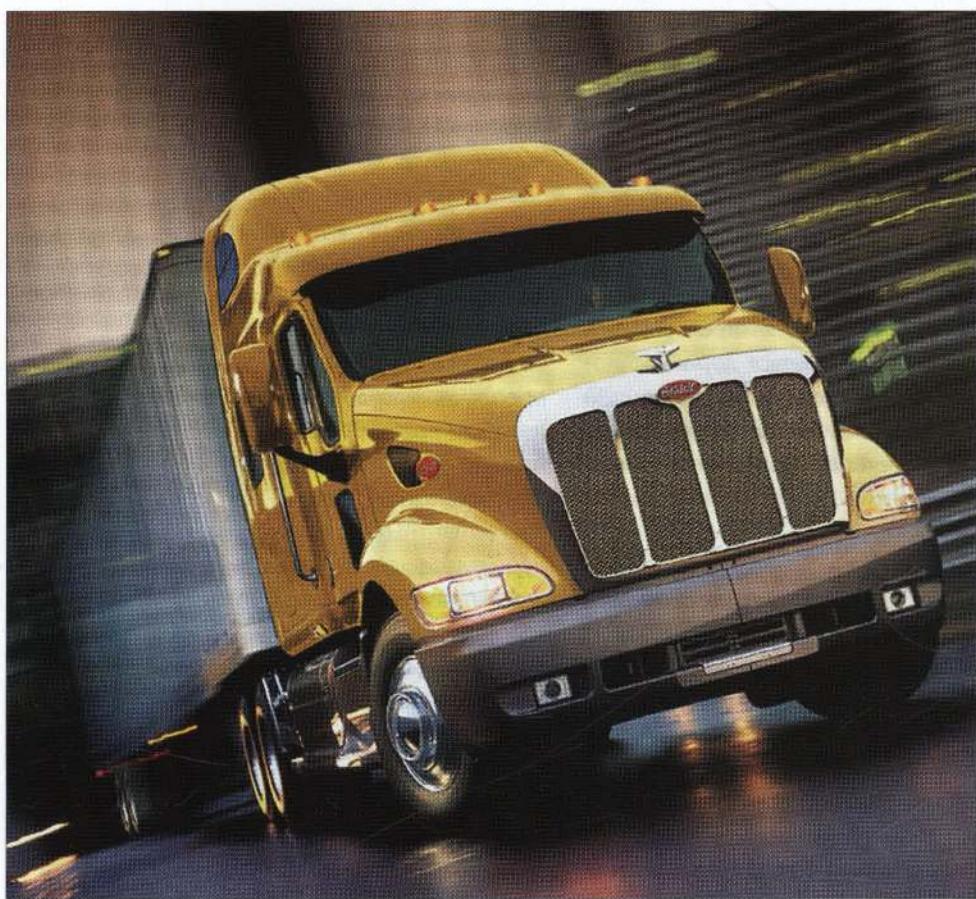
У погранперехода на выезде из Польши были в 7.30 утра. очередь выстроилась огромная: все стремятся вернуться домой до новогодних праздников. В польский терминал мы попали только к 8 часам вечера. Документы были оформлены буквально за полчаса, но простоять в терминале пришлось всю ночь. Как выяснилось позже, белорусы не успевали обрабатывать массу въезжающих грузовиков, и машины стояли сплошной вереницей от польского терминала до погранперехода Козловичи. До белорусского терминала мы добирались еще около 12 часов, а в общей сложности на пересечении польско-белорусской границы мы потеряли больше полутора суток. Из Польши в Белоруссию наши перевозчики въезжают практически с пустыми баками, так как чем ближе к России, тем дешевле топливо. Однако легально местные заправки не торгуют. Процветает черный рынок. Информация о том, где и по какой цене можно заправиться, сообщается по радио постоянно. Цены называются в дойчмарках, хотя рассчитываться иностранной валютой в Белоруссии запрещено. За 200 литров солярки мы заплатили 60 долларов, разумеется, мимо кассы.

Помня о том, что в Москве нам нужно быть не позднее 28 декабря, а в запасе у нас не больше двух суток, уточняем дальнейший маршрут. Судя по количеству машин, идущих в Россию по Минской трассе, на Смоленской таможне можно простоять целый день, если не два. Взвесив все «за» и «против», сворачиваем на Гомель и

Брянск. Этот путь длиннее километров на 200, и дорога разбита, но мы надеемся сэкономить время на простоях. К Брянской таможне мы прибыли в 6 часов утра. Машины здесь действительно оказалось немного, но на переход упрощенного контрольного пункта потребовались и деньги, и время. Лишь спустя четыре часа мы снова были на трассе. Российскую часть пути преодолели за день и вечером 27 декабря прибыли в Москву. Еще день на разгрузку и растаможку – и на этом наш первый рейс был завершен. 3700 километров мы прошли за десять дней, уложившись в намеченный срок, несмотря на задержки в пути. Возможно, продолжительные простоя на границах объясняются тем, что поездка эта состоялась в предновогодние дни. Во всяком случае, позже на том же маршруте нашим водителям не приходилось стоять у погранпереходов сутками...

**О. Сафоновичева,  
корреспондент еженедельника  
«Биржа+авто», Нижний Новгород**





**Американская компания Peterbilt начала продажи грузовиков серии 387.**

Несмотря на консерватизм американских водителей, производители техники прекрасно понимают, что времена монстров с квадратными формами капота и кабины прошли. Фирмы-перевозчики предпочитают эксплуатировать машины современные, с аэродинамическими формами, позволяющие экономить топливо. Балом правят рационализм, безопасность, экономика и расчет.

Уменьшение аэродинамического сопротивления и массы – главная задача, стоявшая перед конструкторами и инженерами при создании модели 387. Компьютерное моделирование и многочисленные продувки в аэродинамической трубе значительно улучшили обтекаемость автомо-

К. Константинов

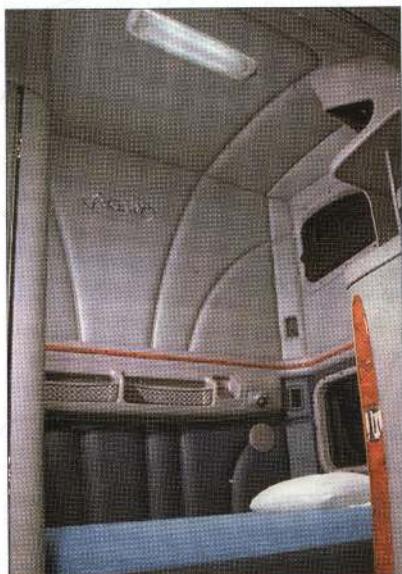
# ЗНАКОМСТВО



бия и соответственно эксплуатационные показатели.

Широкое применение алюминия и его сплавов при создании кабины и шасси существенно снизило массу автомобиля без потери прочности. Из алюминиевых сплавов сделан пол кабины и поперечные лонжероны рамы.

Кабина, приборная панель, спальный отсек отделаны деревянными панелями и мягкой обивкой. Цветовую гамму по желанию клиента можно выбрать из четырех цветов. Кровать шириной 105 см одна из самых удобных и больших. В спальном



В аэродинамической трубе

Поперечный лонжерон рамы из алюминиевого сплава

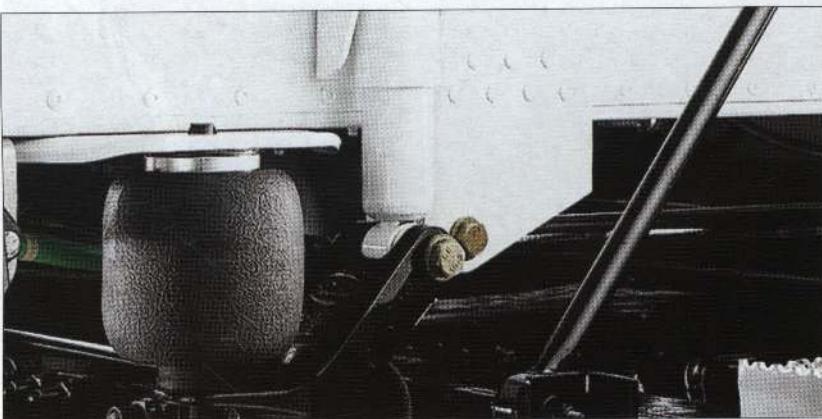
отсеке находятся шкаф для одежды, места для холодильника, видеодвойки, микроволновой печи.

Для того чтобы упростить ремонт, бампер сделан из двух, а капот из трех частей.

Что касается агрегатов, то американский потребитель может выбирать из десятков типов двигателей, коробок передач и мостов. Фантазия ограничена рациональностью и толщиной кошелька. Тягачи разных фирм и разной компоновки могут иметь совершенно одинаковый набор агрегатов.

А теперь о гарантии. На грузовик, собранный из агрегатов, предложенных фирмой-изготовителем (их число равно 12), дает-

ся гарантия три года, или 350 тысяч миль. Сколько это километров, посчитайте сами, умножив на 1,6.



Кабина установлена на пневмобаллонах

**Автомобили марки «мерседес» известны каждому. Грузовики этой фирмы очень часто можно видеть на наших дорогах. Как бы хороши и надежны машины ни были, ремонтировать их все равно придется. Одни предпочитают делать это на сервисе, другие в силу каких-то причин ремонтируют сами.**

Я эксплуатирую автомобили «мерседес» почти шесть лет и всегда ремонтирую сам. За это время приобрел кое-какой опыт и хотел бы им поделиться.

Начну с обозначения типа и класса автомобиля. Цифры на боковых дверях и решетке радиатора обозначают полную массу автомобиля и мощность двигателя. Например, «Мерседес-814» имеет полную массу 8 т и мощность двигателя 140 л.с., а «Мер-

седес-2222» – 22 т и 220 л.с. соответственно. Грузоподъемность для автомобиля с фургоном равна приблизительно половине полной массы автомобиля.

Мне приходилось сталкиваться с водителями, утверждающими, что первые цифры означают грузоподъемность. Большое заблуждение. Двойной перегруз может привести к очень неприятным последствиям. Недавно ко мне подошел водитель «Мерс-

К. Константинов

# Опыт эксплуатации городских «МЕРСЕДЕСОВ»



Чтобы запустить двигатель зимой приходится пользоваться эфиром

деса-1617» проконсультироваться по двигателю. По обилию выхлопных газов из маслозаливной горловины пришли к выводу, что прогорел поршень или проблемы с компрессионными кольцами. За разговором выяснилось, что он постоянно возит по 14 т груза из Средней Азии. Аргументом такой загрузки для него являются объем фургона и размер рамы – она больше, чем у «КАМАЗа». Очень интересная логика.

Мои машины на момент покупки имели пробег 500 – 600 тыс. км. На трех машинах стояли рядные шестерки с турбонаддувом мощностью 170 л.с. Для шестнадцати тонн полной массы этого маловато, приходится активно работать рычагом КПП, но к этому быстро привыкаешь.

С двигателями проблем не было, кроме одного случая, когда пробило прокладку под головкой блока. Головку сняли, отшлифовали по плоскости. Прокладку купили на сервисной станции, причем разброс цен на станциях техобслуживания достигал двукратной величины. Мой совет: обзванивайте как можно больше продавцов. Для того чтобы поставить головку блока, необходимо знать порядок и момент затяжки, зазор в клапанах и порядок работы цилиндров. Все данные я получил на сервисе.

При годовом пробеге 15 тыс. км масло и фильтры меняли раз в год, двигатели не регулировали. Расход масла – литр на полторы тысячи километров пробега. Основная причина повышенного расхода – износ компрессора и сальников. Пора заняться топливной аппаратурой, т.к. машины сильнее стали дымить. Глушители уже через год на всех машинах потребовали ремонта. Обошлись газосваркой.

Особенностью двигателей ОМ-353 является плохой запуск при температуре воздуха ниже -10°C. Проблема снимается с использованием аэрозольного эфира, впрыскиваемого в воздухоприемник непосредственно перед запуском двигателя. На одной из моих машин стоит V-образный шестицилиндровый двигатель 400-й серии мощностью 220 л.с. Проблем с ним никаких, в любой мороз заводится с пол оборота, лишь бы живы были аккумуляторы.

Главная проблема зимой – отсутствие зимнего дизтоплива. Топливные добавки я не использую, предпочитаю греть бак паяльной лампой, хотя это небезопасно.

В процессе эксплуатации два раза менял водяные помпы. Без проблем нашел бывшие в употреблении, а работа заняла два часа.

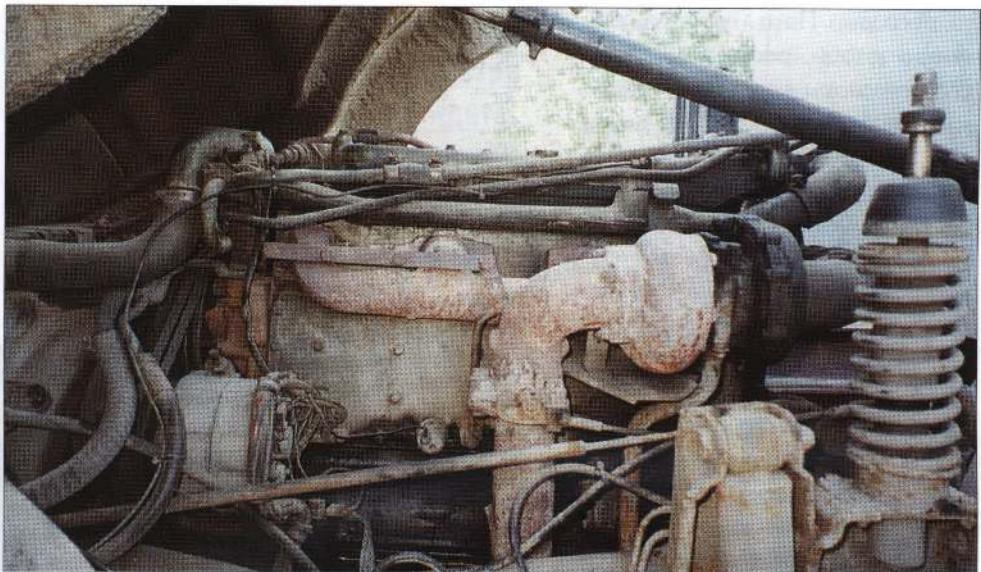
На двух машинах стоит пневмоподвеска заднего моста, на других

– рессоры. Пока не изношены амортизаторы, реактивные тяги и стабилизаторы поперечной устойчивости, машины на «подушках» выигрывают в плавности хода. На наших дорогах втулки стабилизаторов и реактивных тяг быстро разбиваются и они начинают стучать. Из-за конструктивных особенностей этому более подвержены мосты на пневмоподвеске, и в итоге преимущество в плавности хода сходит на нет. Мне иногда приходилось видеть «мерседесы» на пневмоподвеске со снятыми стабилизаторами заднего моста. Обилие воздушных кранов и клапанов на таких машинах делает их более капризными. Приходится периодически устранять утечки воздуха из системы. Зато «подушки» менять значительно быстрее, и стоят они в несколько раз дешевле, чем рессора в сборе. Отсутствие реактивных тяг на рессорных машинах и более простая конструкция стабилизаторов упрощают обслуживание таких машин.

Снять рессоры не представляет труда. Для этого необходим съемник рессорных пальцев или, в крайнем случае, универсальный русский инструмент – кувалда. Могут «закиснуть» стремянки в балке моста, придется греть или отмачивать wd-40.

Тормозная система также двух типов. На машинах с пневмоподвеской стоит пневматическая система, на рессорных – гидропневматическая. В первом случае из-за износа тормозных рычагов, в обиходе «трещотка», приходится периодически подводить тормозные колодки, хотя они самоподводящиеся. Когда пришла пора подводить тормозные колодки на рессорном «мерседесе» с гидропневматической системой тормозов, я погнал его на сервис. Подвыпивший механик полчаса ходил вокруг машины и, дыхнув перегаром, признался, что такую систему видит впервые. Я



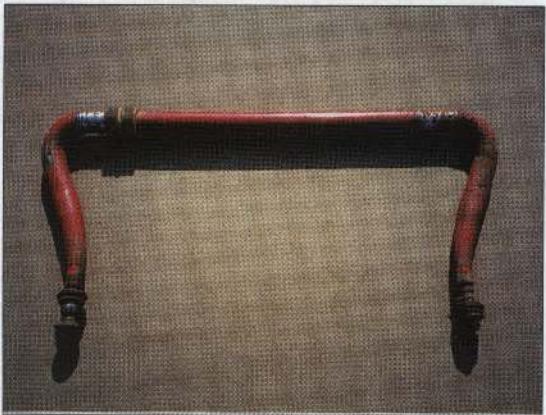
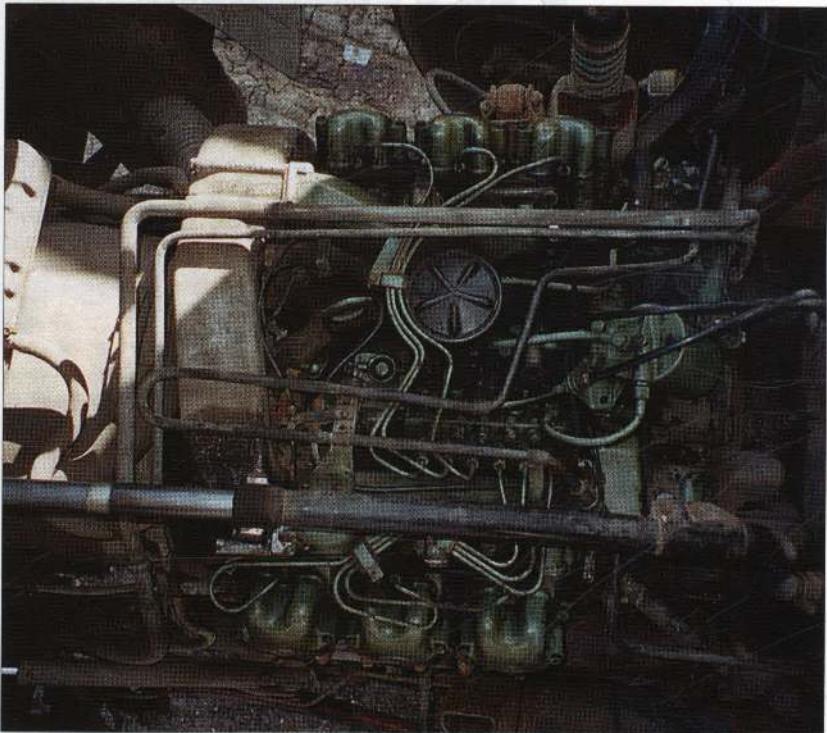


1. Рядный шестицилиндровый двигатель с турбонаддувом OM 353

2. V-образный шестицилиндровый атмосферный двигатель OM 421

3. Задний стабилизатор по-перечной устойчивости требует ремонта

4. Полностью разбитые втулки стабилизатора поперечной устойчивости



сам, сняв тормозной барабан, разобрался, как подводятся колодки.

На одной из машин поменяли тормозные колодки. Сняли барабаны, расточили под ремонтный размер, под этот размер приобрели комплект тормозных накладок. Растиривать барабаны и клепать накладки отдавал, естественно, специалисту. Все это заняло два дня. На сервисной станции только работа стоит от двухсот долларов за один мост.

Когда засвистел выжимной подшипник, я позвонил на сервис из чистого любопытства. Двести долларов я бы заплатил, но четыреста пятьдесят — никогда! Вдвоем сняли коробку за три часа, главным было не уронить ее на землю. Обратная процедура заняла час.

Я не призываю всех ремонтировать машины только своими силами, более того, считаю, что каждый должен заниматься своим делом: одни возить, другие ремонтировать. Но для моей фирмы, занимающейся внутригородскими перевозками, обслуживаться на сервисных станциях дорого.

Не надо бояться ремонтировать иномарки. Это не космический аппарат, машины не сложнее наших, а в чем-то и проще. Главное — найти запчасти по приемлемой цене, желающих продать втридорога достаточно. Не надо относиться к технике спустя рукава — выйдет дороже. Запасные части ищу по объявлениям, рекламе, на базах бывшего Совтрансавто. Много запчастей «бэушных» — можно выбирать. Некоторые воздушные краны и клапаны подходят от наших машин, то же самое касается подшипников, сальников, манжет. Однако качество этих изделий оставляет желать лучшего. В любом случае выбирать вам.

# Terex Titan,

**выпущенный компанией General Motors,  
является самым большим самосвалом в мире.**

Попавший, как ему и положено, в Книгу рекордов Гиннесса, самосвал может перевозить 350 т груза при снаряженной массе 260 т. Titan с 16-цилиндровым двигателем мощностью 3300 л.с. имеет высоту 6,88 м, длину 20,09 м и ширину 7,57 м. Каждое колесо высотой 3,35 м весит 4 т. Кузов настолько огромен, что способен уместить два автобуса и два пикапа. Води-

тель самосвала находится на высоте 4 м от земли. С поднятым кузовом высота машины достигает почти 17 м. Требуются 28 с, чтобы поднять кузов на максимальную высоту, и 30 с, чтобы его опустить. Максимальный угол поворота передних колес равен 28°, при этом задние могут поворачиваться на 5°. Для полной заправки самосвалу необходимы 3632 л топлива, кро-

ме того, он берет на борт 1262 л масла.

Осенью 1994 г. владелец угольной корпорации, где эксплуатировался самосвал, преподнес Titan в дар Торговой палате старого шахтерского города Sparwood в Канаде, где он и был с гордостью установлен для обозрения в местном парке. Колossal поражает воображение и сейчас, от этого зрелища просто захватывает дух!



# «ЭКОЛОГИ» на дорогах

Е. Кижевая



Экологическая обстановка в столице с каждым годом ухудшается. Не последнюю роль в этом играют транспортные средства с двигателями внутреннего сгорания, т. к. они производят более 90% всех вредных веществ, попадающих в столичный воздух. Правительство Москвы давно обратило внимание на эту проблему. Для ее решения совместно с МВД и Москомприродой был подписан договор о создании специального подразделения — экологической милиции. В ее обязанности входили проверка токсичности выхлопа автомобилей и наказание нарушителей в административном порядке.

Идея, конечно, неплохая, но ее реализация соответствует выскакыванию одного известного российского политика: «Хотели как лучше, а получилось как всегда».

Действия экологической милиции противоречили российскому законодательству, по которому, во-первых, ограничивать права граждан можно только в рамках федерального закона, коим не является данный договор, а во-вторых, проверки технического состояния автомобилей, своевременно прошедших техосмотр, недопустимы.

Сотрудники нового подразделения быстро сообразили, что их новая деятельность может принести стабильные «левые» доходы, и, несмотря на прекращение действия договора, продолжали незаконную проверку автомобилей. Делалось это под прикрытием стационарных постов ГИБДД. Остановка

автомобиля производилась инспектором ГИБДД, который забирал у водителя документы на проверку и настоятельно рекомендовал пройти проверку газоанализатором. Здесь следует отметить, что выхлоп даже новых автомобилей отечественного производства не соответствует российским ГОС-Там, а также требованиям, предъявляемым «экологами». В «черный список» экологической милиции попали и грузовые автомобили.

Основной удар пришелся по водителям грузовиков, «дальнобойщикам», особенно иногородним, которые в большинстве своем не знают своих прав. Им проще откупиться, чем вступать в разбирательства. Это сказывается не только на их кошельке, но и развязывает руки некоторым нечистоплотным представителям экологической милиции. Таким образом, не чувствуя ни малейшего сопротивления своим действиям, «экологии» нашли свою постоянную «клиентуру».

За последний год проверкам подверглись более ста шестидесяти тысяч автомобилей. Тридцать тысяч водителей были привлечены к административной ответственности. Можно только предположить, насколько обогатилась за этот период столичная казна.

Конечно же, экологическая проблема в нашем городе должна решаться. Но ее решение не должно идти в разрез с законодательством, а идеи защиты окружающей среды — являться прикрытием незаконному обогащению.

Заскочив по делам на сервис грузовых автомобилей, профессиональным взглядом окидываю с десяток машин, ожидающих своей очереди, и среди них ничем не выделяющийся белый «МАН». Взгляд цепляется за табличку – 19.502.

Вы часто видите на наших дорогах «маны» с двигателями в 500 л.с.? Я – нет. Обычно такие двигатели устанавливают на строительной технике, спецмашинах и автопоездах, таскающих грузы по горам. Что и как возил первый хозяин машины, остается только гадать.

Подхожу, знакомлюсь. Ребята из Йошкар-Олы таскают груз в Москву еженедельно. На сервис приехали заменить лобовое стекло и электропроводку. Разговорились. Машина 1992 г. выпуска прошла 570 тыс. км, проблемы обычные: рессоры, втулки стабилизаторов. Из нестандартных поломок – лопнула передняя подушка опоры двигателя, и вентилятор разнесло вдребезги. Расход топлива примерно 38 л на 100 км для машины без прицепа и порядка 50 л с прицепом. Пожелав ребятам счастливой дороги, я отправился по своим делам.



В-образный десятицилиндровый двигатель мощностью 500 л.с.

Иногда на наших дорогах можно встретить машины, место которым в музеях или на автомобильных выставках, но в силу различных обстоятельств такие раритеты продолжают работать, и весьма успешно. Встреча с такой машиной состоя-

лась на МКАДе. «Мерседес-911» был передан нашему МЧС немецкой стороной с консервации. По документам машина 1980 г. выпуска, но такие «короткокапотные» «мерседесы» выпускать начали в 1960 г. Модели 40 лет! Данная машина

имеет полный привод, пробег чуть более 20 000 км и прекрасное состояние. Лет десять она должна еще прослужить, если, конечно, наши дороги, наш ремонт и наш сервис не внесут свои коррективы в сторону уменьшения этих сроков.

«Дореволюционный» дизайн приборной панели



# «АМО-Ф15»

Этим очерком мы начинаем серию статей об истории грузовых автомобилей, и вполне логично начать с рассказа о первом советском серийном грузовике «АМО-Ф15».

И. Петров

К 1916 г. русское правительство поняло необходимость массового производства грузовых автомобилей, т.к. стало понятно, что без собственной автомобильной промышленности войну не выиграть. Главное военно-техническое управление подписало контракт на строительство 6 заводов, в том числе АМО (Акционерное московское общество). Оно должно было выпускать грузовик «15-тер» итальянской фирмы «ФИАТ» грузоподъемностью 1,5 т, зарекомендовавший себя очень хорошо во время итало-турецкой войны 1911 – 1912 гг. Итальянский автомобиль имел четыре цилиндра и мощность 30 л.с. при 1300 об/мин., максимальная скорость была 45 км/ч.



Но революция 1917 г. внесла свои корректиды, и только в ночь с 1 ноября 1924 г. бригада слесарей собрала первую автомобиль. Машина была сделана по образу и подобию итальянского «ФИАТ-15-тер», но из отечественных материалов и руками русских рабочих. А уже 6 ноября из ворот завода выехал 10 грузовик. 7 ноября 1924 г. рабочие и инженеры завода участвовали в праздничной демонстрации, где были представлены все собранные грузовики.

На машине был установлен четырехцилиндровый двигатель ( $4396 \text{ см}^3$ , 35 л.с. при 1400 об/мин.) с зажиганием от магнето и водяным охлаждением с центробежным насосом. Для прохождения воздуха через радиатор использовался маховик, спицам которого была придана форма лопастей вентилятора. Обязательным условием нормальной работы системы охлаждения являлось плотное прилегание боковин капота к каркасу. Четырехступенчатая коробка передач располагалась отдельно от двигателя, рычаг переключения передач находился за правым бортом кабины (рулевое колесо на автомобиле «АМО-Ф15» размещалось справа). Механические колодочные тормозные механизмы действовали только на задние колеса, балка заднего моста и кожух карданного вала составляли один узел.

Машина отличалась довольно большим дорожным просветом (225 мм). Одна из ее особенностей заключалась в том, что полуоси задних колес составляли угол 178°. Поскольку балка заднего моста была нежесткой, то под нагрузкой она деформировалась и угол между полуосями становился равным 180°.

Автомобиль не имел электростартера, освещения, звукового сигнала и воздушного фильтра. Так, пуск двигателя производился



АМО-Ф15  
первой серии  
(1925 –  
1927 гг.)

рукойткой, для освещения служили ацетиленовые фонари, звуковые сигналы подавались рожком с резиновой грушей, а крыша автомобиля была мягкой и складной.

При снаряженной массе 2000 кг грузоподъемность составляла 1500 кг, скорость же достигала 42 км/ч, а расход топлива – 30 л бензина на 100 км.

Стоит особо подчеркнуть: все детали, кроме шарикоподшипников и магнето, были отечественными и их изготавливали вручную: балки передних и задних мостов, брусья рам ковали ручными молотами. Заготовку коленчатого вала (толстую металлическую плиту) клади на стол станка. Разметчик чертил на плите контуры вала, а потом эти контуры выверливали. Затем заготовку с заостренными следами сверловки обтачивали. Стальные листы облицовки кабины, капот и крылья вколачивали вручную. На сборке автомобиля его раму клади на козлы и поочередно закрепляли на ней отдельные детали и механизмы. От одной операции к другой, из цеха в цех рама передвигалась на плечах рабочих и на конных подводах.

По мере развития производства, а также учитывая особенности эксплуатации в России, образцы

1924 г. уже заметно отличались от прототипа. В частности, чтобы маховик не цеплялся за неровности дороги, уменьшили его диаметр, изменили форму радиатора – его площадь увеличили во избежание кипения двигателя на затяжных подъемах или при езде по грязи, песку. Вместо рассыпающихся деревянных колес со спицами автомобиль был оборудован штампованными дисковыми колесами, установлен карбюратор «Зенит-42», изменены расположение бензинового бака, форма подножек.

Во второй серии (выпуск 1927 – 1928 гг.) у кабины появились жесткая крыша, боковина, задняя стенка, защищающая от непогоды; рычаги стояночного тормоза, переключения передач были перенесены в кабину; упрощен рулевой механизм, шестидисковое сухое сцепление заменено «мокрым» с 28 парами дисков.

В третьей серии (1928 – 1931 гг.) уже имелись электростартер, звуковой сигнал и освещение; упрощена подача бензина в карбюратор: вместо вакуум-аппарата применена подача бензина самотеком (бензиновый бак из-под сиденья был перенесен на щит передка). Облегчение шатунов, поршней и маховика, замена карбюратора дали возможность на 17%



увеличить мощность двигателя. Поверхность охлаждения радиатора доведена до 11,5 м<sup>2</sup> (на 3 м больше, чем у «фиата»), что предотвратило закипание воды в сильную жару и на затяжных подъемах. Уменьшение на 80 мм диаметра маховика увеличило дорожный просвет, улучшило проходимость автомобиля. «AMO-Ф15» обладал редкими для тогдашних грузовиков электрическими фарами, пневматическими шинами, карданной пе-

Заготовку коленчатого вала высверливали по контуру



редачей, штампованными дисковыми колесами. Таким образом, внесенные изменения значительно

### **За восемь лет завод «AMO» (ныне «ЗИЛ») выпустил около 6 тысяч «AMO-Ф15».**

Год выпуска	1924
Число мест	2
Грузоподъемность	1500 кг
Двигатель – тип	четырехцилиндровый, карбюраторный
Число цилиндров	4
Рабочий объем	4396 см <sup>3</sup>
Степень сжатия	4
Мощность	35 л.с./26 кВт при 1400 об/мин.
Число передач	4
Главная передача	конические шестерни
Размер шин	880x120 мм
Длина	5110 мм
Ширина	1760 мм
Высота	2250 мм
База	3070 мм
Колея	1400 мм
Масса в снаряженном состоянии	2000 кг
Наибольшая скорость	42 км/ч

преобразили взятый за основу «Фиат-15-тер».

«AMO-Ф15» доказал свои надежные качества на многочисленных автопробегах. Например, в но-

ябре 1924 г. три машины с успехом совершили пробег Москва – Ленинград и обратно, а менее чем через год, после выпуска сотового автомобиля, «AMO-Ф15» уже участвовали в международном пробеге Ленинград – Москва – Тбилиси – Москва. Они прошли 4284 км без поломок и финишировали первыми.

В 1926 г. на базе грузовика был начат выпуск автобусов, почтовых фургонов и даже своеобразных легковых автомобилей. В конструкции последних полностью сохранялось шасси грузовика, вплоть до двойных скатов задних шин. Можно себе представить, насколько



Автобус на шасси АМО-Ф15. 1926 г.



Штабной автомобиль АМО-Ф15. 1927 г.

## ■ ЦИФРОВОЙ ТАХОГРАФ

С наступлением нового тысячелетия в мире грузовиков начинается эра цифрового тахометра. Первой ласточкой среди цифровых тахометров можно считать МТСО 1324, выпущенный фирмой VDO Kienzle, — тахометр, регистрирующий данные о поездке на обыкновенном тахографическом диске, но в остальном работающий полностью на цифровой основе. Одна из особенностей нового тахометра — показания скорости и регистрация данных находятся раздель-

но. Это означает, что диск расположен не за спидометром, как обычно, а может быть установлен в любой точке автомобиля. Таким образом, у производителей появилось больше возможностей в оформлении приборной панели грузовиков — теперь необязательно учитывать положение большого спидометра, за которым должен находиться тахометр. Новый тахометр полностью отвечает требованиям действующего закона ЕЭС о тахометрах.



## ■ «ВОЛЬВО» И «РЕНО» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ

В соответствии с представленным в апреле текущего года Меморандумом о договоренности АБ «Вольво» и «Рено» подписали соглашение об учреждении фирмами «Вольво» и «Рено» ВИ/Мак новой международной компании по производству грузовых автомобилей.

По окончательному соглашению «Вольво» приобретает 100% акций «Рено» ВИ/Мак (подразделения «Рено» по производству грузовых автомобилей) в обмен на 15%

акций компании АБ «Вольво». В дальнейшем Рено планирует увеличить свою долю в «Вольво» на 20% посредством приобретения акций на открытом рынке.

Как было заявлено ранее, автобусное предприятие «Рено» ВИ, учрежденное в рамках компании «Ирисбас», владельцами которой являются «Рено» и «Ивеко», в сделке не участвуют.

В результате «Вольво» станет крупнейшим в Европе (и вторым в

мире) производителем грузовых автомобилей большой грузоподъемности с активным присутствием на мировом рынке и почти удвоенными объемами производства. В 1999 году общий объем реализации «Вольво» и Рено/Мак составил примерно 15 000 тяжелых и 13 000 средних грузовиков, общая их доля на западно-европейском рынке производителей тяжелых грузовиков составляет 28%, Северной Америки — 25%.

## ■ «ТЕРМО КИНГ» РАБОТАЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНО ТИШЕ

Это достигается за счет «спиральной компрессорной технологии». Согласно производителю охладительных транспортных систем Grenco Transporktoeling BV новые охладительные установки Thermo King TS для грузовиков работают на 60% тише предшествующих моделей. В новом спиральном компрессоре значительно меньше подвижных частей, чем у обычного компрессора. Меньшее число подвижных деталей также означает большую надежность. Совершенно новая система привода с двумя ремнями увеличивает срок эксплуатации ремней в 5 раз, что также снижает затраты на эксплуатацию. Охладительная установка Thermo King TS управляет из кабины, при этом водитель легко может наблюдать за показаниями температуры на небольшом экране.





# SPRINTER —

Мечта лентяя



Новые двигатели CDI

Д. Жигульский

А вот сытый и довольный жизнью европейский водитель предпочитает не держать в руках инструмент тяжелее ключа от замка зажигания. И если возникнет какая-то проблема на дороге, он готов лишь позвонить на сервис или, в крайнем случае, 911 и спокойно, не суетясь, ждать, когда кто-то другой приедет и заменит пробитое колесо. А приехав домой, бодренький, с нерастраченными силами он готов посвятить себя семье, детям, жене. И, как это ни странно, именно под таких несознательных, я бы сказал, водителей конструкторы создают машины. Вам, сэр, рычаг

**Вы знаете, чем отличается наш российский водитель от европейского? Наш – всегда готов. Готов надеть замасленную робу, взять в охапку ключи и лезть ремонтировать машину, где бы она ни сломалась: в поле и на дороге, в мороз и дождь, груженый и пустой. Наш готов лежать на промерзшей земле, перебирать двигатель зимой на дороге при свете костра из покрышек, и все ради того, чтобы доставить груз из пункта А в пункт Б. А по приезде домой выпить рюмашку, закусить горяченьким и, счастливым от того, что добрался до дома, уставшим и согретым лечь спать. И нет у него сил заняться домом и семьей: вся его готовность осталась на дороге, все потрачено на ремонт машины.**

переключения передач не нравится? Хорошо, получите джойстик на передней панели. Устали на педальку сцепления нажимать? Вот вам «коробка» с автоматическим сцеплением. Хотите, чтобы сама рулила? К сожалению, сейчас нет, но лет через десять заходите. Я, конечно, утирирую, но политика производи-

телей коммерческих автомобилей направлена и на то, чтобы рабочие условия водителя были максимально комфортны.

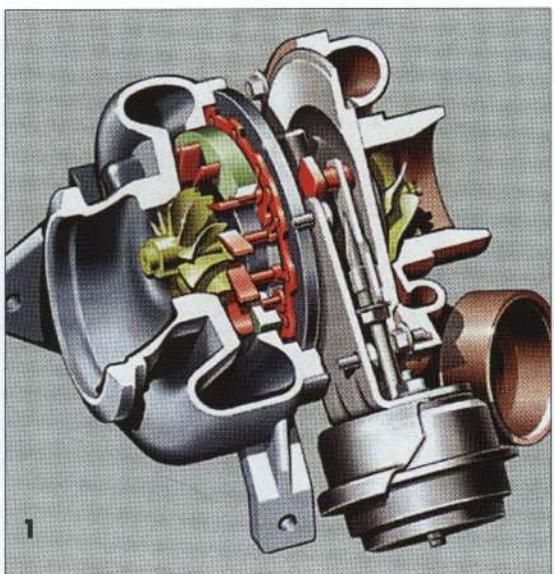
Через 5 лет после начала выпуска компания Daimler-Chrysler представила обновленный Mercedes Sprinter, продажи которого начались и в России. За эти 5 лет было выпущено около 500 000



Сидения с многочисленными регулировками – серийно



Рабочее место водителя комфортно, эргономично: новая приборная панель со встроенным рычагом-джойстиком КП



1

1. Турбоком-  
прессор с изме-  
ненной геомет-  
рией

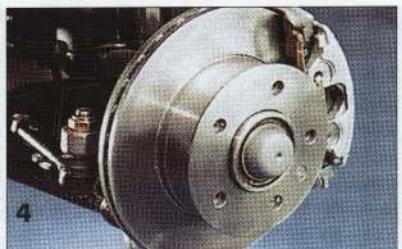


2, 3.  
Пожеланию  
клиента  
навигационная  
система APS и  
тахограф с  
автоматической  
загрузкой



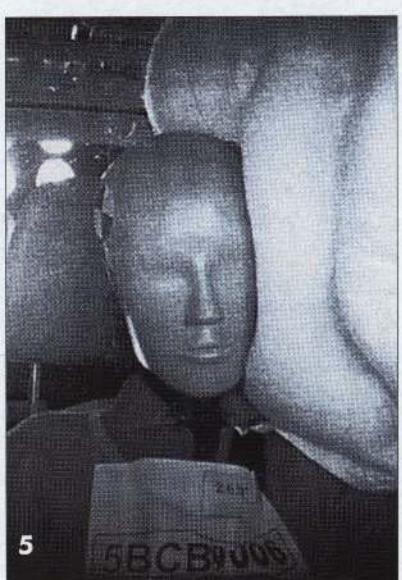
3

4. Дисковые  
тормоза на  
всех колесах



4

5. Боковые по-  
душки безопас-  
ности устано-  
вляются на за-  
каз



5

машин, которые стали одними из самых массовых фургонов в Европе. Посмотрим, что же новень-  
кого предлагает производитель.

Внешне он практически не из-  
менился. Рациональные, аэроди-  
намические формы машины не  
требуют революционных изме-  
нений и вполне устраивают по-  
купателей. Конструкторы слегка  
видоизменили «передок» фургона:  
новые бампер со ступенями,  
облегчающими протирку лобо-  
вого стекла, фары и решетка  
радиатора. «Морда» стала  
длиннее на 57 мм, что повысило  
пассивную безопасность.

теля и пассажира по заказу ус-  
танавливаются боковые – впервые  
для автомобиля такого клас-  
са.

Обновленный Sprinter получил  
новые дизельные двигатели, ос-  
нащенные турбонаддувом с про-  
межуточным охлаждением и сис-  
темой подачи топлива common-  
rail мощностью 82, 109, 129 и  
156 л.с., причем первые три име-  
ют одинаковый рабочий объем  
2,15 л. Наиболее мощный двига-  
тель имеет 5 цилиндров и рабо-  
чий объем 2,7 л. Дизели имеют  
турбокомпрессор с изменяемой  
геометрией (кроме самой слабой  
версии). Все это позволяет  
развивать максимальный крутя-  
щий момент в широком диапазо-  
не оборотов двигателя. Предла-  
гается и бензиновый двигатель  
объемом 2,3 л, мощностью 143  
л.с., с новым блоком управле-  
ния, соответствующий нормам ток-  
сичности Евро III. Производители  
утверждают, что новые двигате-  
ли расходуют топлива на 3 – 5%  
меньше по сравнению с предше-  
ствующими с непосредственным  
впрыском и на 10 – 15% по  
сравнению с предкамерными  
двигателями. Следует отметить,  
что система подогрева топлива  
входит в стандартную комплек-  
тацию автомобиля.

По заказу устанавливается сис-  
тема «старт – стоп», которая за-  
глушит двигатель при остановке  
машины более чем на три секун-  
ды. Снова запустить его можно,  
нажав на педаль сцепления. При  
езде по городу с его перекрест-  
ками и светофорами экономятся  
до 8% топлива.

Интервал смены масла на ав-  
томобиле в серийном исполнении  
составляет 22 000 км. Но качест-  
во масла в двигателе зависит в  
первую очередь от режима экс-  
плуатации, и если вы себя счита-  
ете снобом, то можете заказать  
сервисную систему Assyst. Она

учитывает реальную нагрузку на автомобиль и за 3000 км проинформирует водителя о необходимости смены масла. Так что особо бережливый водитель может довести интервал между сменой масла до 40 000 км.

В зависимости от типа двигателя, коробки передач, главной пары, грузоподъемности, длины и высоты фургона производитель предлагае 140 моделей Sprinter. А если вас это не устроит, то 360 позиций дополнительного оборудования удовлетворят самого капризного и

придирчивого клиента. Для использования в тяжелых дорожных условиях предназначены полноприводные версии: с подключаемым приводом на передний мост и постоянный. Среди серийных образцов числятся машины с электроприводом и работающие на природном газе. Как говорится, полный джентльменский набор.

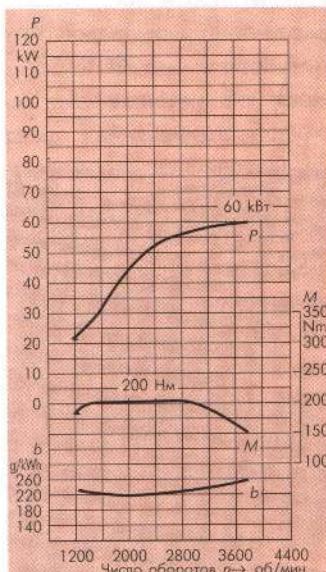
Но любая вещь только тогда что-нибудь стоит, если на нее есть спрос. В Западной Европе Sprinter, может, и расхватывают, как горячие пирожки, но и у нас

фургон доступен для... богатых фирм и крупных компаний. А большинство наших водителей будут продолжать лежать под «газелями» и «бычками», к этому мы всегда готовы, и мечтать о тех временах, когда мы облемимся до такой степени, что сможем обменять наш «зверище», вечно требующий внимания, на что-то менее капризное и более удобное, но все-таки родное, российское. Правда, как мне кажется, это произойдет уже не в этой жизни

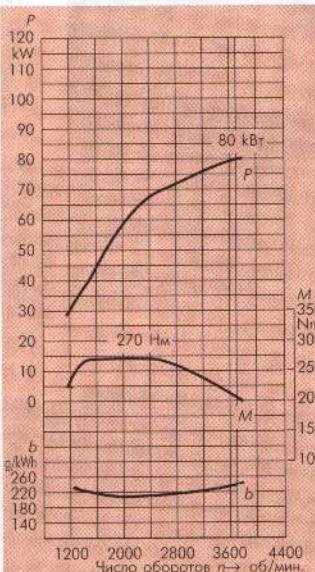
## Новые двигатели

Двигатель	OM 611 DELA	OM 611 DELA	OM 611 DELA	OM 612 DELA
Турбонагнетатель	традиционный	VTG	VTG	VTG
Количество цилиндров	R4	R4	R4	R5
Диаметр цилиндра (мм)	88,0	88,0	88,0	88,0
Ход поршня (мм)	88,4	88,4	88,4	88,4
Объем двигателя (см <sup>3</sup> )	2151	2151	2151	2686
Степень сжатия	19,0:1	19,0:1	19,0:1	18,0:1
Количество клапанов	4 (2 впуск./2 выпуск.)	4 (2 впуск./2 выпуск.)	4 (2 впуск./2 выпуск.)	4 (2 впуск./2 выпуск.)
Система впрыска	непосредственный впрыск Common-Rail (CDI)			
Распредел	2, вверху	2, вверху	2, вверху	2, вверху
Мощность (кВт/л.с.)	60/82	80/109	95/129	115/156
при об/мин.	3800	3800	3800	3800
Макс. крут. момент (Нм)	200	270	300	330
при об/мин.	1400 – 2600	1400 – 2400	1600 – 2400	1400 – 2400

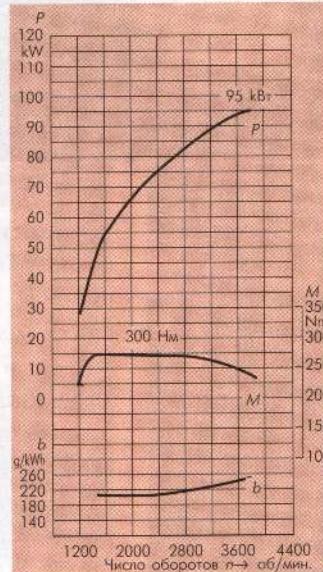
OM 611 DELA (60 кВт/82 л.с.)



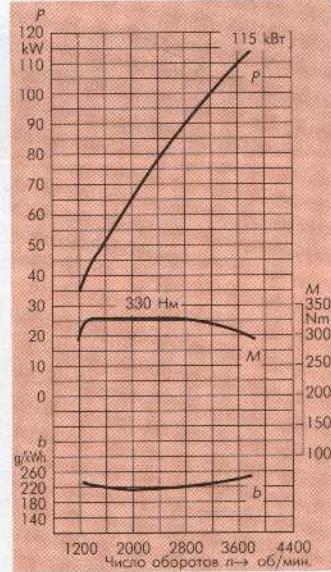
OM 611 DELA (80 кВт/109 л.с.)



OM 611 DELA (95 кВт/129 л.с.)



OM 612 DELA (115 кВт/156 л.с.)



**Двадцать лет назад моя семья жила в пригороде одного южного города. Почти ежедневно приходилось ездить в город по делам. Самое яркое впечатление, оставшееся от этих поездок, это безумные давки в автобусах. Чтобы как-то разрядить ситуацию, администрация города запустила на пригородные маршруты автобусы «ПАЗ». Я помню эти небольшие юркие машины, своей формой напоминающие буханку хлеба и работающие по принципу маршрутного такси. Люди получили возможность более-менее спокойно добираться из пункта А в пункт В. Несмотря на небольшую вместимость, задачу свою они выполнили.**

Двигатель – ярославский V-образный шестицилиндровый дизель ЯМЗ-236А мощностью 195 л.с. Вполне достаточно, чтобы разогнать автобус массой 14,5 т до 100 км/ч.

Коробка переключения передач 9-ступенчатая со странным, на мой взгляд, алгоритмом переключения. Ходы рычага КПП длинные, а передачи переключаются не очень четко, хотя лучше, чем у 5-ступенчатой зиловской КПП, которая, кстати, может устремляться на это шасси.

А. Дмитриев

# Доедет ли «ГолАЗ» до потребителя?



Все это я вспомнил, добираясь до Голицынского автобусного завода, который находится в сорока километрах от Москвы. Цель поездки – автобус «ГолАЗ-4242».

Год назад, представив его общественности, заводчане планировали собирать больше десяти машин в месяц. Но планам, как это часто бывает, не суждено было сбыться. За год было собрано около десяти автобусов. На мой

вопрос о причинах столь малого количества представитель завода сослался на некоторое недопонимание по вопросам поставок шасси между ЗИЛом и ГолАЗом.

А вот и сам автобус. Шасси от длиннобазного грузовика «ЗИЛ-534332» грузоподъемностью 8 т. К задней рессорной подвеске добавили по одному амортизатору с каждой стороны. Вот, собственно говоря, и все изменения в шасси.

Рабочее место водителя ничем не отличается от стандартного зиловского. Кто ездил на «ЗИЛе», сразу почувствует себя в «своей тарелке». Совершенно не к месту расположен рычаг стояночного тормоза: на полу между водительским и передним пассажирским сиденьем, причем воздушные трубы тянутся вдоль пола и никак не защищены от ног и сумок. Надолго ли их хватит? Все-таки на ЗИЛе больше думают об удобстве сборки, чем об удобстве рабочего места водителя. Педали газа, тормоза и сцепления вполне удобны и никаких проблем лично у меня не вызвали, хотя на «ЗИЛе» я ездил последний раз несколько лет назад. Правда, трогание с места получилось с первого раза довольно резким, но это уже особенность зиловского сцепления, к которому надо привыкнуть. Тормоза оснащены АБС отечественного производства.

Что мне не понравилось, так это рулевое управление. Обод

руля тонкий, плохо ложится в руку. Руль тугой и малоинформативный. При максимальном угле поворота колес при движении раздается скрежет: это покрышки цепляют за подкрылки.

Не понравились также зеркала заднего вида: малый угол обзора, отсутствие дополнительного панорамного зеркала. Водитель это может докупить и поменять, но автобусы, по-моему, такими вещами должны комплектоваться сразу.

Вот мы и подошли к главной детали автобуса – кузову. Заводские конструкторы не стали выдумывать, а взяли за основу городскую модель автобуса и его кузов с небольшими переделками установили на зиловское шасси. Качество впечатляет. Немцы, что называется, «наследили» и здесь: оборудование для производства предоставили они. Оцинкованные стальные листы крепят к трубчатому каркасу, предварительно нагрев до 60°C. Остывая, лист натягивается и поверхность становится идеально ровной. 12-слойная антикоррозийная защита обеспечивает сохранность кузова не менее двенадцати лет. Две распашные двери с пневмоприводом обеспечивают хороший доступ в салон. Ступенек, правда, многовато – четыре, но автобус поэтому и сертифицирован как пригородный и междугородный. Хорошо выполнен салон: качественный пластик, мягкие сиденья, цветные поручни.



Один из первых покупателей – Мостоотряд 114



На машине установлен независимый жидкостный подогреватель двигателя и салона мощностью 23 кВт российского производства. По заказу можно установить подогреватель Webasto 35 кВт.

Приятно поразила плавность хода автобуса – дают знать длинное шасси и дополнительные амортизаторы. Шум двигателя вполне умеренный и позволяет разговаривать, не повышая голоса в передней части салона, сза-

ди же двигателя почти не слышно. Комфорт пассажиров на высоте.

Скорее всего, не от хорошей жизни ГолАЗ принялся за создание таких автобусов. Эйфория по поводу того, что городские и междугородние автобусы на немецком шасси будут раскупаться на ура, прошла. Слишком дороги они для нашей страны. Моделью «4242» ГолАЗ пытается занять нишу, в которой прочно обосновались Курганский и Павловский автобусные заводы. Их

1. Вся территория завода заставлена штабелями ящиков с оборудованием

2. Салон автобуса ГолАЗ-4242



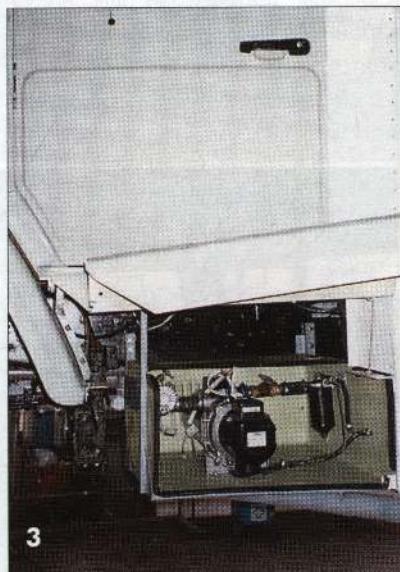
1. Стандартная зиловская кабина



2. К подвеске заднего моста добавили 2 амортизатора



3. Жидкостный отопитель салона Ржевского производства



4, 5.  
Конкуренты  
ГолАЗа – ПАЗ-  
32051 и  
КАЗ-3965



продукция хорошо известна потребителю и счет продаж идет на тысячи, ГолАЗу же придется доказывать преимущество своей модели, а это ой как нелегко. Покупателю есть из чего выбирать: тяжелое, но надежное зиловское шасси с кузовом, изготовленным по немецкой технологии, или легкие, знакомые всем автобусы «ПАЗ» и «КавЗ», производство которых отработано, что называется, «веками».

Но что больше всего меня впечатлило на заводе, так это громадные ящики, установленные штабелями по всей территории завода. На вопрос: «Что это?» – представитель завода тяжело вздохнул: «Это наша головная боль. Немецкая сторона безвозвратно передала заводу оборудование для окрасочного цеха на сумму в несколько десятков миллионов марок, но российская таможня «не дала добро» и потребовала заплатить таможенную пошлину. Немцы за свой же подарок платить отказались, а у завода таких денег не оказалось». Вот и стоят ящики с оборудованием не один год. А заводчане гадают, что быстрее произойдет: согнёт оборудование или поумнеют российские чиновники. Опыт показывает, что первое происходит раньше.

### «ГолАЗ-4242»

Длина	9450 мм
Ширина	2500 мм
Высота	3160 мм
База	5570 мм
Полная масса	14 500 кг
Число мест для сидения:	межгород – 34 пригород – 24
Радиус разворота	12 м
Максимальная скорость	90 – 110 км/ч
Двигатель – ЯМ 236А, дизельный, V-образный, 6-цилиндровый	195 л.с. при 2100 об/мин.
Максимальная мощность	176 Нм при 1500 об/мин.
Максимальный крутящий момент	
Коробка передач 5-ступенчатая с синхронизаторами на 2, 3, 4 и 5 передач	
Тормозная система – барабанная на всех колесах, с раздельным приводом и 4-канальной системой АБС	
Система отопления – жидкостная с независимым подогревателем, 4 салонными отопителями и одним передним отопителем. Мощность подогревателя – от 23 кВт	
Емкость топливного бака	170 л
Шины	280 – 508Р (10R-20)
Кузов с каркасом из стальных прямоугольных труб и обшивкой из оцинкованной стали. Срок службы кузова не менее 12 лет.	

РЕСУРС ДВИГАТЕЛЯ АВТОБУСА СОСТАВЛЯЕТ НЕ МЕНЕЕ 450 000 км

АО «Совинтеравтосервис» официальный дилер «МАЗ-МАН Трак Трейдинг»



#### ПРОДАЖА АВТОМОБИЛЕЙ:

Москва, Институтский переулок, 2/1  
Тел.: (095) 975-1000,  
(095) 207-1260,  
факс: (095) 288-9575

#### ПРОДАЖА ПОЛУПРИЦЕПОВ:

Тел.: (095) 975-1000, (095) 207-1260

#### ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

#### ФИРМЫ

Тел.: (095) 975-1000, (095) 207-1260,  
(095) 281-8508

#### ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

Тел.: (095) 388-9055, 388-8644,  
E-mail: sias-tkfkor@mtu-net.ru

#### ПРОДАЖА А/М «МАЗ-МАН 543268»

Седельный тягач 4x2 с кабиной над двигателем

Полная масса транспортного средства 18.000 кг

Полная нормативная масса автопоезда до 44.000 кг

Нагрузка на седло 11.000 кг

294 кВт (400 л.с.) ISO; Евро2

**Гарантийное обслуживание. Сервис. Запасные части. Лизинг. Кредит. Система скидок.**

Дополнительное световое и сигнальное



оборудование фирмы

**МАЗ - МАН**



Лицензия ПРИУ АБГ 027990

#### ГАРАНТИЙНОЕ И ПОСЛЕГАРАНТИЙНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ:

Москва, Симферопольское шоссе, 3

Тел.: (095) 388-9089

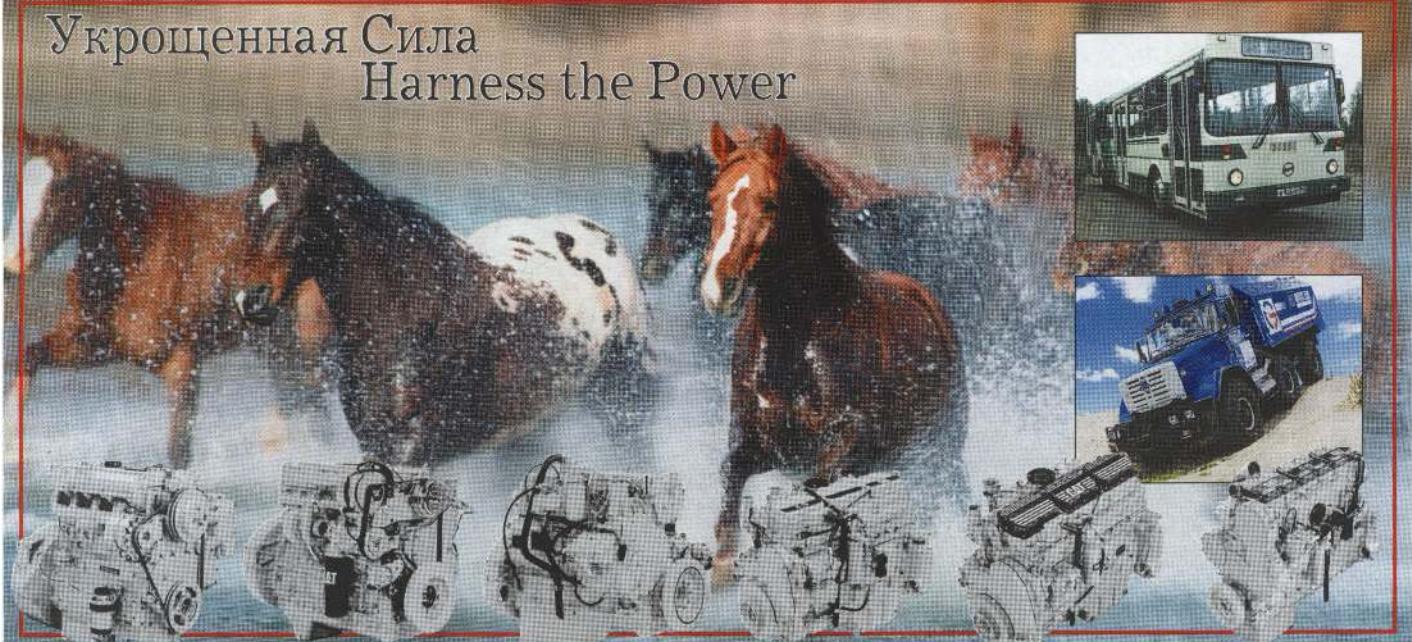
Факс: (095) 388-6791

#### КОМПЛЕКС РЕМОНТНЫХ РАБОТ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ КАБИН

(геометрия, жестяные работы и покраска)

Тел.: (095) 388-4811

Укрощенная Сила  
Harness the Power



CAT-3054

135 л. с.

CAT-3116

170-300 л. с.

CAT-3126

175-330 л. с.

C-10

305-370 л. с.

C-12

335-430 л. с.

C-15

335-600 л. с.

**CATERPILLAR®**

75  
ЛЕТ

Московское представительство компании «Caterpillar»

Москва 103006, ул. Краснопролетарская, 2/4, строение 13.

Телефон: (095) 755 68 11;

Факс: (095) 785 56 88.

[www.cattruckengines.com](http://www.cattruckengines.com)

А. Дмитриев

# КОНЕК- ГОРБУНОК, кое-что об или «УНИМОГЕ»

Вы, наверное, помните сказку Ершова, где маленький и неказистый с виду конек выполнял работу за целый табун больших и красивых лошадей. Бывает ли такая ситуация в мире автомобилей? Об этом и пойдет наш рассказ.



Есть машины, при виде которых захватывает дух. Вид других настолько приелся, что только наличие пропеллера или крыльев заставило бы бросить на них свой взгляд. Но встречаются такие, на которые вообще никак не реагируешь. Пролетая на своей машине, разглядеть ее, тихо ползущую по обочине дороги, не успеваешь. И только специалисту известно, какие феноменальные возможности скрываются за неброской внешностью.

Сразу после второй мировой войны перед немецкими инженерами встало, казалось бы, не разрешимая задача — создание универсального транспортного средства. Стране, разрушенной войной, нужен был грузовик, трактор, вездеход, строитель и универсальный рабочий в одном лице. Невозможно? Но только не для конструкторов, еще недавно создававших боевую технику. Так появился «Мерседес-Унимог».

Особенностью машины являются ее уникальные шасси и трансмиссия. Прочная и гибкая рама — основа «унимога». Она обеспечивает достаточную жесткость на дороге и превосходную способность изгибаться во время движения по пересеченной местности.

Пружинные рессоры и телескопические амортизаторы обеспечивают большой угол поперечного смещения мостов и, следовательно, постоянный контакт всех четырех колес с поверхностью. Максимальный допустимый угол смещения мостов составляет  $30^\circ$ . Оба моста одинаковы и сконструированы как порталные мосты, это значит, что ось моста находится выше оси колеса. Благодаря этому можно применять высокопрофильные шины, в результате чего дорожный просвет составляет 50 см.

На «унимог» легкой серии устанавливается коробка передач с восемью скоростями вперед и столько же назад. Тяжелые вер-

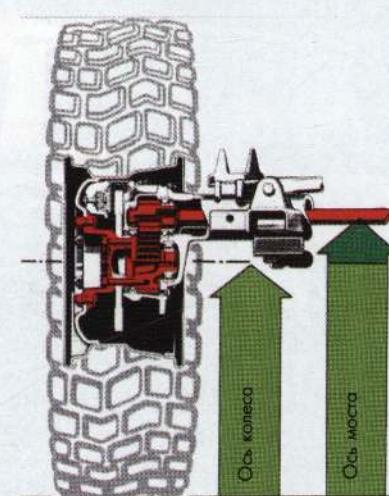


1

2

ции машин агрегатируются 24-скоростными КПП. Задняя скорость имеет также 24 скорости. Все передачи синхронизированы, а скорость может составлять от 80 м/ч до 80 км/ч.

Во время движения по дорогам с твердым покрытием включен задний мост, а при движении по пересеченной местности передний мост включается прямо на ходу. Если и это не поможет, то включаемая опять-таки на ходу блокировка межосевого и межколесного дифференциала поможет выбраться из самых безнадежных ситуаций. Также



1. Угол смещения мостов  $30^\circ$

2. Машина сохраняет устойчивость при боковом крене  $38^\circ$



3. Двигатель OM 366 240 л.с.



4. Через тропические джунгли

5. На грязной работе

6. Газонокосильщик

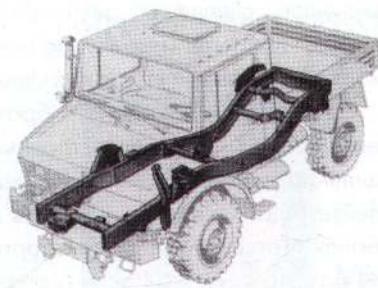
предусмотрена централизованная подкачка колес.

Сердце машины — двигатели «Мерседес-Бенц» мощностью от 87 до 240 л.с. Общий признак всех этих двигателей — постоянный крутящий момент в большом диапазоне оборотов двигателя, что обеспечивает хорошие тяговые усилия при любых заданных нагрузках.

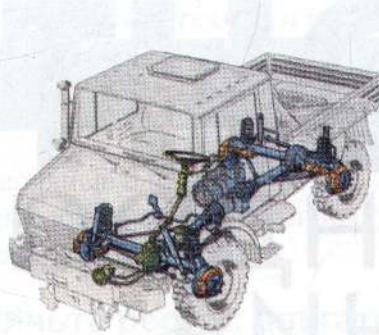
В результате оптимального распределения массы, низкого центра тяжести «унимог» может преодолевать подъемы в 46°. При боковых наклонах до 38° автомобиль сохраняет полное сцепление с грунтом. Водные преграды глубиной до 120 см для него не помеха.

Автомобиль имеет четыре зоны крепления навесного оборудования. Достаточно сказать, что на машину могут быть установлены более 3500 типов навесного оборудования. Но самая уникальная особенность машины — возможность работать на рельсовых путях в качестве маневрового локомотива. Автомобиль своим ходом заезжает на рельсы, опускаются стальные ролики — направляющие, автомобильный руль блокируется и за счет высокого коэффициента трения резины о сталь рельсов «унимог» может тянуть состав массой 1000 т.

На заводе, выпускающем «унимоги», нет склада готовой продукции. Все машины изготавливаются только под конкретный заказ с учетом пожеланий будущих клиентов. Ежегодно более 100 000 автомобилей эксплуатируются в 165 странах мира в различных климатических условиях как на высоте 5000 м, так и под землей на глубине 1200 м. Машина может служить не только как универсальное транспортное средство, но и быть предметом увлечения. В некоторых странах существуют клубы любителей «унимогов», и их владельцы частенько собираются,



7



8



Четыре точки крепления навесного оборудования

чтобы «оттянуться» по полной программе где-нибудь в песчаном карьере, почувствовать адреналин в крови, испытать себя и проверить лишний раз возможности автомобиля. А как известно, спрос рождает предложение. И если вы увидите «унимог» с хромированными выхлопными трубами, задранными над кабиной, с «кентурятником» спереди и сзади и окраской «металлик», то знайте, что над машиной поработали специалисты из тюнинговой фирмы.

В Москве машины марки «унимог» можно встретить в основном в качестве дорожных уборщиков. Все-таки бюджет города позволяет содержать и эксплуатировать отнюдь не дешевые автомобили. По нашей информации, в столице трудятся около ста машин. Кроме городских служб, «унимоги» эксплуатируют и некоторые иностранные фир-

мы. «Макдоналдс», к примеру, использует машину как тягач для буксировки прицепа с цистер-

Во всей же России насчитываются более 200 таких машин. Попадают к нам они разными путя-



9

ной, а напротив Государственной думы можно увидеть передвижную телестудию на шасси «унимога».

ми: одни через официальное представительство фирмы, другие через «серых» дилеров или частников. В Новосибирской области, например, есть «унимоги», которые используются охотниками, рыболовами, туристами как вездеходы для езды по пересеченной таежной местности. Многие из этих машин служили в немецком бундесвере и после списания были завезены в нашу страну российскими коммерсантами. Может, и мы когда-нибудь доживем до клуба фанатов «унимога», жаль только, что членами его станут в основном дорожные рабочие.



7. В основе машины – гибкая рама

8. Трансмиссия машины

9. В такой кабине не стыдно и на свидание

10. Танки грязи не боятся

# РЕМОНТ ЦИЛИНДРА СЦЕПЛЕНИЯ



1. Резервуар для гидравлической жидкости

2. Открутите два болта и штуцер гидравлической линии

3. Главный цилиндр сцепления

4. Освобождаем пружинное кольцо и вытаскиваем поршень с возвратной пружиной

5. Детали:  
а) корпус цилиндра;  
б) поршень;  
в) уплотнительные кольца;  
г) опорная чашка пружины;  
д) штуцер прокачки;  
е) клапан.



Если на вашем потрепанном временем и дорогами «мерседесе» потек главный цилиндр сцепления, то не надо расстраиваться и сразу ехать на сервис. Для водителя, хоть немного знакомого с техникой, ремонт не займет много времени. На этой странице коротко,

акцентируя внимание на основном, мы расскажем о ремонте главного цилиндра сцепления.

Для того чтобы снять главный цилиндр сцепления, необходимо отвернуть два крепежных болта и штуцер гидравлической линии. Сняв стопорное кольцо с пальца педали сцепления, освобождаем толкатель. Вытаскиваем внутреннее пружинное кольцо и вынимаем поршень с возвратной пружиной.

Осторожно снимаем опорную чашку пружины, закрывающую резиновый клапан на торце поршня. Снимаем уплотнительные кольца с поршня привода сцепления.

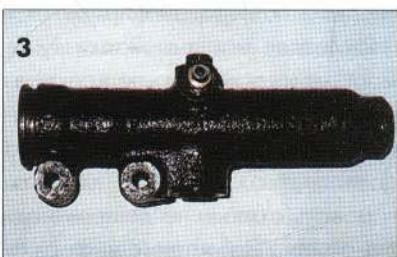
Особое внимание следует обратить на каналы в корпусе поршня. Через них и обратный клапан гидравлическая жидкость самотеком попадает в рабочую магистраль. При создании давления в магистрали клапан перекрывает отток гидравлической жидкости обратно в бачок. Со временем каналы в корпусе поршня забиваются грязью, и доступ гидравлической жидкости в рабочую магистраль затруднен. Рабочее давление постепенно через клапан вытесняет жидкость обратно в гидравлический бачок, и происходит «залипание» поршня в крайнем нижнем положении. Прочистите каналы от грязи и промойте все детали чистой гидравлической жидкостью.

Замените уплотнительные кольца на новые из ремкомплекта. Ес-

ли не нашли ремкомплект, не беда: купите ремкомплект рабочего цилиндра сцепления автомобиля «УАЗ», уплотнительные кольца подходят, что называется, один в один.

Сборку производите в обратном порядке. Установив главный цилиндр сцепления на место, залейте гидравлическую жидкость в бачок и отверните на два оборота штуцер прокачки. Если гидравлическая жидкость не пойдет самотеком, то через штуцер на пластиковом бачке создайте избыточное давление с помощью любого воздушного насоса, предварительно завернув заливную горловину бачка крышкой.

После того как из прокачного штуцера перестанет выходить воздух и появится гидравлическая жидкость, закрутите штуцер. Протрите все детали и несколько раз энергично нажмите на педаль сцепления. Если нет течи гидравлической жидкости, то сборка произведена правильно.



# **FRAM** - первый среди фильтров

**4000 наименований фильтров всех типов**  
для грузовых автомобилей и спецтехники со склада в Москве.  
Оригинальное качество. Специальные цены для Российских потребителей.



Масляные фильтры FRAM  
для работы в экстремальных  
условиях.

**Увеличьте ресурс двигателя!**



Воздушные фильтры FRAM  
Обеспечивают безупречную  
очистку в условиях повышенной  
пыльности.

**Облегчите дыхание автомобиля!**



Топливные фильтры FRAM  
помогут хорошему двигателю  
работать на "нашем" топливе.

**Качественное питание  
- залог здоровья!**



Фильтры системы охлаждения,  
гидравлические, трансмиссионные  
и другие фильтры повысят  
надежность и эффективность  
работы всех систем и агрегатов.

**Продлите жизнь автомобиля!**



## **Корпоративный Склад Автозапчастей (КСА)**

приглашает к сотрудничеству автотранспортные и авторемонтные предприятия,  
снабженческие и эксплуатационные организации, всех заинтересованных лиц.  
Каталоги и ценовые листы Вы можете получить в нашем офисе.

ABG  
ADAMS  
ALLIS-CHALMERS  
ATLAS  
AUSTIN WESTERN  
AVIA  
BAUER  
BENFORD  
BENFRA  
BOBCAT  
BOMAG  
BROS  
CASE  
CATERPILLAR  
CLARK  
DAEWOO  
DAF  
DAIMLER BENZ  
DEMAG  
DETROIT DIESEL  
DEUTZ  
DODGE  
FAUN  
FENDT  
FIAT  
FODEN  
FORD  
FURUKAWA  
HANOMAG  
HINO  
HITACHI  
HYMAC  
IASA  
ISUZU  
IVECO  
J.C.B.  
JOHN DEER  
KATO  
KOMATSU  
KRUPP  
KUBOTA  
KOHLER  
LIEBHERR  
MAGIRUS  
M.A.N.  
MITSUBISHI  
NEW HOLLAND  
NISSAN  
RENAULT  
SCANIA  
SISU  
TOYOTA  
VOLVO  
WIRTGEN ...  
и многие другие

129336 г.Москва, ул. Таймырская, д.1

тел./факс (095) 475-00-10, 457-00-25, 475-00-50, e-mail: filter@online.ru

[www.ksa.ru](http://www.ksa.ru)



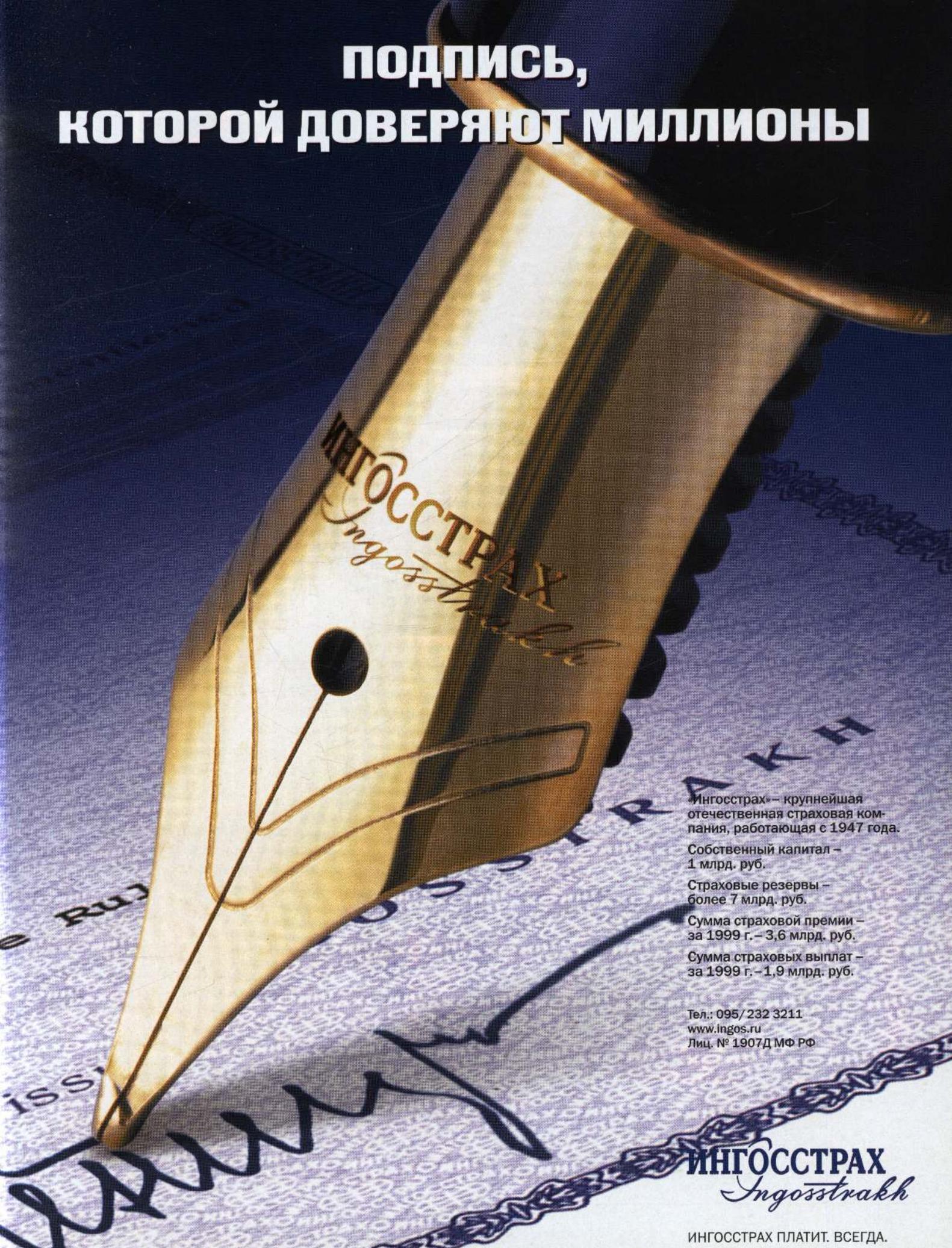
# Бывает хуже!

Ночная смена. Машин на дороге мало, никто не мельтешит под колесами. До объекта долетаешь в два раза быстрее, чем днем – работай и работай. Но наступает момент, когда веки становятся тяжелыми, руки и ноги ватными, а голова отказыва-

ется соображать. Начинается борьба со сном, но на самом деле – между жизнью и смертью. И не всегда она имеет счастливый конец. Главное, вовремя остановиться, не надо играть с судьбой. Любой водитель, профессионал и «чайник», должен

понимать, что машина не только средство передвижения или инструмент для зарабатывания денег, но и орудие убийства, а в твоих руках не только собственная жизнь, но и жизнь других людей. А всех денег все равно не заработкаешь!

# ПОДПИСЬ, КОТОРОЙ ДОВЕРЯЮТ МИЛЛИОНЫ



«Ингосстрах» – крупнейшая  
отечественная страховая ком-  
пания, работающая с 1947 года.

Собственный капитал –  
1 млрд. руб.

Страховые резервы –  
более 7 млрд. руб.

Сумма страховой премии –  
за 1999 г. – 3,6 млрд. руб.

Сумма страховых выплат –  
за 1999 г. – 1,9 млрд. руб.

Тел.: 095/232 3211  
[www.ingos.ru](http://www.ingos.ru)  
Лиц. № 1907Д МФ РФ

**ИНГОССТРАХ**  
*Ingosstrakh*

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.

# Объявления



Продаю МАН-22361, 1985 г., пробег 800 тыс. км, 12 т. г/п, фургон 40 м<sup>3</sup>, спальник, автономка, полная пневматика, новые тормоза, реактивные тяги, 12 тыс. у.е.

**Тел.: 732-64-60**



Продаю Мерседес 1617, 1985 г., пробег 600 тыс. км, изотерма 40 м<sup>3</sup>, холодильная установка, 9 т. г/п, 12 тыс. у.е.

**Тел.: 732-64-60**

# ЮМОР

«Новый русский» покупает на Женевском салоне новенький Rolls-Royce Park Ward. Протягивает продавцу чек и говорит:  
— Сдачу пришлите в Фольксвагенах.

Перед светофором на красный свет тормозит 600-й Мерседес, за ним останавливается Запорожец. Оба ждут зеленый. В это время подлетает «крутоий» джип и на полной скорости бьет Запорожец. Тот влетает в багажник впереди стоящего «мерса». Водитель джипа достает мобильный телефон, звонит водителю впереди стоящего Мерседеса и кричит:

Полицейский останавливает священника, который на своей

машине проехал на красный свет:

— Извините, святой отец, но вы нарушили правила и обязаны заплатить штраф.

— Сын мой, со мной всегда Бог, и, стало быть, он в эту минуту управлял автомобилем.

— В таком случае вам придется уплатить еще один штраф — за передачу управления машины лицу, не имеющему «прав».

Бежит Заяц по лесу. Смотрит — сидит Лиса на опушке и читает книжку.

— Рыжая, что читаешь?

— Эта книга называется «Логика», — отвечает она.

— А что это такое?

— Ну как тебе, Косому, объяснить? Скажи, у тебя спички есть?

— Конечно, — отвечает Заяц.

— Так вот, если у тебя есть спички, значит, ты куришь. Если ты куришь, то ты и выпиваешь. Если выпиваешь, то имеешь дело с женщинами. Сразу видно, что ты, Косой, бабник.

Заяц в задумчивости побежал дальше. Навстречу ему Волк.

— Знаешь, Серый, тут Лису встретил, она «Логику» читает.

— А что это такое? — удивляется Волк.

— Объясняю: скажи у тебя спички есть?

— Нет, — признался Серый.

— Ну вот, сразу видно, что ты импотент!

— Вчера я потерял свой автомобиль...

— Неужели разбил? Или украли?

— Нет. Жена получила «права».

# ТОО «Тайс»

Грузовые перевозки

732-64-60



# СЕРВИСНЫЕ СТАНЦИИ VOLVO TRUCK CORPORATION

## Москва

«Евротраксервис»  
119530 Москва  
Очаковское шоссе, 32  
Тел.: + 095-792-3792  
Факс: + 095-442-3281

## Москва

«Автокомбинат № 36»  
123373 Москва,  
ул. Василия Петушкина, 3  
Тел.: + 095-491-5335  
Факс: + 095-491-9870

## Нижний Новгород

«Тироланефтранс»  
603037 Нижний Новгород,  
ул. Федосенко, 49  
Тел.: + 8312-22-6740  
Факс: + 8312-22-4679

## Калининград

ЧП Попов Е.А.  
236038 Калининград,  
ул. 4-я Бол. Окружная, 61  
Тел.: + 0112-34-9044  
Факс: + 0112-34-1963

## Орел

«Автолайф»  
302025 Орел,  
Московское шоссе, 175А  
Тел.: + 0862-43-3524  
Факс: + 0862-43-3673

## Омск

«АПРЕС»  
644024 Омск,  
ул. 13-я Комсомольская  
Тел.: + 3812-44-2387  
Факс: + 3812-41-7380

## Воронеж

«Интеравто Воронеж»  
394019 Воронеж,  
ул. Машиностроителей, 20  
Тел.: + 0732-71-1151  
Факс: + 0732-71-1151

## Казань

«Камаз»  
420085 Татарстан, Казань,  
ул. Беломорская, 69А  
Тел.: + 8432-54-8039  
Факс: + 8432-54-3462

## Смоленск

«Совинтеравтосервис»  
216050 Смоленский р-н,  
п/о Жуково  
Тел.: + 08122-22-734  
Факс: + 08122-22-719

## Тольятти

«АВТ Сервис»  
445633 Тольятти,  
Южное шоссе, 8  
Тел.: + 8482-381993  
Факс: + 8482-381968

## Тюмень

«Запсибгазпром»  
224029 Тюменская обл.,  
п. Антипино, Пром. зона,  
Тел.: + 3452-39-7366  
Факс: + 3452-27-0227

## Челябинск

«МастерТракСервис»  
454080 Челябинск,  
Свердловский пр., 28  
«Челябинское  
Автомобильное  
Военное Училище»  
Тел.: + 3512-35-9570  
Факс: + 3512-35-9570

## Новосибирск

«Грузовой сервисный  
центр-УТ»  
630052 Новосибирск,  
ул. Троллейная, 85  
Тел.: + 3832-43-0954  
Факс: + 3832-43-0954

## Санкт-Петербург

«Совавто-Санкт-Петербург»  
196199 Санкт-Петербург,  
Витебский проспект, 3  
Тел.: + 812-298-1114  
Факс: + 812-298-7760

## Санкт-Петербург

«Техпортавтосервис»  
198035 Санкт-Петербург,  
ул. Шотландская, 1  
Тел.: + 812-114-9527  
Факс: + 812-114-9297

## Екатеринбург

«УралЭкоСервисТранс»  
620066 Екатеринбург,  
Промышленный пр., 3  
Тел.: + 3432-49-0400  
Факс: + 3432-41-4241

## Волжский

«Интеравтосервис»  
404103 Волгоградская обл.,  
Волжский, База Минстроя  
Тел.: + 8443-22-3900  
Факс: + 8443-42-1033

## Уфа

«ТехТранс»  
450000 Уфа,  
ул. Майкопская, 5  
Тел.: + 3472-21-2041  
Факс: + 3472-21-2041

## Минводы

«Совтрансавтосервис-Минводы»  
357314 Минводы,  
Промзона, 5-й км  
Тел.: + 86531-51-355  
Факс: + 86531-51-355

## Красноярск

«Кангин и Ко»  
660002 Красноярск,  
ул. 26 Бакинских  
комиссаров, 10А  
Тел.: + 3912-63-2246  
Факс: + 3912-33-0445

## Владивосток

«Волпадсервис»  
690020 Владивосток,  
ул. Лермонтова, 54  
Тел.: + 4232-38-0621  
Факс: + 4232-38-0621

# ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА VOLVO TRUCK CORPORATION В РОССИИ

## Москва

125083 Москва,  
ул. Восьмого марта, 14  
Тел.: + 095-961-1030  
Факс: + 095-961-1032  
vtc9.moscow@  
memo.volvo.se  
vtcspb@mail.wplus.net

## Санкт-Петербург

191002  
Санкт-Петербург,  
ул. Достоевского,  
19/21  
Тел.: + 812-327-3322  
Факс: + 812-327-3426  
vtcspb@mail.wplus.net

## Нижний Новгород

603000 Нижний  
Новгород,  
ул. Маслякова, 5,  
офис 49  
Тел.: + 8312-34-1800  
Факс: + 8312-34-2290  
volvof@kis.ru

## Новосибирск

630049 Новосибирск,  
Красный пр-т, 184,  
офис 607  
Тел.: + 3832-16-4595  
Факс: + 3832-16-4595  
volvonsk@online.sinor.ru

## Челябинск

454021 Челябинск,  
ул. Молодогвардейцев, 34  
Тел.: + 3512-18-5703  
Факс: + 3512-18-6292  
bo.andersson@  
chel.surnet.ru

## Калининград

236038 Калининград,  
ул. 4-я Бол.  
Окружная, 61  
Тел.: + 0112-49-7781  
Факс: + 0112-49-7791  
volvo@vtc.koenig.ru

## Отдел сервиса

123373 Москва,  
ул. Василия  
Петушкина, 3  
Тел.: + 095-491-9720  
Факс: + 095-491-9841  
volvo.aftermarket@co.ru

**VOLVO**

Volvo Truck Corporation