

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

AUTOTRUCK

№3 2003

Идеальный
водитель

IVECO
Stralis



Хороший работник – довольный работник



Новый "Актрос" на службе Вашего благополучия

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

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

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

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

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



Mercedes-Benz

Официальные дилеры "Мерседес-Бенц" в России:

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

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

Каждый народ имеет такое правительство, которое его имеет.

Народная мудрость

удят гаишника. Через несколько лет следствие доказало и пытается убедить судей в том, что этот человек пропустил грузовик со взрывчаткой за мешок сахара. Для домохозяйек сей факт, может быть, и заслуживает удивление и внимание. Причем удивление по поводу побора в виде мешка с сахаром, а не суда. Отстали тетушки от жизни – мешок еще цветочки. А вот какие ягодки собирают менты на дорогах страны с водителей грузовиков, многие обыватели даже и не представляют.

Первый вопрос гаишника, остановившего грузовик: «Что везешь?» Не как дела или как живешь, а чем можно у тебя поживиться. Если перевозишь продукты или товары народного потребления, то пиши пропало – начинается «развод» на бабки или на дань этим товаром. Некоторые представители власти по-простому и открыто просят сразу поделиться мешком (сахара, картошки, лука, навоза), другие начинают копаться во всех документах и в тех, к которым никакого отношения не имеют. Даже если они в порядке, «блюстители закона» выдумывают какую-либо причину и опять требуют. Если водитель едет порожняком, то могут придаться к радиостанции, перегоревшей лампочке, «люстре» на крыше или бампере и т.п. Причем натурой можно расплатиться на трассе. В городе, где людей больше, предпочитают брать деньгами.

Нам все время твердят, что ГАИ поворачивается лицом к народу (подтверждая тот факт, что до этого мы видели только зад). Но наверное, слишком медленно идет этот процесс и образ гаишника в ви-

де большой задницы для водителя останется навечно, так же, как и вымогательство, хамство и полное безразличие к закону людей, призванных его защищать. Вдуматься только – те, кто обязан следить за соблюдением закона, сами нарушают его. И если водители нарушают только КоАП, то вымогательство попадает под уголовную статью.

Но беда нашей страны в том, что законодательная власть не будет принимать законы против себя. А если и примет некоторые, то соблюдать их точно не будет – чиновники живут не на зарплату, а на мзду. По новому КоАП в статье 12.35 и 12.36 можно привлечь инспектора и его начальство к ответственности за неправомерное задержание транспортного средства. Но это сложно и долго. Мы не знаем ни одного такого случая. А делать это надо, иначе быть всю жизнь нам дойной коровой.

Возвращаясь к герою телевизионных репортажей в образе взяточполучателя из Ростова-на-Дону, скажу, что парень попал. Но не потому, что брал, а потому, что взрывы в Москве были громкими, исполнители не найдены, а козел отпущения нужен был. Да и выборы на носу. Надо же власти показать свою заботу о населении. Отдуться этот гаишник будет за всю систему и не потому, что она плохая, просто оказался он не в том месте и не в то время. И раскаяния у него не будет – не в чем. Его мешок сахара на фоне того, что происходит в стране, – вообще не новость. Просто стране нужны «герои». Даже такие, которые мешком с сахаром прикроют государственный беспредел.





В номере

3/2003:

2

..... Народная мудрость

..... Новости

..... Казанское ханство

..... Проект постановления

..... Есть одна у чиновника мечта...

..... Открытое обращение

..... ГТК России ограничил автоперевозчиков Белоруссии

..... Итальянская премьера

..... Путешествие из Москвы в Санкт-Петербург и обратно

..... Эволюция ограничений на содержание серы

..... в дизельных топливах

..... Идеальный водитель

..... Примеряем резину

..... Питерский юбиляр

..... Лайнер для «Спартака»

..... Новинки заокеанских компаний

..... Жаргон американских дальнобойщиков

..... ЗИЛ-130 – самый массовый грузовик эпохи «застоя»

..... Объявления

..... Подписка

..... Анекдоты

1 от редакции

4 новости

6 закон и человек

8 закон и человек

10 закон и человек

12 закон и человек

14 новости законодательства

16 новинки

22 тест-драйв

30 ликбез

34 делимся опытом

40 техника

44 репортаж

46 встречи на дорогах

48 новинки

52 между делом

54 архив

60 продаю

62 подписка

64 юмор

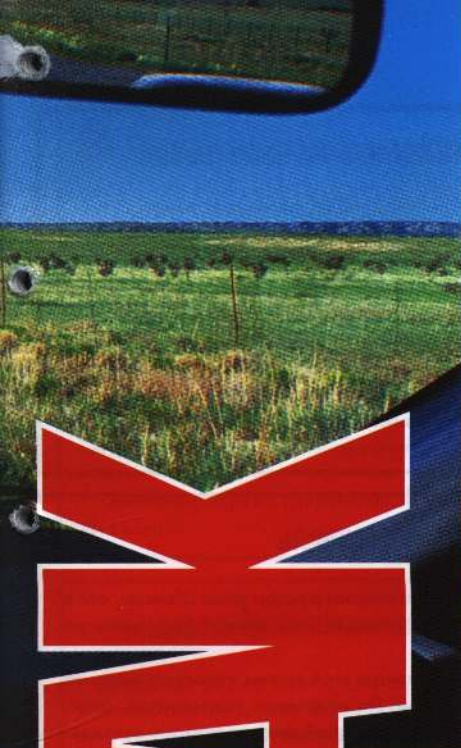
**ПОДПИСКА
ЧЕРЕЗ
РОСПЕЧАТЬ И АПР**

Роспечать
Индекс

81170

АПР
Индекс

41762



Главный редактор: **Дмитрий Жигульский**
Коммерческий директор: **Феликс Бекерман**
Обозреватели: **Дмитрий Зленко**
Александр Новиков
Александр Евдокимов
Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов
Корреспонденты: **Инна Валентик**
Дизайнер: **Рустам Салимжанов**
Распространение: **Лариса Золотова**
Реклама: **Эмилия Великанова**
Адрес редакции: **Химки, ул. Московская, д. 21, комната 424**
Адрес для писем: **119633 Москва, а/я 117, «Автотрак»**

E-mail: **Autotruk@rol.ru**
Телефон/факс: (095) 572-8254
Телефон: (095) 749-4550
Телефон: (095) 796-8384
Оптовые распространители:
«Медиа группа Логос» 974-2131
ООО «Агентство ОДА» 974-2132
«ДМ-Пресс» 231-1224
Изд-во «КОЛЕСО» 286-3518
Межрегиональный профессиональный
Союз водителей-профессионалов
746-0511, 721-7052
«Азбука», Челябинск, [3512] 33-4883
Санкт-Петербург
Изд-во «Алфамер Паблисинг», [812] 275-3327
«Терция», [812] 528-8636
ООО «Союзпечать», [812] 323-9833
ООО «Пресса», [812] 245-5382
Магазины «Балткам», [812] 245-4248

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

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





■ Продан сотый поддержанный автомобиль на базе шасси 8.163 MAN LC с фургоном

14 апреля 2003 года на территории предприятия ООО «МАН Нутцфарцойге Трейдинг» состоялась торжественная передача двух поддержанных автомобилей 8.163 MAN LC конечному покупателю – ЗАО «Щелковохлеб».

ЗАО «Щелковохлеб» уже приобрел 3 поддержанных автомобиля аналогичной серии L2000 в декабре 2002 года. После эксплуатации в течение нескольких месяцев было принято решение о приобретении следующих автомобилей. ЗАО «Щелковохлеб» является производителем хлебной продукции и поставляет ее в Москву, а также в некоторые города Московской области.

■ В Нидерландах пущен самый длинный в Европе тоннель

Подводный автомобильный тоннель длиной 6,5 км пролегает под западным руслом реки Шельды, что в провинции Зееланд. По его четырем полосам в двух направлениях каждый день сможет проходить до 17 тыс. автомобилей, сообщает АвтоТрансИнфо.

На строительство тоннеля было затрачено почти 800 млн. евро, четверть этой суммы израсходована на обеспечение безопасности пассажиров. Проезд в нем будет платным. По подсчетам экономистов, стоимость строительства окупится в ближайшие 30 лет. Тоннель оборудован мощнейшими системами вентиляции и автоматического пожаротушения. Видеокамеры наблюдения будут фиксировать автомобили, едущие со слишком высокой или, наоборот, слишком низкой скоростью (менее 18 км/ч). Медленный транспорт – велосипеды, тракторы, мопеды – в тоннель не допускается. Считается, что новое сооружение станет и самым безопасным в Европе. Через каждые 50 м в нем установлены телефоны, по которым можно сообщить об аварии, поломке автомобиля, вызвать «скорую помощь» или перекрыть полосу движения в случае необходимости. Это чудо инженерной мысли заменит паромную переправу, по которой до этого момента осуществлялось сообщение между двумя берегами Западной Шельды.



■ КПП AS-Tronic для DAF CF

Вслед за дебютом этой автоматизированной коробки передач AS-Tronic на тяжелой модели XF в 2002 году производитель теперь предлагает эту трансмиссию для своей более легкой серии CF. Эта 12-ступенчатая КПП может переключать передачи в автоматическом режиме, но при необходимости водитель может вмешаться в процесс и менять передачи самостоятельно. С мая передовая трансмиссия предлагается для версий CF75 с 9,2-литровым турбодизелем мощностью от 249 до 360 л.с. и для серий CF85 с 12,6-литровым дизелем мощностью от 340 до 483 л.с. Поначалу трансмиссия AS-Tronic будет предлагаться только на двухосные тягачи. Производство же 3- и 4-осных грузовиков с этой коробкой передач начнется в октябре.

■ DaimlerChrysler передал Мадриду первый автобус с технологией fuel cell

Первый городской низкопольный автобус Mercedes-Benz Citaro с силовой установкой на топливных элементах (fuel cell) был передан фирмой DaimlerChrysler лорд-мэру Мадрида. (Напомним, что технология fuel cell основана на принципе выработки электричества путем проведения химической реакции между водородом и кислородом.) Это первый из трех таких городских автобусов с «нулевым» выхлопом и низким уровнем шума, которые вскоре будут работать на улицах Мадрида. К концу же этого года в общей сложности 30 подобных автобусов Mercedes-Benz будут переданы еще 9 европейским городам для прохождения испытаний в режиме городских пассажироперевозок. Эти тесты, рассчитанные на два года, часть двух проектов – CUTE (Clean Urban Transport for Europe – чистый городской транспорт для Европы) и ECTOS (Ecological City Transport System – экологическая городская транспортная система), направленных на развитие экологически чистого городского транспорта. Проекты поддерживаются Еврокомиссией, которая вложила в них 21 млн. евро. Сами тесты включают проверку не только самих автобусов, но и необходимой для таких машин инфраструктуры, то есть комплексов по техобслуживанию и заправке машин водородом. И по итогам испытаний будет ясно, что еще предстоит доработать.

Остается добавить, что 12-метровый 70-местный Citaro имеет 200-километровый запас хода на одной заправке водородом. Блок топливных элементов вырабатывает ток мощностью 200 кВт, который вращает электромотор, расположенный в корме автобуса. Водород находится в баке под давлением 350 бар, а сам бак вынесен на крышу автобуса. Максимальная скорость автобуса до – 80 км/ч. Эти малосерийные образцы выпускаются на заводе в Мангейме и являются наследниками представленного в 1997 году прототипа NEBUS (New Electric Bus – новый электрический автобус), построенного на базе городского автобуса Mercedes-Benz O 405.

НОВОСТИ

Российская премьера Mercedes-Benz Actros

17 апреля этого года ЗАО «ДаймлерКрайслер Автомобили РУС» впервые представило вниманию российской публики обновленный грузовик Mercedes-Benz Actros, презентация которого проходила на Ходынском поле. Новое семейство грузовиков со спектром моделей от Actros 1832 до Actros 4158, дебютировавшее на автосалоне в Ганновере, сменило машины Actros 1996-го модельного года. Напомним, что предыдущее поколение было продано в количестве более 230 000 машин, что позволило Actros занять 20% рынка Западной Европы. Отличительными чертами нового Actros является полностью обновленный дизайн интерьера кабины, который еще больше соответствует требованиям водителей, более мощные двигатели с диапазоном от 320 до 578 л.с., а также технические инновации, такие, как интегральная рама и новый задний мост с одинарными сверхширокими шинами.

Появление первых грузовиков Actros нового поколения на российских дорогах ожидается в июле.



Scania и MAN образуют долгосрочный альянс

Шведская фирма Scania и немецкий концерн MAN Nutzfahrzeuge подписали соглашение о совместной разработке мостов и коробок передач для грузовиков. Совместно со Scania MAN будет адаптировать некоторые свои оси и КПП для использования их на шведских грузовиках. В свою очередь, совместно с MAN Scania также займется подгонкой собственных трансмиссий для мюнхенских машин. Совместное производство узлов компании планируют начать через три года, после завершения всех конструкторских работ.

Новинка модельного ряда тяжелой техники КрАЗ

Завершены опытно-конструкторские работы по созданию специального автомобиля КрАЗ-6333PE, предназначенного для перевозки тяжелой гусеничной техники. Погрузка гусеничной машины возможна как самоходом, так и с помощью лебедки, что позволяет транспортировку неисправной гусеничной техники. При этом полная масса транспортируемой техники не более 20 т, а габаритная длина – до 6,5 м. КрАЗ-6333PE имеет колесную формулу 6х6, 330-сильный двигатель ЯМЗ-238ДЕ2, двухскатную ошиновку и специальное оборудование, устанавливаемое на шасси. Спецоборудование состоит из металлической платформы, ограждения кабины, тяговой лебедки, трособлочной системы, упорных домкратов и трапов. Лебедка – с механическим приводом от раздаточной коробки, с тяговым усилием на тросе до 15 т и длиной троса 30 м.

Такой тип автомобиля, созданный холдинговой компанией «АвтоКрАЗ», позволяет потребителю в отдельных случаях отказаться от существующих полуприцепов, предназначенных для перевозки гусеничной техники, при эксплуатации в ограниченных пространствах, требующих минимальных радиуса поворота и ширины коридора.



Часть имущества УАМЗ перейдет к «Урал-Зил»

ОАО «АМО «Завод имени Лихачева» (Зил) зарегистрировало в Новоуральске (Свердловская область) дочернее предприятие – ООО «Урал-Зил», сообщили в компании. По планам Зила, дочернее предприятие будет выпускать комплектующие для автомобилей «Зил». Их производство планируется развернуть на взятых в аренду у ЗАО «Уральский автомобильный завод» (УАМЗ), на котором введена процедура конкурсного производства.

Напомним, что торги по продаже имущества ЗАО «Уральский автомобильный завод» состоятся предположительно в начале сентября 2003 г. До этого времени на УАМЗ пройдет инвентаризация. Предполагается, что имущество завода будет оценено максимум в 300 млн. руб. В настоящее время никто из потенциальных покупателей не заявил о своем намерении приобрести производство.

Арбитражный суд Свердловской области 14 февраля 2003 г. принял решение ввести конкурсное производство на ЗАО «УАМЗ» сроком на 1 год. В настоящее время кредиторская задолженность УАМЗ составляет около 990 млн. руб., дебиторская – 100 млн. руб.

УАМЗ по итогам 2002 г. выпустил 562 автомобиля, что на 44,3% меньше, чем в 2001 г. В денежном выражении объем производства снизился на 43,6% – до 273 млн. руб. В 2002 г. на заводе было освоено производство двух новых моделей низкорамных грузовиков – У-430102 и У-430102Г. В настоящее время УАМЗ выпускает более 20 моделей автомобилей. 100% акций УАМЗ принадлежат ОАО «АМО «Зил».

НОВОСТИ



КАЗАНСКОЕ ХАНСТВО

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 24.01.2003 г. №4 «Об организации движения транспорта по федеральным автомобильным дорогам общего пользования в весенний период 2003 года» открыл сезон весенней «охоты» на водителей грузовиков. В соответствии с приказом введен ограниченный режим движения по федеральным дорогам на период с 25 марта по 15 мая 2003 года. По заявлениям водителей грузовиков, в северных регионах ограниченный режим движения продлится до 1 июня. Как обычно, весна грянула неожиданно. Профсоюз получил ограниченное количество пропусков в Федеральном Управлении автомобильных дорог «Центральная Россия» и раздал их членам профсоюза. Некоторые водители, члены профсоюза, просыпались долго, раскачивались медленно, в итоге остались без пропусков и обиделись: «Ну как же, мне, любимому, не досталось, а вот Юрка 5 пропусков на все свои машины получил!»

Минтранс издал приказ из добрых побуждений. Дороги необходимо сохранять и охранять. Вот только региональные и местные «князьки» используют приказ Минтранса для того, чтобы из водителей грузовиков делать дураков. В России две беды – дороги и дураки.

На период весенней распутицы не только на местных дорогах, но и на дорогах федерального значения региональные и местные «князьки» с легкой совестью вводят платный пропускной режим движения. В статье «Распутица», опубликованной в «Автотраке» №2 за 2002 год, об этом подробно писалось. Без-

законие продолжается. Платы Соловья-разбойника не дают покоя «князькам». «Подмахнутое» распоряжение или постановление, «свистнул» об этом в местной прессе, и посыпались в местный бюджет денежки-деньжищи. Федеральные власти, Минтранс и прокуратура молчат или делают вид, что не замечают этого беззакония, водители ропщут, но платят. Грабь – не хоч. Безнаказанность полнейшая. «Князьков» понять можно – они деньги лопатой гребут. Им от введения платных пропусков прямая выгода. В чем выгода водителей, почему они платят, мне до сих пор непонятно. Может, деньги у них завелись лишние? Может, нравится водителям в дураках ходить?

В вышеупомянутой статье «разжевано», как с этим весенним безобразием бороться. Бороться – сказано громко. Надо лишь заменить название города «Разруха» на родное и близкое, марочек почтовых на 3 рубля 75 копеек купить, остальное прокуратура сама сделает.

Ввела платный пропускной режим по муниципальным автомобильным дорогам администрация Выксанского района Нижегородской области. Частные водители Выксы по статье «Автотрака» написали в прокуратуру и нет больше в Выксанском районе платных пропусков. «Пустячок», а приятно. В других регионах водители воды в рот набрали. Рабская психология, видно, не дает им рот раскрыть. Три шкуры с них за проезд дерут. Прогибаются водители, штаны ширинкой назад надели, взятки суют, плачут, но платят.

Моисей народ израильский из египетского рабства 40 лет по пустыне выводил. Пустыня, та маленькая, пересечь ее с бабами, детьми, скотом и скарбом за неделю можно, но Моисей – мужик мудрый, вел народ свой 40 лет. Народ умирал, новый нарождался. Повел Моисей через пустыню рабов, а вывел из нее свободный и гордый народ. Умерли рабы по дороге, умерла с ними рабская психология. Я не Моисей, 40 лет не проживу, и вы не народ израильский, а так хочется увидеть российских водителей гордыми и свободными. Мечта эта многого стоит. Пять лет я возглавляю профсоюз. Сколько еще по той пустыне нам шлепать? Рвать из себя надо эту рабскую психологию клещами.

Но вернемся к баранам нашим в «Казанское ханство».

Премьер-министр Республики Татарстан Р.Н. Минниханов и руководитель аппарата кабинета министров Республики Татарстан И.Б. Фаттахов подписали Постановление №160 от 24

марта 2003 года «О временном ограничении движения механических транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Республики Татарстан на весенний период 2003 года», в том числе и по федеральным. Утвердили «Стоимость пропуска на проезд по автомобильным дорогам общего пользования Республики Татарстан механических транспортных средств общей физической массой 9 т и выше:

- на весь период ограничения 1000 руб. (на 1 т массы, превышающую 9 т);
- разовый 100 руб. (на 1 т массы, превышающую 9 т)».

«Собранные средства распределять согласно утвержденным заявкам в следующем порядке:

- 80% - на финансирование ремонтных работ и содержание автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан;
- 20% - Управлению Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Татарстан для организации круглосуточного дежурства в период ограничения движения транспортных средств».

Не спят гибэдэдэшники Республики Татарстан - круглосуточно ясак собирают. Богатый ясак, всем хватает: и казне, и дорожникам, и гибэдэдэшникам. «Главному управлению содержания и развития дорожно-транспортного комплекса при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан установить на период временного ограничения движения механических транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Республики Татарстан посты силами подрядных организаций Татарского государственного ремонтно-строительного объединения «Татавтодор», общества с ограниченной ответственностью «Татнефтедор», государственного унитарного предприятия «Алексеевскдорстрой» и городского предприятия автомобильных дорог г. Набережные Челны согласно утвержденному Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан и согласованному с Управлением государственной инспекции безо-

пасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Татарстан перечню мест дислокации постов».

Никого мудрые Р.Н. Минниханов и И.Б. Фаттахов в постановлении не обидели, каждому уважаемому «батыру» свой кусок дороги нарезали. Грабьте, «батыры», проезжающих. Плевать, что это противозаконно, зато денежно и сытно.

Не забыл записаться в соловьи-разбойники глава администрации Казани уважаемый К.Ш. Исхаков. «Князьям» Р.Н. Минниханову и И.Б. Фаттахову можно, а он чем хуже? Выпустил он Постановление №389 от 14 марта 2003 года «О временном ограничении движения транспортных средств на дорогах г. Казани в весенний период 2003 года».

Те шкуры, что на водителях остались после посещения «гостеприимной» Республики Татарстан и столицы ее «ласковой» Казани, сдерут с водителя с удовольствием и в соответствии с распоряжением губернатора Пермской области от 21.03.2003 №146-р пермские соловьи-разбойники, а что останется, сдерут в соответствии с Постановлением главы Челябинска от 27 февраля 2003 года №296-п господина В.М. Тарасова челябинские «разбойнички».

«Я другой такой страны не знаю, где так вольно дышит человек!» При вашей помощи, господа водители, прокуратура одолеет творящих беззаконие «князьков». Профсоюз обратится по всем вашим заявлениям в соответствующие прокуратуры, поможет всем желающим вернуть кровные денежки. Пора окоротить беззаконников. Пишите, присылайте «пропуска» и платежные документы в адрес профсоюза. С уважением ко всем свободным водителям, председатель ЦС профсоюза Александр Котов.

105118 Москва, Измайловское шоссе, 6-104. Тел.: 746-0511, E-mail: profsouz@mail.ru



Редакция журнала получила интересный документ Правительства Москвы под названием «О концепции городской транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок на период до 2010 года». Предлагаем его вашему вниманию. Пока это только проект, но с хорошей перспективой на принятие.

ПРОЕКТ

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ ПОСТАНОВЛЕНИЕ

О концепции городской транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок на период до 2010 года

В грузовом автотранспортном комплексе Москвы за последнее время произошли существенные изменения. Численность подвижного состава, зарегистрированного в ГИБДД (ГАИ) ГУВД г. Москвы, возросла до 224 тыс. ед. В структуре собственников транспортных средств насчитывается более 20 тыс. владельцев автомобильного парка, подавляющее большинство из которых принадлежит негосударственному сектору экономики. Интенсивно развивается инфраструктура транспортного рынка, в Москве и Московском регионе действует сеть складов, терминалов, оптовых и мелкооптовых звеньев.

Спрос на транспортные услуги, предоставляемые грузовым автотранспортом населению, предприятиям и организациям, относящимся к ведению отраслевых органов управления Правительства Москвы, в целом удовлетворяется.

Вместе с тем транспортный рынок находится в нестабильном состоянии. Баланс спроса и предложения на транспортные услуги поддерживается за счет притока в город автотранспорта и водительских кадров из других регионов, большого количества мелких и частных перевозчиков. Грузоперевозчики полностью или частично работают за наличный расчет, не платят налоги в московский бюджет.

Московские предприятия транспорта общего пользования в сложившихся условиях недобросовестной конкуренции и прогрессирующих демпинговых процессах функционируют в последние 4 – 5 лет в крайне тяжелых условиях, их число неуклонно сокращается.

Низкий уровень профессиональной подготовки большинства владельцев транспортных средств и операторов транспортных услуг, неразвитость информационно-логисти-

ческих технологий, недостаток необходимых статистических данных не позволяют анализировать и прогнозировать систему грузодвижения. Отсутствуют необходимые экономические регуляторы рынка автотранспортных услуг, не действует система городского заказа на перевозки. Нормативно-правовая база автотранспортного бизнеса формируется крайне низкими темпами.

В целях определения организационных и экономических мер по развитию системы городского грузового автотранспорта, стабилизации рынка транспортных услуг в сфере обслуживания городского хозяйства и обеспечения жизнедеятельности города Правительство Москвы постановляет:

1. Одобрить представленную Управлением транспорта и связи г. Москвы «Концепцию городской транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок на период до 2010 года» (приложение).

2. Управлению транспорта и связи г. Москвы:

2.1. реализацию положений Концепции считать важнейшей стратегической задачей транспортной политики Правительства Москвы;

2.2. основными направлениями деятельности в области грузовых автоперевозок считать:

– обеспечение стабильного и гарантированного транспортного обслуживания городского хозяйства Москвы, удовлетворение потребности в перевозках жизненно важных и социально-значимых грузов (продуктов питания для школьно-базовых столовых, обслуживание яслей и детских садов, больницы, вывоз мусора и снега, перевозки топлива, транспортное обслуживание строительного комплекса,

обеспечение мероприятий по ликвидации чрезвычайных ситуаций);

- усиление роли автотранспортных предприятий с государственной формой собственности в вопросах поддержания жизнеобеспечения городского хозяйства;

- внедрение в практику работы грузового автомобильного транспорта современных информационных и логистических технологий;

- повышение отраслевой налоговой нагрузки за счет сокращения и последующей ликвидации неучтенной транспортной работы;

- создание равных условий и однородной конкурентной среды для всех участников процесса перевозок грузов в г. Москве;

- расширение арендной и лизинговой формы обновления парка грузовых автомобилей и оптимизация его структуры;

- повышение степени безопасности дорожного движения, а также общей безопасности населения, связанной с перевозками грузов и производственной деятельностью владельцев транспортных средств;

2.3. в целях проведения государственной политики в области регулирования деятельности автотранспортного комплекса Москвы, повышения качественного уровня оказываемых автотранспортных услуг и обеспечения доверия потребителей (заказчиков) ввести в 2003 году добровольную аккредитацию автомобильных перевозчиков Москвы и формирование реестра автомобильных грузоперевозчиков в Москве;

2.4. для координации деятельности предприятий транспортно-экспедиционного обслуживания, научных и проектных организаций в области транспортно-терминального бизнеса в III кв. 2003 г. внести предложения о создании в Комплексе городского хозяйства Координационного совета по логистике.

3. Управлению транспорта и связи г. Москвы совместно с Московской транспортной инспекцией, департаментами продовольственных ресурсов, потребительского рынка и услуг, образования, промышленности, градостроительной политики, развития и реконструкции г. Москвы, Управлением жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства определить предельный необходимый уровень количества грузовых автомобилей для нормального функционирования соответствующих городских отраслей.

4. Департаменту экономической политики и развития Правительства Москвы по заявке Управления транспорта и связи Правительства Москвы предусмотреть в инвестиционной программе на 2004-й и последующие годы финансовые ресурсы:

- ГУП «Мосавтохолод» для приобретения авторефрижераторной техники и завершения строительства автокомбината по адресу Сколковское шоссе, дом 27;

- Управлению транспорта и связи на реализацию «Концепции городской транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок на период до 2010 года».

5. Государственному учреждению «Центр организации дорожного движения Правительства Москвы»:

5.1. совместно с Администрацией Московской области вынести в IV кв. 2003 г. на заседание Объединенной коллегии исполнительных органов государственной власти Москвы и Московской области вопрос об упорядочении транзитных автотранспортных потоков в Московском регионе;

5.2. совместно с ГУВД г. Москвы и Московской транспортной инспекцией обеспечить реализацию задачи по созданию постов комплексного контроля автотранспорта.

6. Государственному унитарному предприятию г. Москвы «Мосавтотранс» поручить:

6.1. формирование реестра автомобильных перевозчиков Москвы всех форм собственности в рамках проведения добровольной аккредитации автоперевозчиков города Москвы (пункт 2, 3);

6.2. совместно с Государственным унитарным предприятием г. Москвы «Московская палата сертификации на транспорте» разработать систему добровольной сертификации услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом;

6.3. во II кв. 2003 г. внести предложения:

- о создании Службы линейного контроля;

- об образовании службы координации перевозок опасных грузов предприятиями и организациями различных форм собственности.

7. ГУВД г. Москвы совместно с Московской транспортной инспекцией ввести в постоянную практику проведение мероприятий по контролю за осуществлением внутригородских перевозок грузов владельцами автотранспорта всех форм собственности в целях выявления фактов работы без лицензий и документов, предусмотренных Правилами Дорожного Движения, в пределах своей компетенции.

8. В целях поддержки московских и российских международных автомобильных перевозчиков Управлению транспорта и связи г. Москвы совместно с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) подготовить совместное обращение в Правительство РФ по ограничению выдачи специальных льготных разрешений международным автоперевозчикам третьих стран.

9. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя мэра Москвы в Правительстве Москвы Аксенова П.Н.

Мэр Москвы

Ю.М. Лужков

Разослать: Шанцеву В.П., Аксенову П.Н., Ресину В.И., Швецову Л.И., ГУВД г. Москвы, Управлению по работе с органами обеспечения безопасности г. Москвы, Управлению транспорта и связи г. Москвы – 3 экз., Московской транспортной инспекции, ГУП «Мосавтотранс», Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП, 125319 Москва, Ленинградский проспект, 64).

Комментарии к постановлению читайте в следующем материале на стр. 10.



Есть одна у чиновника мечта...



ра с разрешительными и контролирующими функциями, и безбедная «зарплата» гарантирована. У нас на одного «с сошкой» уже не семеро, а на порядок больше туеядцев «с ложкой». Ну не может мужик столь-

лагались меры по оздоровлению и улучшению транспортного бизнеса. Вернее, есть предложение ограничить выдачу спецразрешений международным автоперевозчикам третьих стран, но об этом российские перевозчики говорят не один год, а «воз и ныне там». И потом не понятно, при чем здесь городская транспортная политика Москвы и международные перевозки? То ли АСМАП для солидности притянули «за уши» к проекту, то ли

АСМАПу необходима поддержка городских чиновников. Нигде не сказано, что надо «поддержать», «освободить», «упростить», «помочь» малому бизнесу. Вместо этого предпринимателей задавили налогами, пропусками, разного рода разрешительными документами, чиновничьим и «гаишным» беспределом.

Теперь нам предлагают сократить число предприятий транспорта и сделать городской заказ на транспортные услуги. Московское правительство предлагает усилить роль автотранспортных предприятий с государственной формой собственности в вопросах поддержания жизнеобеспечения городского

хозяйства. Главный критерий – не качество подвижного состава и услуг, а близость руководства транспортных предприятий к чиновникам. В таких условиях, чтобы получить городской заказ, придется давать «откат» чиновнику или быть в родственных отношениях с ним.

Мы не оспариваем того факта, что ситуация в транспортном бизнесе тревожная: падают расценки на грузоперевозки, обновления подвижного состава практически нет, предложение опережает спрос. Но разве транспортник виноват в том, что производство в стране не растет, а падает, что возить кроме импорта практически нечего. Разве его вина, что государство так ничего и не делает для развития экономики и производства. Да, надо принимать меры, но в первую очередь не в сфере транспортных перевозок, а в области налогообложения, законодательной и нормативной базы, упрощения условий для ведения бизнеса, создавать условия для инвестиций в производство, бороться с чиновничьим беспределом.

Если не можете или не хотите, то хотя бы не мешайте тем, кто действительно работает.

ких прокормить! По числу чиновников на душу населения наша страна давно в мировых лидерах. И нам опять предлагают «посты комплексного контроля», создать «службы линейного контроля» и службы «по координации перевозок опасных грузов». Теперь чиновники будут проводить «добровольную аккредитацию перевозчиков» и «добровольную сертификацию транспортных услуг». Вы в «добровольность» и вообще в чистые помыслы российских чиновников верите? Зато сразу столько бездельников окажется пристроенными.

Но в этом проекте нет ни одной строчки, где бы пред-

Чудес не происходит: старые запретительные методы для «улучшения» экономики, но во благо чиновничьего кармана. Работнику на шею вешают очередных бездельников. Оно и понятно, ведь нужно пристраивать к кормушкам детей и родственников чиновников. Делается это очень просто: создается новая государственная контро-



SCANIA

Новая модель
SCANIA GRIFFIN 330
 ЦЕНА ФРАНКО-СКЛАД –
 65,500 ЕВРО в рублях по курсу*



Макс. нагрузка на переднюю ось	7100кг.
Макс. нагрузка на заднюю ось	13000 кг.
Колесная база	3550мм.
Колесная формула/Рама	4x2/ 9.5мм
Двигатель	DC11 07
Рабочий объем	11л.
Макс. крутящий момент Нм	1500 при 1000-1500 мин-1
Макс. мощность	330 л.с. при 1600-1900 мин-1
Коробка передач	GR900, 8+1
Передняя подвеска	параболические рессоры 2x32
Задняя подвеска	пневматическая
Емкость топливного бака	450 л.
Кабина	СР19, одно спальное место
Дополнительный обогреватель	автономный обогрев кабины
Покрышки	295/80 R22,5"
Тормоза	барабанные с ABS

СКАНИЯ РОССИЯ (дистрибьютор)
 Тел.: (095) 787-50-00

СКАНИЯ СЕРВИС
 Тел.: (095) 787-50-01

**ТРАНС-АБСОЛЮТ
 ИМПОРТ-ЭКСПОРТ**
 Тел.: (8632) 96-75-82

УРАЛСКАН
 Тел.: (3432) 61-75-74

СКАНТРАК
 Тел.: (0852) 32-07-40

СКАН-ЮГО-ВОСТОК
 Тел.: (095) 559-31-54

ПЕТРОСКАН
 Тел.: (812) 326-15-88

ТАТСКАН
 Тел.: (8432) 12-00-16

СИБТРАКСКАН
 Тел.: (383-2) 496-280

МЕХАНИК М
 Алма-Ата, Казахстан,
 Тел.: 8(3272) 68-03-54

НОРДТРАКСКАН
 Тел.: (095) 473-00-00

ВОЛГА СКАН
 Тел.: (8312) 31-73-40

КУБАНЬСКАН
 Тел.: (86162) 5-27-96

СП АРКАИМ
 Тел.: (4212) 30-10-58

Цена указана с учетом таможенной очистки включая НДС.
 Возможна поставка в лизинг сроком до 3,5 лет.

Авансовый платеж от 16,375 евро с НДС.
 Ежемесячный лизинговый платеж от 1,780 евро с НДС.

Всегда в наличии на складе

Открытое обращение

Межрегионального профессионального союза водителей-профессионалов к Главному Управлению ГИБДД МВД России и Министерству транспорта Российской Федерации

В статье «Ездить стало лучше?!» редакция «Автотрак» прогнозирует увлекательную полемику по поводу нового КоАПа. Увы, реакции со стороны ГИБДД на эти статьи не последовало. Брошена перчатка,

но вызов не принят. Трудно сделать решительный гражданский поступок и вступить в диалог. Не принято в среде чиновников ГИБДД открыто реагировать на критику в их адрес.

В беседах без протокола руководители подразделений ГИБДД обвиняют водителей и считают, что в большинстве случаев именно водитель является инициатором дачи взятки. Это возможно только в том случае, если водитель осознает за собой вину и готов ее по установившейся традиции «искупить» на месте. В подавляющем большинстве

случаев взятки у водителей грузовиков вымогаются сотрудниками ГИБДД на стационарных постах. Имеет место правовая безграмотность водителей. Для того чтобы воспользоваться правовой безграмотностью водителя, надо приложить определенные усилия и проявить смекалку. К сожалению, новый КоАП предоставляет возможность вымогать взятки у водителей большегрузного автотранспорта по шаблону. Не все предусмотрел законодатель.

Пункт 23.5 Правил Дорожного Движения Российской Федерации (далее ПДД) на основании статьи 12.21 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее КоАП) позволяет сотрудникам ГИБДД поставить большинство грамотных и законопослушных водителей большегрузного автотранспорта в позицию взяточдателя. Для этого желательно, чтобы во-

дитель вообще не перевозил никакого груза.

Пункт 23.5 ПДД гласит: «Перевозка тяжеловесных и опасных грузов, движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без него превышают по ширине 2,55 м (2,6 м – для рефрижераторов и изотермических кузовов), по высоте 4 м от поверхности проезжей части, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение транспортного средства с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляется в соответствии со специальными правилами.

Международные автомобильные перевозки осуществляются в соответствии с требованиями к транспортным средствам и правилам перевозки, установленными международными договорами Российской Федерации».

Ответственность водителей и должностных лиц, ответственных за перевозку и нарушивших требования п.23.5 ПДД, определяется ч.2 ст.12.21 КоАП. Она гласит: «Нарушение правил перевозки опасных, крупногабаритных или тяжеловесных грузов влечет наложение административного штрафа на водителей в размере от одного до трех минимальных размеров оплаты труда или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – от десяти до двадцати минимальных размеров оплаты труда». Правила перевозки опасных грузов ав-



Журнал «Автотрак» в №5 за 2002 год опубликовал две статьи на тему взаимоотношений сотрудников ГАИ и водителей. В статье «Гаишные «фишки» приводятся астрономические цифры поборов, коротко описаны наиболее распространенные методы, с помощью которых гаишники «разводят на деньги» водителей грузового автотранспорта, используя их правовую неграмотность.

томобильным транспортом утверждены приказом Минтранса России от 8 августа 1995 г. №73 (зарегистрированы в Министерстве юстиции РФ 18 декабря 1995 г., регистрационный №997) с изменениями и дополнениями. Правила перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов установлены инструкцией Минтранса России по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации от 27 мая 1996 г. (зарегистрирована в Минюсте 8 августа 1997 г., регистрационный №1146). Указанный нормативный акт предусматривает ряд требований к перевозке таких грузов (наличие соответствующего разрешения, утверждения маршрута следования транспортных средств и др.).

Как рядовому сотруднику ГИБДД подвести водителя под лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев, а должностное лицо под штраф от десяти до двадцати минимальных размеров оплаты труда, если водитель на своем транспортном средстве вообще никакого груза не везет? Для этого необходимо и достаточно изучить п.23.5 ПДД и ч.2 ст.12.21 КоАП, вооружиться рулеткой и подходящей по размеру палкой, встать на дороге и ждать. Ждать придется недолго. Большинство стандартных, выпущенных заводами, не переоборудованных крытых грузовых автомобилей общего назначения, наших КАМАЗов, не очень наших МАЗов и прочих иномарок, состоящих на учете в ГИБДД и прошедших государственной техни-

ческий осмотр, с грузом или без него, превышают по высоте 4 м. На иностранных грузоперевозчиков этот метод не распространяется.

Останавливается грузовик с закрытым кузовом (кузов тентованный, изотермический, рефрижератор др.), желательна палка – она выше. Палкой измеряется высота, рулеткой измеряется палка и кандидат на дачу взятки готов. Далее в популярной форме водителю разъясняется п.2 ст.12.21 КоАП. Как правило, водитель сам, в «добровольном» порядке, предлагает сотруднику ГИБДД «честно заработанные» 100 рублей. Если сотрудник ГИБДД не «обнагел вконец», то стороны, взаимно удовлетворенные, расходятся. Протокол не составляется. Водитель рад, что «легко отделался». Сотрудник ГИБДД получил «маленькую добавку к зарплате». Один едет до следующего поста, второй ждет следующий грузовик.

Возможен другой вариант развития событий. Сотрудник ГИБДД возмущается малым размером предлагаемой взятки, предлагает водителю подсчитать, во сколько ему обойдется составление протокола, и предлагает увеличить размер взятки до 500 рублей. Если водитель не соглашается, приступают к составлению протокола. Водительское удостоверение задерживается. Для рядового сотрудника ГИБДД это означает, что «свои» деньги он уже потерял.

Однако не все в этом мире уходит бесследно. Каждый составленный рядовым сотрудником ГИБДД протокол дает возможность «немножечко» заработать «маленькому кабинетному» чи-

новнику ГИБДД. В группу разбора приглашаются водитель и должностное лицо, ответственное за перевозку. Должностному лицу разъясняют суть п.2 ст.12.21 КоАП, разъясняют «ошибочное» поведение водителя, дают понять, что «дружить» с ГИБДД лучше и дешевле, чем идти в суд. Как правило, размер взятки, которую «скрипя сердцем» возьмет с «благодарного» ответственного за перевозку «маленький кабинетный» чиновник ГИБДД, колеблется от 500 до 800 рублей. Если денег «добровольно» не дают или должностное лицо, ответственное за перевозку, не явилось в группу разбора или за рулем грузового автомобиля находился индивидуальный предприниматель, материал, как правило, передается в суд.

В суде возможны варианты. Диапазон наказания (взыскания) достаточно широк: от устного замечания до лишения права управления транспортными средствами сроком на ОДИН месяц.

Существуют три направления решения этого вопроса.

1. Оставить, к великой радости рядовых сотрудников и «маленьких кабинетных» чиновников ГИБДД, все как есть.

2. Беспрекословно выполнять требования п.23.5 ПДД. Согласовывать каждый маршрут следования каждого крытого стандартного автотранспортного средства, выпущенного заводом-изготовителем, выше 4 м и получать на каждый маршрут соответствующее разрешение. (Как вы себе это представляете?)

3. Менять законодательную или нормативную базу.

В соответствии с вышеизложенным, на основании ч.1

ст.8 Федерального закона №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.95, ч.1, ч.4 ст.11; ч.1, ст.15, ч. 1 ст. 17 Федерального закона №10-ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях их деятельности» от 12.01.96.

ПРОШУ:

● Внести изменения в п.23.5 ПДД и инструкцию Минтранса России по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации от 27 мая 1996 г., позволяющие вывести из-под действия ст.12.21 КоАП движение стандартных крытых транспортных средств российского и иностранного производства – фургонов, рефрижераторов, изотерм, бортовых тентованных (т.е. транспортных средств, конструкция которых не позволяет перевозимому в них грузу выступать за габариты транспортного средства), зарегистрированных в ГИБДД, прошедших государственной технический осмотр, габаритные параметры которых с грузом или без него превышают по высоте 4 м от поверхности проезжей части.

● О принятом решении сообщить по адресу: 105118 Москва, Измайловское шоссе, 6-104.

С уважением,
председатель ЦС профсоюза Александр Котов.

Копия этой статьи с приложением копий протоколов, постановлений и извещений будет направлена в Главное Управление ГИБДД МВД России и Министерство транспорта Российской Федерации.



ГТК России ограничил автоперевозчиков Белоруссии

По материалам «Финансовых известий»

Государственный таможенный комитет (ГТК) России ограничил количество таможенных постов, оформляющих грузы белорусских автоперевозчиков в Центральном регионе России. Раньше они могли оформлять грузы на любом посту, теперь – только на восьми. Мотивация чиновников проста: белорусы уклоняются от уплаты таможенных платежей. Автоперевозчики считают, что руками чиновников их «выдавливают» с российского рынка. Их прямые конкуренты – россияне – потирают руки и говорят, что уже давно пора упорядочить места «растаможки» грузов, доставленных белорусами.

Н а сей раз ГТК решил усилить таможенный контроль за доставкой грузов, осуществляемой по книжкам МДП белорусскими перевозчиками. В конце апреля вступил в силу приказ ГТК РФ № 202 от 03.03.03 «О доставке под таможенным контролем товаров, перемещаемых белорусскими перевозчиками», определяющий пункты таможенного оформления и склады временного хранения для получателей Центральной России. Таких постов восемь: Бродкинский, Домодедовский, Каширский, Лосиноостровский, Митинский, Можайский, Филевский и Электростальский.

Наталья Рыбкина, начальник отдела контроля за доставкой и транзитом товаров Главного управления организации таможенного контроля ГТК РФ, рассказала, что

«среди иностранных перевозчиков белорусы лидируют по количеству нарушений. В 2002 году около 30% партий недоставленных в Россию по процедуре МДП товаров пришлось именно на них. Таможенными органами по факту недоставки товаров было возбуждено около 200 дел, но ГТК Белоруссии и Белорусская ассоциация международных автоперевозчиков (БАМАП) не спешат изменить ситуацию». Сумму задолженности белорусов таможенники оценить затрудняются, но, если исходить из среднего платежа с автотранспортного средства в \$20 тысяч, общая задолженность составит около \$400 тысяч. Таможенники считают, что цены на перевозку из-за нового порядка не возрастут.

Секретариат БАМАП расценивает решение ГТК как необоснованную и не-

оправданную меру, направленную на вытеснение белорусских перевозчиков с международного рынка транспортных услуг, а также на снижение их конкурентоспособности. Планируется, что Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и секретариатом БАМАП будут приняты меры по отмене приказа. Сегодня применение такой исключительной меры белорусы допускают только в отношении перевозчиков, допустивших нарушения Конвенции МДП. Как говорится, возможны изменения.

Российские перевозчики от подобной перспективы не расстраиваются. Часть из них, предпочитая не называть своих имен, считает, что «уже давно пора ограничить число пунктов таможенного оформления для белорусских перевозчиков, как это уже сделано в Европе». Известно, что белорусы готовы перевозить грузы значительно дешевле российских компаний. Скажем, доставка товара из Финляндии российскими перевозчиками обойдется в \$1000, а белорусскими – в \$700. Доставка же груза из Германии в Москву у белорусов обходится примерно на \$600 дешевле (на треть дешевле). «Правда, российские предприниматели, которые не стеснены в деньгах, к белорусам никогда не пойдут. Их перевозки дешевле, но не всегда гарантировано, что товар доедет до места назначения», – поясняет собеседник.

Валерий Демчук, президент ООО «Д-Транс», согласен, что, закрепив перевозчиков за определенными терминалами, можно тщательнее контролировать доставку товара. Он считает, что сейчас «белорусы находятся в привилегированном положении. Хотя считается, что у нас с ними единое экономическое пространство, фактически таможенная граница с Белоруссией есть. Их таможенники останавливают наших перевозчиков и так пристально проверяют, что уже около 60% из них предпочитают возить груз через Прибалтику. Белорусское законодательство позволяет таможеннику на 10 дней поставить автофургон на частную стоянку (\$60 в день) и не торопясь проверять груз».

Ассоциация международных перевозчиков считает, что доля белорусов при перевозке грузов из третьих стран в Россию составляет 48%. БАМАП же уверен, что эта доля не превышает 30%.



AUTOTEC MOSCOW 2003

МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

<<АВТОКОМПЛЕКТУЮЩИЕ И АКСЕССУАРЫ.
СЕРВИСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ТЕХНОЛОГИИ>>

INTERNATIONAL TRADE FAIR

<<AUTOMOTIVE SPARE PARTS, EQUIPMENT,
TECHNOLOGIES AND ACCESSORIES>>

AutoTec MOSCOW 2003

12-15 ноября 2003 г.

Москва, СК "Олимпийский"

ОРГАНИЗАТОР



VEREINTE
OIL MESSEN

Россия, 123557, Москва, Ср. Тиминский пер., д.20, стр.1, офис 828
Телефон +7 095 411-5202 Факс +7 095 411-5203
E-mail: auto@ifa-expo.ru

12-15 November 2003

Moscow, SC "Olimpiyskiy"

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



Управление транспорта
и связи города Москвы



Национальная Ассоциация производителей
автомобильных компонентов



Московская Ассоциация поставщиков
технического обслуживания



Московский Автомобильно-дорожный
институт (ГТУ)

www.autotec.ru



16

Итальянская премьера

Бытие определяет сознание или наоборот, пытаются доказать многие философские школы мира. Но то, что в некоторых случаях именно бытие первично, а сознание вторично, я могу утверждать смело.

Согласитесь, что чем больше солнца, тем ярче краски не только природы (пустыни не в счет), но и человеческого быта. Яркие дома, машины, одежды характерны для южных регионов планеты. Темперамент людей также возрастает от

Дмитрий Жигульский

севера к югу. Северяне стараются максимально рационализировать свой быт, южане живут по принципу «лучше много, чем мало». Это не значит, что одни делают более правильно, чем другие, — везде есть свои прелести. Просто я хочу



2002). В апреле 2003 г. перевозчикам и журналистам показали машину, призванную заменить самый массовый итальянский тягач и грузовик полной массой более 15 т Iveco EuroTech. Новую машину тоже назвали Stralis, а чтобы различать автомобили, теперь флагман и большой тягач называют Stralis Active Spase (SAS), а новые отпрыски Stralis Active Time (SAT) и Stralis Active Day (SAD). Темпераментные итальянцы, на мой взгляд, «переперчили» с названиями, усложнив их и сделав длинными. Да и начали они с конца: сначала показали флагман, а более чем через год его отпрыска классом ниже. Напомню, что десять лет назад начинали показывать новую серию от маленького к большому: сначала EuroTech в 1992 г., а в 1993 г. EuroStar. Теперь о различии между ними.

Кабина

Кабина SAT и SAD отличается от старшего «папика» размерами. Она на 20 см уже: 2,28 м против 2,48 м. Уровень пола кабины ниже на 15 см, чем у флагмана. Поэтому туннель двигателя выше и съедает часть внутреннего пространства. А уже между собой кабины Time и Day отличаются тем, что первая длиной 2,15 м имеет одну или две спальные полки, а вторая длиной 1,66 м — и только 15 см позади сиденья водителя. Снаружи отличить машины можно без особого труда: облицовочная решетка радиатора и угловые воздушные дефлекторы «мини-стралиса» уже, чем у «папика», кабина отделена от переднего колеса пластиковой штампованной деталью. У большого

Stralis эта деталь интегрирована в дверь. Бампер с интегрированными в него галогеновыми фарами у всех машин одинаковый. Причем нижние углы бампера сделаны из съемного пластика и при повреждении могут быть легко заменены. Стильные пластиковые спойлеры «мини-стралисов» нивелируют разницу в 32 см между шириной кабины и полуприцепа рефрижератора и минимизируют лобовое сопротивление автопоезда.

Кабина «мини-стралиса» имеет четырехточечную подвеску: спереди воздушные подушки, сзади пружины с амортизаторами.

Ступени кабины с крупнорифленной поверхностью и ими удобно пользоваться при посадке и высадке.

Если говорить о внешнем виде кабин в общем, то кабины SAT и SAD кажутся более продуманными и гармоничными, чем SAS. На них приятнее смотреть.

Попадая внутрь кабины, сразу понимаешь, что Италия

сказать, что если дать задание спроектировать и построить одну и ту же вещь в южную страну или северную, то по окончании работы можно с большой долей уверенности определить, где тот или иной предмет был создан: бытие определяет сознание.

Прошло больше года с тех пор, как компания Iveco представила свой новый флагман Stralis («Автотрак», №1,





Кровать поднята высоко, толщина матраса 12 см
Холодильник можно установить как опцию

Вторая спальная полка

солнечная страна. Буйство красок и форм впечатляет. Сочетание красного с серым вполне стильно и гармонично. Слава Богу, что убрали из кабины светлую обивку пола и моторного туннеля. Еще год назад я указывал на то, что, каким бы аккуратным водитель ни был, испачкается она в два счета. Теперь вместо светлой ткани практичный серый пластик. Наконец-то сбылась мечта водителей, работающих на EuroTech, — на новых машинах нижняя спальная полка поднята и разделена на три части. До этого водители самостоятельно поднимали кровать, подстраивая под нее самодельный ящик. Да и сама кровать была разделена на две части в отношении 1:3. Причем в заводском исполнении под малой секцией помещалась только автономка. А под большой пространства никакого не было в принципе. Теперь контрабандистам раздолье — под кровать можно запихать не один чемодан вещей.

Матраса такой толщины на грузовиках я еще не видел — целых 12 см. В средней, самой широкой части, его ширина 82 см. Валяться на нем пять минут смысла не было, а оценивать его всю ночь нам не дали. Поэтому о его удобстве ничего сказать не могу. Но терзают меня смутные сомнения, что чем толще матрас, тем больше пролежни на нем через какое-то время эксплуатации. Но может быть, именно эти матрасы лишены такой проблемы.

Закрытые верхние вещевые ящики сменили обычную полку, присущую EuroTech. Теперь на голову ничего не упадет. Боковые верхние полки в нишах над дверью удобны и функциональны. Огромное количество ниш, ящиков и полок позволит разместить любые вещи, которые водитель берет с собой в рейс. Главное, потом вспомнить, что куда положил. Водители EuroTech убирали в поддон на моторном туннеле. Теперь его не устанавливают уже на заводе. Чувствуется, что кон-



конструкторы учли многие пожелания водителей.

Торпедо и органы управления современны и стильны. Эргономика рабочего места на высоте. Кресло с большим диапазоном регулировок и регулируемая в двух плоскостях рулевая колонка с ободом оптимальной толщины позволяют удобно и с комфортом расположиться любому водителю. Правда, я никак не пойму назначения «грыж» на руле. Они не мешают и не помогают. Но итальянцы не были бы итальянцами, если бы не перемудрили, на мой взгляд, в некоторых вещах. Сразу оговорюсь: эта оценка чисто субъективная и отражает только мои привычки и мой опыт работы на грузовиках.

Мне кажется, что слишком много цвета на приборной панели. Все-таки к цветному дисплею надо привыкнуть. Глаза разбегаются от обилия цветовой гаммы и тяжело сфокусировать внимание на чем-то конкретном.

Я уже писал год назад об алгоритме работы включателя стеклоочистителей и еще раз в апреле убедился в том, что для меня удобнее, когда он расположен справа под

рулем. На «мини-стралисе» стеклоочистители включаются поворотом «барашка» на левом подрулевом переключателе.

Такое впечатление, что над дизайном торпедо поработала женская рука. По крайней мере, мужской рукой тяжело ухватиться за включатель вентилятора отопления и регулятор воздушных потоков — настолько они малы.

Еще раз повторюсь, что это чисто субъективная оценка. В целом кабины SAT и SAD мне понравились — современные, стильные и функциональные. Вспоминая «покатушки» на «папике» осенью прошлого года, понимаю, что тогда нам показали еще сырые машины. Качество отделки интерьера показанных нам весной машин оказалось на высоте.

Но есть еще одна особенность машин с зауженной кабиной со стандартными стойками зеркал заднего вида — сокращение угла обзора. Я, как простой смертный, никак не пойму, почему, заузив кабину, конструкторы не изменили стойки зеркал. Поверьте водителю с опытом — сокращение угла обзора увеличивает риск аварии при маневре, когда небольшой угол



1. Под кроватью вместительные емкости

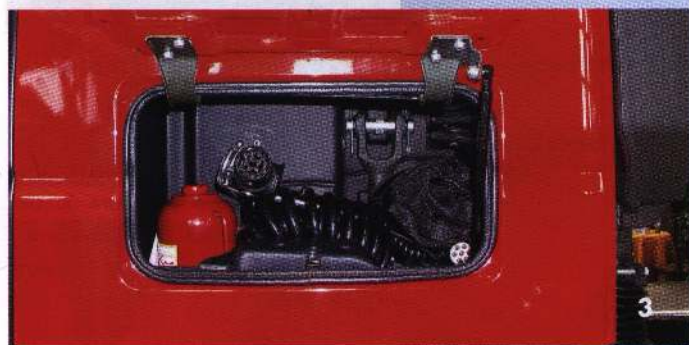
2. Дверная панель стильная и функциональная

между тягачом и стандартным полуприцепом делает видимость сзади нулевой. А это уже объективная оценка. Негоже солидным фирмам оставлять такую вещь без внимания. Делов-то — изменить геометрию стоек.

Двигатель

На грузовики SAT и SAD устанавливаются двигатели Cursor с изменяемой геометрией турбины объемом 8 или 10 л. Восемилитровые двигатели имеют мощность 270, 310 и 350 л.с., десятилитровые — 400 и 430 л.с. Впрыск топлива в цилиндры на всех двигателях осуществляется насосами-форсунками с электронным управлением. Электроника управляет также турбиной, декомпрессионным тормозом и круиз-контролем. Так что вместо механической тяги подачей топлива управляют электрические импульсы. Этим двигателям уже 5 лет, и пока никто, кроме итальянцев, не применяет турбину с изменяемой геометрией на тяжелых грузовиках. Напомню, что ее особенность в том, что давление надувного воздуха максимально и постоянно в широком диапазоне оборотов двигателя. Все двигатели





1,2. Ограниченный обзор в зеркалах заднего вида из-за узких стоек

3. Ящик для инструмента

4. Пластиковые углы бампера легко заменить.

5. С рифленной поверхности нога не соскользнет

соответствуют экологическим стандартам Евро-3.

В зависимости от условий эксплуатации смена масла в двигателе происходит через 100 000 – 150 000 км пробега.

Трансмиссия

«Мини-стралисы» с двигателями мощностью 270 и 310 л.с. комплектуются 9-ступенчатыми механическими КПП ZF Ecomid с ручным переключением скоростей. Другие 8- и 10-литровые двигатели агрегируются с 16-ступенчатыми КПП ZF Ecosplit со схемой переключения 2Н. Лично для меня схема переключения 2Н более удобна, чем 1Н, где переключение с нижнего на верхний ряд скоростей и наоборот происходит с помощью электрического тумблера. В первом случае я лучше чувствую автомобиль. Я уже обращал внимание осенью 2002 г. на старый рычаг КПП в новой кабине Stralis. Теперь на новых машинах стоит видоизмененный рычаг: более эстетичный и современный. Но сюрприз меня ждал, когда пришла пора кататься на этих машинах. Переключение скоростей 16-ступенчатой КПП на новых Iveco, как на легковом автомобиле: очень легкое, четкое и прогнозируемое. По сравнению со старой КПП – земля и небо. Позже выяснилось, что в этом заслуга КПП ZF Ecosplit с системой ServoShift, облегчающей переключение передач. Осмелюсь утверждать, что по удобству управления – это лучшая 16-ступенчатая КПП с ручным переключением среди тяжелых грузовиков.

Очень хороша и 12-ступенчатая коробка передач с автоматическим переключением ZF Euro Tronic 2. Она легче

16-ступенчатой Ecosplit на 65 кг и весит 250 кг.

Рулевое управление

Необычно легкое рулевое управление – обратной связью никакой. Существуют грузовики с ярко выраженной обратной связью колес с рулем. Как пример – MAN или Scania. Есть машины с ватным рулевым управлением: Volvo или Iveco. Одним водителям нравится четко выраженная обратная связь в ущерб легкости вращения рулем. Другие предпочитают легкое вращение, но тогда приходится внимательно следить за дорогой. Я предпочитаю второй вариант. Все-таки скорости грузовиков не те, чтобы сродниться с «баранкой», но лени во мне столько, что влом напрягать лишнюю мышцу. «Стралисы» по легкости вращения явные лидеры. Правда, пятнадцати минут катания на полигоне мне не хватило, чтобы понять, хорошо это или плохо. Для этого на машине надо поработать.

Тормоза

Для машин с 8-литровыми двигателями в стандартном исполнении предусмотрены вентилируемые дисковые тормоза на передней оси и барабанные на задней. Для грузовиков с 10-литровыми двигателями на всех осях устанавливаются дисковые тормоза с электронной системой распределения сжатого воздуха к исполнительным тормозным механизмам EBS и контроля тормозного усилия. Как утверждают специалисты, с этой системой тормозной путь 40-тонного автопоезда сокращается на 16 м при скорости 85 км/ч. Не следует забывать, что для данной комплектации обязательно

наличие ABS и АПС. Тормозная электронная система управляет работой моторного тормоза и интардера, если таковой имеется.

Особенность тормозной системы с электронным управлением в том, что под педалью тормоза стоит не главный тормозной кран с механической системой распределения сжатого воздуха, а электронный регулятор, импульсы которого и дают команду рабочим тормозным кранам на подачу определенной порции сжатого воздуха к исполнительным тормозным механизмам. Усилие на педаль тормоза остается постоянным и не зависит от интенсивности торможения.

Шасси

SAD позиционируется как тягач без спальника или как шасси для установки различных фургонов и спецоборудования. Стандартная версия имеет колесную формулу 4x2, переднюю 8-тонную рессорную подвеску и заднюю воздушную подвеску на 4 пневмобаллонах с нагрузкой на ось в 13 т. Как опция на машинах с двигателями 270, 310 и 350 л.с. на задней оси может устанавливаться рессорная подвеска. Полностью воздушная подвеска на всех осях может устанавливаться на грузовиках с любыми двигателями. Если трехосная машина 6x2, то две задние оси имеют только пневмоподвеску, а передняя ось может иметь как рессорную подвеску, так и пневмобаллоны. Третья ось может быть выполнена поворотной с гидравлическим исполнительным механизмом.

Автомобиль с пневмоподвеской на всех осях может менять уровень пола передней оси в диапазоне

+200/-90 мм и +180/-104 мм для задней тележки.

Колесная база тягача SAT может быть 3,65 или 3,8 м. Для уменьшения погрузочной высоты грузовика и увеличения полезного объема на тягачах могут применяться пневмоподвеска на всех осях и шины размерностью 295/60 R 22.5.

Для британского рынка тягач может выпускаться в версии 6x2 с третьей подъемной осью впереди ведущей.

Первое знакомство с «мини-стралисами» оставило самое благоприятное впечатление. Мне машины понравились. И судя по пресс-конференции, проведенной руководством компании, не только мне. Доля грузовиков Iveco на рынках Западной Европы постоянно растет. Через несколько месяцев с производства снимают EuroStar. Их заменят новые большие Stralis. Грузовики EuroTech будут производить для стран третьего мира и, по заверениям представителей Iveco, Россия в их число не входит. То есть мы будем получать новую технику. Разница в цене старой и новой машины составляет 4% от заводской. Отпускная цена маленького «стралиса» примерно на 3700 евро меньше, чем большого.

Как говорится в одной рекламе, если разницы почти никакой (на фоне \$65 000), то зачем покупать дешевую вещь, то бишь SAT или SAD? Ведь «папик» больше, удобнее, престижнее. Но как отмечают маркетологи Iveco, эффективность грузоперевозок — краеугольный камень современного бизнеса. А здесь преимущество у «мини-стралисов». Во-первых, в одной и той же комплектации тя-



1. Cursor с фирменным турбоагрегатом

2. Сушилка воздуха перенесли внутрь рамы

гач SAT легче SAS на 300 кг. Соответственно на столько же возрастает грузоподъемность. Во-вторых, за счет снижения лобового сопротивления воздуха у «мини-стралисов» сокращается расход топлива — еще один плюс в эффективность. Причем расходы на топливо составляют 30 — 35% от общих затрат на грузоперевозки.

Если на то пошло, то маленькие «стралисы» будут основными машинами в производственной гамме грузовиков Iveco полной массой свыше 15 т. Для этого есть все причины. Но компания не собирается останавливаться на достигнутом и собирается в течение 5 лет вложить в производство новой техники 1 млрд. евро. Для наших автозаводов фантастическая сумма.



путешествие

из Москвы в Санкт-Петербург и обратно

В предыдущем номере мы уже писали об автомобиле Scania Griffin. К сожалению, на тот момент у нас не было загрузки, чтобы испытать его в деле на дорогах. И вот в начале апреля, после того как статья об автомобиле была сдана в печать, представилась возможность отвезти груз в Питер и через два дня вернуть его в Москву. Поэтому, если в прошлом номере нашего журнала мы рассказали о технической стороне и концепции создания грузовика в такой комплектации, то в этом номере остановимся на особенностях вождения и поведения грузовика на дорогах.

Дмитрий Жигульский



Главный вопрос, который водитель задает, попадая за руль грузовика Scania Griffin, едет или не едет груженный автопоезд с мощностью двигателя 310 л.с. Еще до теста мы слышали мнение, правда, не от водителей, что такой двигатель не тянет. Так ли это или не так, нам и пред-



стояло выяснить на протяжении 1500 км. Сразу скажу, что груза набралось только 10 т, и поэтому полная масса автопоезда составляла 25 т. До заявленной полной массы 38 т далеко, но «экстраполировать» поведение нашего тягача на машину с полной массой можно.

Грузились мы поздно вечером в районе Садового кольца. Триста «лошадок» вполне уверенно тянут пустой автопоезд, и в городском потоке машин мы разогнались уверенно и быстро. Причем схема переключения передач 2 – 4 – 6 – 7 – 8 была основной. Иногда приходилось после 4-й включать 5 передачу, но это при трогании в гору. Обращаю ваше внимание на то, что правильно при любой загрузке трогаться с 1 передачи, а не со 2-й: увеличивается срок службы сцепления и уменьшается нагрузка на двига-

тель. Но привычка – великий тормоз.

За два часа полуприцеп забили оборудованием полностью. Пора трогаться в путь. Включаю вторую скорость. Да, чувствуется, что ездил я до этого на тягачах с мощностью явно выше 300 л.с., когда за оборотами двигателя не следишь, а просто бросаешь педаль сцепления, и машина сама начинает ехать даже при максимальной загрузке. Здесь такой номер не проходит: со второй передачи 25-тонный автопоезд трогается, но педалью сцепления надо работать осторожно, не забывая прибавлять обороты двигателя. Пробую другой алгоритм переключения передач: 1 – 3 – 5 – 6 – 7 – 8. А это как раз то, что надо. 1 – 3 не такая растянутая, как 2 – 4: двигатель не насилуется, сцепление бережется. Но тем не менее при разгоне двига-





лись в город на Неве. Ма-
шин на трассе E105
ночью мало —
нормальные
водители
предпо-
читают

от Волочка идет снег и до-
рога превратилась в каток.
Что называется, приехали.
Не хватало разбить новую
чужую машину. По льду
едем максимально осто-
рожно, проезжая несколько
свежих аварий. Слава Богу,
что участок этот километ-
ров 80, а дальше опять мо-
крый асфальт. Вот и валдай-
ские горки. Тут-то и оказа-
лось, что 300 «лошадок»
под капотом маловато для
затяжных подъемов. Прав-
да, при условии, что перед
подъемом скорость у тебя
не более 60 км/ч. Тогда
приходится переключаться
на 6 передачу. А если пе-
ред горкой имеешь мини-
мум 80 км/ч и тебе никто не
мешает, то влетаешь на
гребень на прямой переда-
че.

спать,
поэтому
«топил» я
до срабаты-
вания ограни-
теля скорости. Мо-
росил дождик, температу-
ра воздуха около 5° С теп-
ла. На пустой и прямой
трассе машина никак себя
не проявила, и осмысливать
поведение тягача, борясь
со сном, было проблема-
тично. Но организм тем не
менее требует сна. В пятом
часу, когда глаза заката-
лись под веки, я остановил-
ся, чтобы вздремнуть минут
девять, как раз перед
Вышнем Волочком. Обняв
руль, я отключился.

Рулевая колонка — не
плечо жены, поэтому сон
краток и неприятен. Через
полтора часа на рассвете
мы тронулись дальше. На
заправке в Вышнем Волоч-
ке спрашиваю водителя ми-
кроавтобуса о состоянии
дороги на Питер. Оказыва-
ется, что километров в 10

На горках понимаешь
все преимущество и безо-
пасность более мощных
машин. Если при подъеме в
гору перед тобой «тор-
моз», а обгон из-за встреч-
ного транспорта начина-
ешь со скорости обгоняе-
мой машины, то маневр
становится очень опасным:
мощности двигателя не
хватает для быстрого и
уверенного обгона. Есть
опасность не успеть его
закончить. Чтобы не риско-
вать, приходится тащиться
за тихоходом, выжидая
удобный случай для обго-
на. Трасса E105 почти на
всем протяжении имеет три
полосы движения, поэтому
проблем для обгона с ходу
почти не возникало. А вот
на большинстве россий-
ских дорог, имеющих всего
две полосы и большую за-
груженность тихоходными
грузовиками КамАЗ, обгон
придется тщательно про-
считывать.

тель приходится крутить и
переключаться в правой зе-
леной зоне тахометра.

В районе Беговой улицы
нас тормозит машина ДПС.
Проверка документов и
просьба показать пропуск
на въезд в МОЖД. Его у
нас, естественно, не оказа-
лось. Тут же начались угро-
зы поставить машину на
штрафстоянку и т.д. и т.п.
Диалог напоминал разго-
вор глухого с немым. Закон-
чилось это все фразой, что
я жадный и пожалел бедным
гаишникам 100 руб. На это
я резонно заметил, что
деньги зарабатываю. Так
мы и расстались.

Старые контрабандисты
ездят ночью. Проповедая
этот принцип, мы отправи-

Было желание разогнать-ся перед подъемом больше, но нельзя. Ограничитель скорости на нашем тягаче срабатывал при 90 км/ч. На этой скорости и на прямой передаче двигатель имеет скорость вращения коленвала примерно 1600 об/мин. Даже максимальный крутящий момент 1355 Нм при 1350 об/мин не очень помогает. Для сравнения отмечу, что крутящий момент двигателя Cursor 10 мощностью 350 л.с. равен 1280 Нм. Максимальная мощность двигателя D9 приходится на частоту вращения 2000 об/мин. Поэтому, как мне кажется, для автопоезда мощностью 310 л.с. и заявленной полной массой 38 т с трансмиссией можно было поэкспериментировать, подобрав более оптимальное передаточное соотношение главной пары. Даже в ущерб экономии топлива. Но это мое субъективное мнение, основанное на том, что дороги в нашей стране узкие и тихходные. Высокую среднюю скорость автопоезда поддерживать тяжело. А именно на нее и рассчитана трансмиссия Scania Griffin. Может быть, и имело смысл сдвинуть обороты двигателя на прямой передаче при 90 км/ч к 1800 об/мин.

Что бы то ни было, на всем протяжении трассы нас смог обогнать только один иностранный грузовик, судя по поведению – пустой и без ограничителя скорости.

Вот и Питер. Наша конечная цель – Площадь искусств. На въезде в город проезжаем мимо бомжей с табличками «Проведу по городу». Порываюсь остано-

виться и взять проводника, но вовремя спохватываюсь. Пару лет назад, чтобы проехать на Васильевский остров, посадил к себе такого проводника с подружкой. Быстро об этом пожалел. Нет, дело свое они знают, но аромат – специфический. Всю дорогу до острова я ехал со всеми открытыми окнами и люком. Хватило на всю жизнь, да и сопровождающего стало жалко: мог бы не выдержать. Ориентируясь по карте, выбираю маршрут: Витебский – Лиговский – Невский проспекты. На Лиговском сразу попадаю под знак «Движение грузовым автомобилям запрещено». Но крутиться на фуру по незнакомому городу я и не думал, поэтому едем прямо. Гаишников полно, но грузовик они не останавливают, понимая, что движение парализует сразу.

Вот и Невский проспект. Самая большая грузовая

машина – «Газель». Я чувствую себя слоном в посудной лавке. В районе Гостиного двора нам надо нырять направо. Дальше только Зимний дворец, а брать его в планы не входило. Чтобы не проехать поворот, останавливаю фуру во втором ряду, так как первый занят припаркованными автомобилями, и бегу узнавать. На это ушло минуты две, но троллейбусы меня проехать уже не могут из-за моей высоты – начинает образовываться пробка. Ближайший гаишник бежит ко мне, я бегу к машине и происходит примерно такой диалог на повышенных тонах и доступный уху окружающих.

– Какого х... ты здесь раскорячился?

– Да мне надо направо.

– Уе... ко всем чертям!

– Сей момент, шеф.

9 передача, 90 км/ч, 1800 об/мин





МАЗ не конкурент Griffin

Я с радостью ныряю направо – приехали.

Разгрузили нас быстро. Первую ночь ночевал я в машине. Прекрасная, удобная кровать. Правда, автономку запустить я так и не смог, а инструкции не было. Ночью температура опустилась до -2°C . Без одеяла

было прохладно, поэтому периодически приходилось запускать двигатель и прогревать кабину штатной печкой. Двигатель даже на холостых оборотах прогрелся до 70°C , и минимального вращения вентилятора печи было достаточно, чтобы в кабине ста-

ло жарко. Кабина теплая, с хорошей теплоизоляцией, остывает медленно.

Вторую ночь я ночевал в квартире. В эту ночь с машины «скоммуниздили» щетки стеклоочистителей. Причем сделали это водители с грузовиков, ночевавшие в своих машинах рядом со Scania. Пришлось на выезде из города покупать фирменные за 1300 руб. Подлецов среди нашего брата становится все больше и больше, а порядочности меньше. Обратная дорога по светлому пролетела быстро.

Уже на въезде в Москву меня остановил наряд ДПС. Без гаишников, наверное, было бы скучно. Встречаются персонажи – герои анекдотов. Если бы только не вымогательство! Один из дэпээсников полез мерить высоту прицепа. Я резонно заметил, что новый фирменный прицеп имеет высоту не более 4 м. На что с удивлением услышал, что это только с полной загрузкой, а пустой полуприцеп на 20 см выше. Пришлось прочитать лекцию о том, что хоть пустой, хоть груженный полуприцеп не превышает стандартной высоты, а тягачи с пневмоподвеской имеют постоянный уровень пола независимо от нагрузки на седло. На этом мы и расстались.

Тайными тропами въезжаю в пределы МОЖД без пропуска. Так закончилось наше успешное путешествие. Пришла пора делать выводы.

Прежде чем обсуждать Griffin, необходимо ясно понимать назначение машины. Scania Griffin не магистральный тягач для междуна-



Чудовские весы. За перевес неофициальная ставка 500–600 руб. с многогородных и 400 руб. с питерских

родных перевозок, а максимально дешевая комплектация машины для внутренних перевозок. И именно в этом контексте необходимо рассматривать грузовик. Менталитет российского перевозчика, покупающего новую иномарку, – мощность двигателя должна быть за 350 л.с. Но тогда цена будет соответствовать таким мощностям и экологическим стандартам. Бесплатных пирожных не бывает. 310 «лошадей» не поедут, как 360, но стоит грузовик будет именно на 310 «лошадей» и стандарт Евро-2. Вопрос в другом – вписывается автомобиль в динамику и состояние наших дорог или нет?

По мощности двигателя Griffin можно позиционировать с МАЗ с двигателем 330 л.с. и стоимостью от \$ 20 тыс. Основная масса грузовиков на наших дорогах состоит из таких МАЗов и более тихоходных КамАЗов. По качеству и уровню комфорта эти машины сравнивать не приходится – наша продукция рядом не стоит с импортной. В динамичности движения Griffin явный лидер. Главным критерием выбора грузовика являются его соотношение цены и качества и финансовые расчеты интенсивности работы, затрат и прибыли от эксплуатации. Griffin рассчитан на потребительскую нишу между нашей новой техникой и новыми иномарками для международных перевозок. В этой нише работает и техника МАЗ-MAN примерно в ту же цену, что и шведский грузовик, но с двигателем большей мощности. Правда, половина



Новый эвакуатор Scania буксирует автобус по улице Фонтанка

деталей – отечественного производства в отличие от 100%-ного импортного «скандинава». Покупателю есть, из чего выбирать.

Можно констатировать, что с таким двигателем Griffin прекрасно вписывает-

ся в транспортный поток коммерческих автомобилей на наших дорогах с европейским качеством и комфортом. Подвеска машины и кабины отлично справляются с российскими дорогами. Но именно для отечественных

Конечный пункт назначения – Площадь искусств





дорог я предпочел бы более производительный гидроусилитель руля, даже в ущерб информативности, диаметр

рулевого колеса сделал бы меньше, а толщину обода больше. А в остальном у меня претензий нет.

Пробег автопоезда за время теста составил 1600 км, полная масса 25 т. Средний расход топлива –

Технические характеристики седельного тягача Scania P94GA4x2NA 310 Griffin

Максимальная нагрузка на переднюю/заднюю оси, кг	7100/11 500
База, мм	3550
Двигатель (модель)	Scania DSC913, 9-литровый
Тип	рядный, 6-цилиндровый, с непосредственным впрыском, механическим ТНВД, турбонаддувом, интеркулером и ограничителем белого дыма
Мощность, кВт (л.с.)	228 (310) при 2000 об/мин
Крутящий момент, Нм	1355 при 1350 об/мин
Коробка передач	Scania GR900, механическая, 8 ступеней + «ползучая» передача
Главная передача	R780, одноступенчатая, гипоидная, без блокировки дифференциала, передаточное число главной пары 1:3,40
Топливная система	стальной 450-литровый бак, топливный влагоотделитель с подогревом + подогрев топливных фильтров
Максимальная скорость, км/ч	85 (ограничена)

тановок. Средняя скорость движения 74 км/ч.

Повышение таможенных пошлин на импортные грузовики с нормами выхлопа ниже Евро-3 снижает конкурентоспособность машин с двигателем D9 из-за повышения цены последних на \$ 5 – 7 тыс. Теперь представительство Scania планирует завозить Griffin с более мощными двигателями Евро-3, но дороже на эти самые 5 тыс. А это уже другая машина с другой ценой.

Между делом

На вторичном рынке подержанной техники часто встречаются тягачи MAN с мощностью двигателя 320 л.с. Лет десять назад это была основная мощность двигателя на английских дорогах. Вообще двигатели мощностью чуть больше 300 л.с. на автопоездах были самыми распространенными на дорогах Европы еще 15 лет назад. Но мир становится все динамичнее, скорости возрастают, мощности увеличиваются. Из таблицы видно (только Западная Европа), что за 15 лет средняя мощность тягачей увеличилась на 100 л.с. и составляет сейчас 400 – 450 л.с.



33,4 л/100 км. Время в пути на отрезке длиной 740 км (из них 50 в городском цикле) составило 10 ч без учета ос-

Грузовики	Кол-во ед.	240 – 300 л. с.	301 – 370 л. с.	371 – 410 л. с.	411 – 450 л. с.	451 – 500 л. с.	>500 л. с.
1985	30 941	38%	45%	12%	5%	-	-
1990	46 311	36%	44%	11%	3%	6%	-
1995	38 016	30%	30%	22%	14%	2%	2%
2000	62 817	25%	27%	26%	14%	6%	2%
2001	58 887	28%	25%	19%	20%	6%	2%
2002	52 479	25%	25%	17%	24%	7%	2%
тягачи							
1985	44 319	44%	43%	8%	5%	-	-
1990	70 238	17%	58%	13%	3%	8%	-
1995	81 064	3%	41%	27%	24%	3%	3%
2000	129 554	1%	12%	38%	31%	15%	3%
2001	122 802	1%	10%	29%	39%	18%	3%
2002	117 176	1%	8%	23%	43%	20%	5%



Эволюция ограничений на содержание серы в дизельных топливах

В. Резников
А. Бакалейник

В комплексе требований к эксплуатационным материалам установление оптимальных пределов по содержанию серы в топливе всегда рассматривалось как важнейшее условие длительной и эффективной работы отдельных узлов и систем, соприкасающихся с топливом и продуктами его сгорания.

В нефти сера присутствует в виде элементарной серы, сероводорода и различных органических соединений; в более тяжелых фракциях серы содержится больше, чем в легких. Соединения с высокой коррозионной агрессивностью в бензинах и дизельных топливах не допускали (серу или сероводород) или строго ограничивали (меркаптаны). Общее содержание соединений серы в топливе ограничивают предельной нормой показателя «массовая доля серы». Обеспечение более низких значений этого показателя требует дополнительных затрат на производство топлива, что повышает его стоимость, сокращает ресурсы. Поэтому на рынке часто присутствуют топлива, выпускаемые по стандартам с различным ограничением на содержание серы, – сернистые и малосернистые. Однако смысл ограничений, вкладываемых в эти термины, в последние десятилетия изменился.

В период 50 – 70 годов производители совсем не имели или имели минимальные ограничения по выбросам вредных веществ, содержание серы нормировали, исходя из возможности обеспечения работы двигателя без существенного снижения его ресурса. При сгорании сернистые соединения превращаются в оксиды серы, выбрасываются в атмосферу, однако часть их образует с водой кислоты, увеличивающие коррозионное изнашивание цилиндров, поршневых колец, вкладышей и других деталей. Пониженный тепловой режим работы двигателя, характерный для запуска и прогрева в условиях эксплуатации для большинства регионов нашей страны, способствует образованию серной кислоты и, следовательно, износу деталей. Эти проблемы были существенны для этапа, когда к сернистым дизельным топливам относили сорта с содержанием серы не более 0,2%. В этом диапазоне концентрации повышение содержания серы в дизельном топливе заметно (в 1,5 – 2 раза) увеличивает риск изно-

са деталей цилиндропоршневой группы двигателя, способствует нагарообразованию, нарушающему теплопровод от поршня и подвижность поршневых колец, снижает компрессию. На основе многочисленных исследований и опыта эксплуатации техники было найдено решение этих проблем путем придания дизельным маслам с помощью щелочных моющих присадок нейтрализующей способности. Присадки практически полностью предотвращают повышенное коррозионное изнашивание деталей двигателей и нагарообразование. При достаточной щелочности масла (около 8 – 10 мг КОН/г) износ комплекта поршневых колец при работе на топливах с содержанием серы 1,0%, 0,5 и 0,2% практически одинаков, если смена масла выполняется своевременно. При работе на топливе с высоким содержанием серы щелочное число масла убывает быстрее и пробег до смены масла сокращается.

В период 1990 – 2000 годов отношение на рынке дизельных топлив к ограничениям на содержание серы существенно изменялось. К сернистым стали относить топлива, содержащие 0,2% серы, а к малосернистым – топлива, содержащие 0,035% серы и менее. Это было обусловлено тем, что в связи с острой проблемой загрязнения окружающей среды от эксплуатации автотранспорта предъявлялись все более строгие требования производителям техники и топлив по показателям, которые установлены как факторы, определяющие опасность выбросов для окружающей среды. К таким показателям отнесены содержание в отработавших газах ряда токсичных соединений (оксида углерода, оксидов азота, несгоревших углеводородов), твердых частиц и других загрязнителей. Для обеспечения соответствия более жестким экологическим нормам производители техники применяют в конструкциях автомобилей различные системы управления выбросами (дожигатели, каталитические нейтрализаторы, фильтры и т.д.), бортовые системы управления режимом работы и диагностики двигателя, а также совершенствуют организацию процессов сгорания и впрыска.

Снижение содержания серы в топливе влияет на уменьшение выбросов от автомобилей как напрямую (по содержанию в отработавших газах оксидов серы и твердых частиц), так и косвенно, обеспечивая долгосрочную эффективность работы каталитических систем очистки отработавших газов от оксидов азота, монооксида углерода и несгоревших

углеводородов. В целом снижение содержания серы в топливе обеспечивает сокращение выбросов загрязняющих веществ для всех эксплуатируемых автомобилей, оснащенных нейтрализаторами. Отмечено также, что продукты сгорания соединений серы снижают надежность работы систем бортовой диагностики.

Тесная связь ограничений на содержание серы в топливе с уровнем вредных выбросов от автомобилей, реализуемых на рынке и формирующих парк потребителей топлива, как правило, учитывается в международных документах, соглашениях, директивах о защите окружаю-

щей среды. В требованиях к характеристикам топлив во Всемирной топливной хартии (ВТХ), подготовленной к 2000 году с участием производителей техники ряда стран, как и в директивах Европейского Союза, касающихся качества автомобильных топлив, переход от 1-й категории для рынков стран, где не имеют или имеют минимальные требования к контролю за выбросами, до 4-й категории, отвечающей самым передовым технологиям контроля за выбросами, предусматривают значительное ужесточение требований к содержанию в топливе серы (табл. 1 и 2).

Окончание в следующем номере.

Таблица 1.

Требования производителей техники к предельному содержанию серы в автомобильных дизельных топливах

	Массовое содержание серы, %
Категория 1	0,5
Категория 2	0,03
Категория 3	0,003
Категория 4	0,001

Таблица 2.

Требования европейских директив к содержанию серы в дизельных топливах

Год	Массовая доля серы, %
1993 – 1996	0,5
1996 – 2000	0,05
С 2000	0,035
С 2005	0,005
В перспективе	0,001

ИСПОЛЬЗУЙТЕ МАСЛА WELLRUN И ТОПЛИВО ЭТАЛОН-АВТО И СТАНОВИТЕСЬ УЧАСТНИКОМ УНИКАЛЬНОЙ ДИСКОНТНОЙ ПРОГРАММЫ!



**КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ
ДЛЯ ВАШЕГО АВОПАРКА**

МОТОРНОЕ МАСЛО

wellrun®

ДАЖЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВЫ ОЖИДАЕТЕ

WELLRUN TURBO LD

ИСПОЛЬЗУЙТЕ НАШИ ВОЗМОЖНОСТИ!

Звоните! (095) 230-63-69, 135-44-08 Ждем вас!

www.etalon-auto.ru ТАЛОНЫ И КАРТЫ НА БЕНЗИН
СИСТЕМА БЕЗНАЛИЧНЫХ РАСЧЕТОВ ЗА МОТОРНОЕ ТОПЛИВО



**Представительство
в России:**

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

Разничная продажа в Москве:

РИНГ ВЭИ
Компания Г.О.К.
ПБОЮЛ Каляндра И.В.
ПБОЮЛ Климов И.С.
ООО «П. Релли»

МКАД 23км
МКАД 47км
Ленинградское ш., 196
Ленинградское ш., 227
Симферопольское ш.,
14 км от МКАД

(095) 399 3881
(095) 937 9610
(095) 571 3068
(095) 504 1329
(095) 996 7500

Разничная продажа в С-Петербурге:
ТРАК-СТОП

Региональные дилеры:

Краснодар
Казань
Нижний Новгород

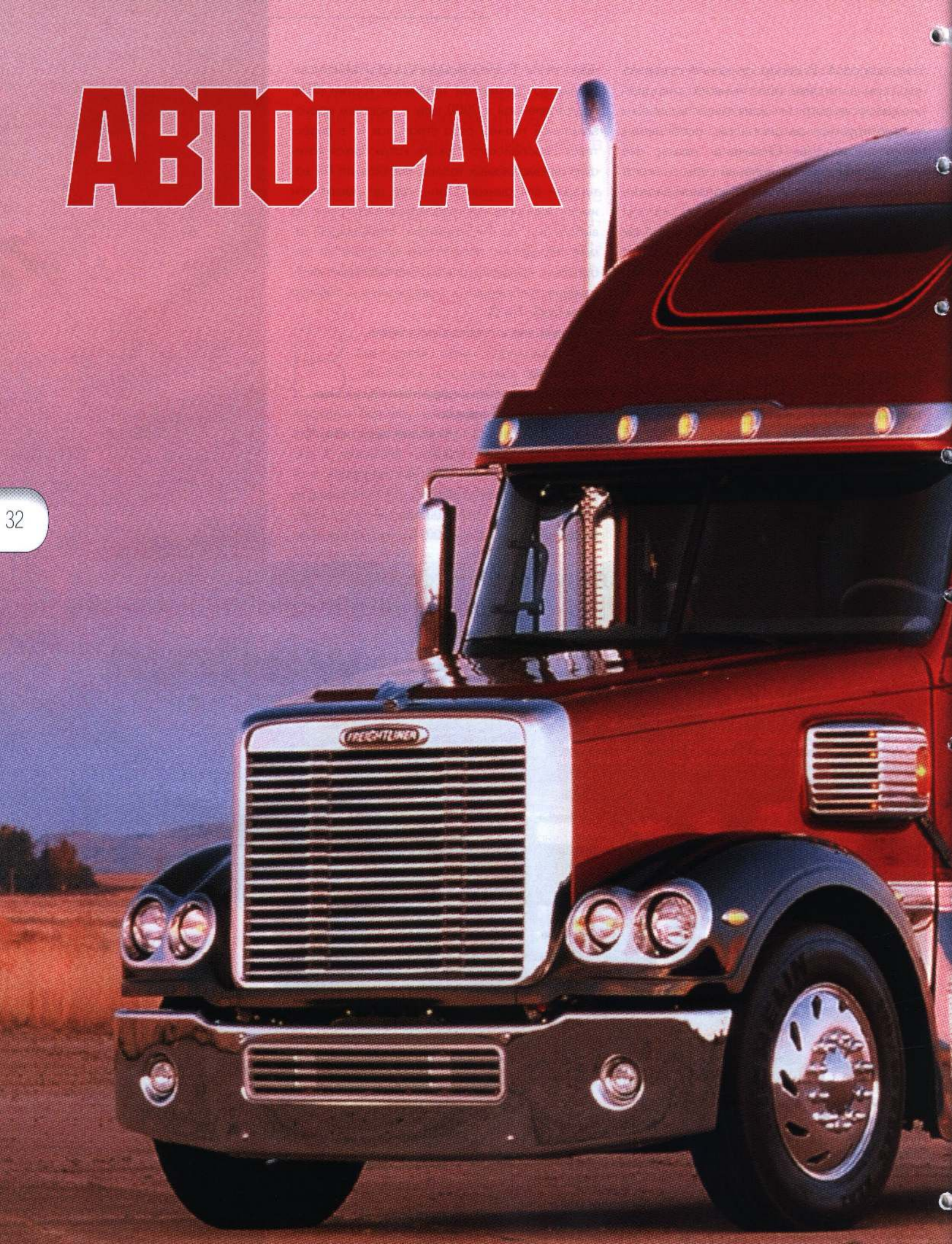
Автопродукт
Дельта-Ойл
Компания Максима

(812) 320 9650
(8612) 543 536
(8432) 608 809
(8312) 166 414



АВТОТРАК

32







Классный специалист – это не тот, кто ездит без аварий и не спорит с начальством. Это, помимо прочего, человек, своевременно доставляющий груз в указанное место с минимальными издержками. Иными словами, не «палящий» застрявшую резину, не привозящий штрафов из-за превышения скорости и не расходующий лишнего топлива. Скажете, утопия? А вот и нет; в качестве аргумента расскажу о том, как этого достигают в центре повышения квалификации профессиональных водителей компании DaimlerChrysler в городе Верте.

Учебный центр

Этот учебный лагерь под названием Kundencenter расположен неподалеку от головного завода компании, на котором сейчас собирают Mercedes-Benz Actros и Unimog. Не считая производство по выпуску комплектующих на территории Китая и Малайзии, кроме него в мире работают еще три «грузовых» предприятия: в Бразилии, Турции, Индонезии. Однако там фирменных учебных центров, аналогичных немецкому, нет и в помине.

Прежде чем перейти непосредственно к занятиям на матчасти и прослушать четырехчасовой курс теории, груп-

пе обучаемых предложили встретиться с директором завода, который коснулся и темы «идеального» водителя. Проблема настолько актуальна для Западной Европы, что компания всерьез работает над несколькими проектами. Приоткрою завесу над одним из них – под условным названием «Шофер». Суть его заключается в том, чтобы ввести своеобразный автопилот на магистральных автопоездах и ездить на них «паровозиком». Смысл изобретения заключается в том, что при выезде на автобан или региональную автостраду два тягача с полуприцепами выстраиваются строго друг за другом, включа-

ется автопилот, и водитель второго грузовика в управлении машины не участвует вплоть до съезда на проселочную или второстепенную дорогу. Такое решение позволило бы с помощью автоматики поддерживать пятиметровый интервал вместо 50-метрового. К этому вынуждает плотность транспортных потоков, которая в рамках Евросоюза растет год от года. Ну и главное – экономия топлива на втором автопоезде составляет около 18%. А если первым автопоездом управляет «идеальный» водитель, то экономия будет еще более ощутимой. Как ни крути, а проблема совершенствования водительско-

ИДЕАЛЬНЫЙ ВОДИТЕЛЬ,

ИЛИ

Как ГОТОВЯТ

дальнобойщиков в Германии

Всем известно, что подготовить водителя нелегко. Еще труднее подготовить хорошего водителя. А уж подготовить профессионального дальнобойщика – задача вообще архисложная. Тем не менее в Германии ее успешно решают, чему подтверждением статистика: число аварий и катастроф, совершенных по вине водителей грузовиков, составляет незначительный процент от общего количества ДТП.

Александр ТРОХАЧЕВ, фото автора и Mercedes-Benz Верт – Москва

го мастерства выходит на первый план.

Удивительно, но так называемая Fahrprogramme von Mercedes-Benz существует уже четверть века. В настоящее время она условно разделена на три части, каждая из которых имеет свою структуру. Например, самая щадящая «Водительская информация» рассчитана на углубление теоретических знаний в течение нескольких часов. В плане она так и значится: 1/2 дня. Более популярная «Экономическая программа» предусматривает однодневный ECO-Training, двухдневный ECO-Intensiv-Seminar или трехдневный ECO-Trainer-Seminar. Есть и максимально интенсивная «Практи-

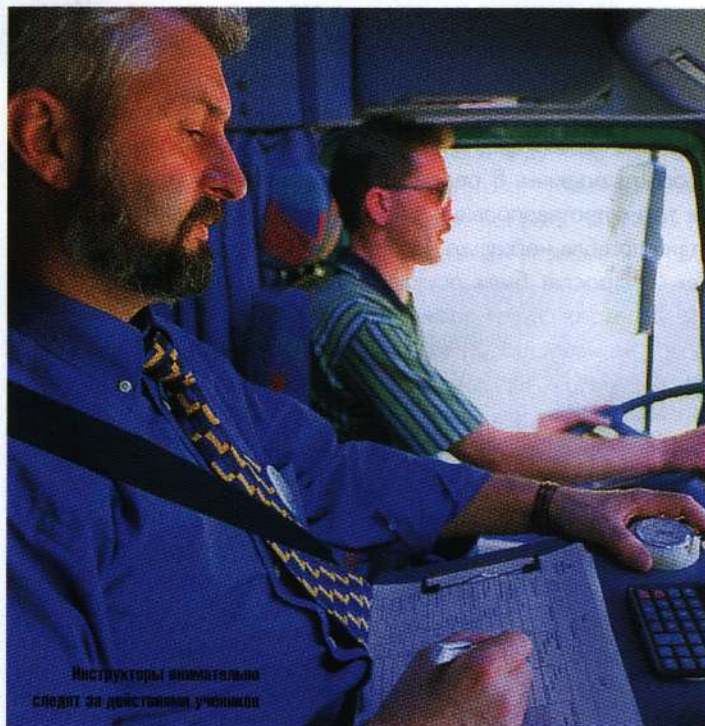
ческая программа», рассчитанная на один или два дня активных занятий с инструктором. Вместе с коллегами я провел занятия в «промежуточном» режиме: полдня теории плюс полдня за баранкой 40-тонного Actros с тентованной фурой.

Теория

Интересной, но, честно говоря, утомительной была теоретическая часть. То ли я отвык быть учеником, то ли немцы оказались чересчур въедливыми, но «слушания» преподавателей отняли энергии больше, чем вождение по городу с узкими улочками и в холмистой местности по мокрой дороге. Что интересного поведали «теоретики»?

Например, то, что львиная доля всех ДТП (84%) происходит из-за влияния пресловутого человеческого фактора – по вине сидящих за рулем и пешеходов. Опять же, согласно немецкой статистике, 5% аварий и катастроф случаются по техническим причинам и 11% – вследствие непредвиденных ситуаций наподобие внезапного появления животного на дороге. Человеческий фактор, в свою очередь, тоже имеет составляющие: практически каждый второй инцидент (46%) на проезжей части происходит из-за ошибочной оценки водителем дорожной ситуации. Каждое четвертое ДТП (24%) на совести тех, кто ненадолго уснул, задремал или «на секундочку» отвлекся от управления автомобилем. Наконец 14% трагических случаев приходится на принявших алкоголь или наркотические вещества.

Человек так устроен, что учится он не на чужих, а чаще всего на своих ошибках. Да и всех случаев, действительно, не предусмотреть. В Герма-



Инструкторы внимательно следят за действиями ученика





направленный сектор с углом менее 10° . Угол зрения увеличивается только за счет рефлекторных движений зрачка. А ведь нельзя сбрасывать со счетов и время реакции, в течение которого автомобиль проходит определенное расстояние.

Общеизвестно, что идеальных водителей не бывает, особенно если речь идет о коммерческом транспорте, где безаварийно управлять техникой недостаточно. Нужно еще делать это с минимальными затратами. Практика показала, что у водителей, независимо от стажа, существуют различные проблемы, связанные с управлением грузовиком. Причем многие дальнбойщики даже не отдают себе в этом отчета. Простая поездка с измерительной аппаратурой показывает, что у одних есть проблема недостаточного использования мощности тягача, у других – наличие большого расхода топлива, у третьих – бесспорно слишком частое пользование тормозной системой и т.д.

Разработанный специалистами курс направлен на то, чтобы помочь водителям избежать ошибок в управлении современной техникой и довести мастерство вождения почти до идеального. Неслучайно он делится на две части: теоретическую и практическую. Первая включает введение в автомобиль. На этой стадии обучаемым напоминает, для чего служат конкретные компоненты автомобиля и как нужно ими управлять. Специалисты учебного центра разъясняют методы вождения и на конкретных примерах раскрывают физику процесса. Важно, чтобы обучаемые не только слушали экспертов, но и ощущали процесс на себе. С этой

нии, например, в прошлом году осудили группу американских школьников, которые в темное время суток (в основном ночью) бросали камни с мостов в проезжающие по автобанам машины. В результате таких противоправных действий погибли несколько человек. Подростки были осуждены. До этого случая зафиксирован не менее настораживающий эпизод. В компанию DaimlerChrysler позвонил какой-то маньяк и потребовал кругленькую сумму, обещая в случае невыполнения его требований сбрасывать чугунные люки от канализационных колодцев на проезжающие «мерседесы». Полиция отнеслась к угрозам со всей серьезностью и провела широкомас-

штабную охоту на сумасшедшего шантажиста. Итогом стали арест злоумышленника и тюремное заключение. Впрочем, это исключение из правил. На практике же подавляющее большинство ДТП совершается по вине водителя, неадекватно оценивающего дорожную ситуацию и принимающего ошибочные или запоздалые действия.

Психологи заинтересовались проблемой и начали глубже копать эту тему. При анализе данных стало очевидно, что многие ДТП совершаются на опасных участках, а именно, там, где чередуются свет и тени или проезжая часть не освещена, отсутствуют дорожные знаки или их слишком много,

плохое качество дорожного полотна или низкий коэффициент сцепления (бульжник, мох и т.п.). Исходя из этого, очень важно осуществлять уравновешенное вождение и действовать сообразно ситуации. И здесь на помощь транспортникам приходят медики и психологи. Они помогают, что называется, понять физику процесса. Например, доказано, что отдохнувший водитель видит больше, чем уставший, ему нужно меньше «стрелять» глазами. При этом не нужно забывать, что 85% информации человек воспринимает глазами. В спокойной ситуации угол зрения водителя составляет до 180° , а в стрессовой он сужается и образует остро-

целью после докладов каждого из специалистов непременно идет обсуждение услышанного, а затем – работа на тренажере. И только после этого наступает время для получения практических навыков в пробных поездках на полностью груженых автомобилях. Нередко тренинг проходит через ролевые игры – обучаемый выступает в роли заказчика, получающего на заводе новый автомобиль и постигающего тонкости грамотного управления им.

Практика

В автопарке учебного центра – исключительно грузовики Mercedes-Benz. Для тех, кто осваивает экономичное вождение магистральных тягачей на междугородных и международных маршрутах, предлагаются седельные тягачи Actros с различными типами кабин, но что гораздо важнее – с двигателями различной мощности и коробками передач различного типа. Для перевозчиков, работающих на местных линиях, предлагаются всевозможные модификации Atego. Все это нужно для того, чтобы водитель транспортной компании мог получить не просто навыки экономичного вождения вообще, а опыт эффективной эксплуатации своего транспортного средства. Кстати, нынешней весной автопарк учебного центра будет обновлен за счет Actros второго поколения. Они тоже будут окрашены в фирменный ярко-зеленый цвет, а на бортах их прицепов станут красоваться такие же надписи EcoTeam и ProFahrer Programm.

Одно из главных направлений обучения – снижение расхода топлива. Но прежде чем взять быка за рога, нужно оценить, оптимально ли вы-

бран грузовик для решения той или иной транспортной задачи. Инструкторы напоминают, что снижению расхода топлива способствует наличие бескамерных шин, имеющих большой срок службы и меньшее сопротивление качению. Важно также минимальное число колес и их максимальный размер. Свою лепту в этот показатель вносят давление воздуха в шине и даже рисунок протектора. Практикой доказано, что если давление воздуха в покрышке на 20% ниже нормы, то и ресурс ее уменьшается примерно на такую же величину. Говорят немцы и о таких, казалось бы, прописных истинах, как сокращение срока службы резины из-за перегруза и высокой скорости движения. На топливную экономичность влияют и качество дорожного полотна, и обстановка. И если на эти факторы водитель повлиять не может, то ему по силам минимизировать потери грамотными действиями за рулем. А это уже не что иное, как стиль вождения.

Стиль вождения – это тот самый резерв, в котором кроется максимальный потенциал экономии. Неспроста в системе обучения выделяются такие аспекты, как уверенность сидящего за рулем в правильности своих действий, так называемая экологичность стиля (когда вождение происходит в оптимальном режиме для работы техники, но с высокой скоростью доставки груза). В расчет берется и точка зрения владельца транспортной компании, а потому под особым прицелом местных педагогов – уменьшение износа шин, экономия топлива, снижение расходов на обслуживание. Инструкторы учат тому, что нужно выжимать максимум возмож-

ного из практики вождения. Конечно, есть факторы, на которые водитель никак повлиять не может: погодные условия, видимость, поведение других участников движения, плотность транспортного потока и т.д. Но есть и другие составляющие, которые подвластны сидящему за рулем, – это его грузовик и он сам, а это уже немало.

Инструкторы учат тому, как нужно добиваться максимальной эффективности перевозки грузов. А это значит, что следует экономить горючее везде, где это возможно. Например, многие водители активно работают педалью газа при трогании с места. Между тем на коммерческих автомобилях быстрый старт со светофора – далеко не главное условие успешности рейса. А на магистралях не мешает периодически поглядывать на стрелку тахометра и с помощью бортового компьютера следить за мгновенным расходом топлива. Это позволит выбирать оптимальные нагрузки на двигатель с точки зрения экономии топлива. На первый взгляд может показаться, что все это прописные истины и озвучивать-де их не стоит. Но в том-то и дело, что все начинается с осмысления прописных истин. Двигатели современных магистральных тягачей

сконструированы с таким расчетом, чтобы работать на малых оборотах. А это позволяет добиваться экономичного вождения в широком скоростном диапазоне. Подсказки – рядом: если стрелка тахометра в зеленом секторе, значит, вождение грамотное и энергия мотора используется наилучшим образом. Важно только, чтобы водитель как можно дольше удерживал стрелку в этом секторе. Но важно и не переусердствовать.

Немецкие наставники обращают внимание на то, что на крутых подъемах нужно задействовать весь диапазон числа оборотов и переключаться полными ступенями. Для этого перед подъемом следует увеличить скорость, удерживая стрелку тахометра в зеленом секторе. Расход топлива в этом случае будет минимальным. Непосредственно на подъеме нужно выбрать ту передачу, которая в данном случае даст минимальное число оборотов коленвала. А вот перед вершиной холма можно отпустить педаль акселератора и преодолеть его не втяг, а накатом. Как ни странно может показаться, но и на спуске важно не перестараться. Имеется в виду – не «топтать» педаль газа. Машина сама должна набрать скорость – это самый экономичный ре-



жим. Кроме того, созданную кинетическую энергию надо постараться не растратить впустую неоправданным торможением.

Я поинтересовался у инструкторов, насколько велик интерес со стороны профессиональных водителей к их методике. В ответ они показали ведомость, по которой за несколько дней до нас проходили обучение национальные тренеры со всего мира. В списке были 5 представителей Австрии, по 4 человека от Великобритании, Бразилии и Южной Африки, трое посланцев Италии, двое французов, по одному специалисту из Бельгии, Голландии, Дании, Чехии. В общем, весьма убедительно.

Но вернемся к практическим наставлениям немецких инструкторов. Первое, что должен твердить себе водитель: «Я еду с большей мощностью там, где это необходимо, и с максимальной экономией горючего там, где это возможно». Второе правило: «Я использую накат для движения в гору при

включенной передаче» (просьба не путать с обывательским понятием наката – движением автомобиля на спуске или по прямой с выключенной передачей). Установка номер три: собственник автомобиля должен правильно выбрать транспортное средство для выполнения конкретных задач по перевозке грузов. При этом очень важно, чтобы он вел учет расходов – анализ записей позволит найти резерв для их сокращения. И наконец, четвертое: водитель должен уметь ездить предусмотрительно, т.е. экономично и рачительно.

Порог расходов тоже имеет постоянные и переменные составляющие. При этом водитель может повлиять только на переменные: топливо, шины, стаховку и налоги, техобслуживание и ремонт. Расчет специалистов на примере 40-тонного автопоезда в сцепке с седельным тягачом Mercedes-Benz Actros 1840 показал, что составляющая затрат на топливо равна 22,3%, на шины – 3,9, на обслуживание – 6,2%.

Чтобы влиять на параметры движения, водитель должен иметь максимум информации. И не только той, что выводится на дисплей бортового компьютера. Прежде всего он должен, что называется, кожей чувствовать автомобиль и понимать, что последний постоянно находится под воздействием сил, препятствующих движению (сопротивление воздуха, сопротивление качению и т.п.). Расчеты показывают, насколько велики эти силы. Так, если 40-тонный автопоезд при движении на абсолютно ровном участке дороге со скоростью 80 км/ч затрачивает 80 кВт, то при увеличении незаметного глазу подъема всего-навсего на 1% для сохранения той же скорости требуются уже 180 кВт, а при 2% – 290 кВт.

Еще одно важное наблюдение. Термин о том, что быстрая езда приводит к быстрой доставке груза и позволяет тем самым получать экономический выигрыш, является не чем иным, как заблуждением. Установлено, что, если машина движется

со скоростью не 80, а 90 км/ч, выигрыш на отрезке в 100 км составит всего лишь 8 минут. Но это чисто гипотетически, потому что на деле не получается длительное время двигаться с постоянной скоростью. Желание же поддерживать высокий ритм обернется, как минимум, лишним расходом топлива. Задача водителя – вовремя снижать обороты двигателя и дозированно нажимать на педаль газа. Тот, кто въезжает на подъем, заранее переключившись на пониженную передачу, едет экономичнее того, кто осуществляет эту операцию непосредственно на подъеме. По словам инструкторов, кредо экономичного вождения заключается в следующем: низкие обороты – там, где это возможно, высокие – там, где необходимо.

Вот так совершенствуют профмастерство немецкие дальнбойщики. Как знать, может, и у нас в обозримой перспективе откроется нечто подобное. Как говорится, дай-то Бог.



Идет разбор полетов

ООО «РЕФТРАНССЕРВИС»

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

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



Официальный дилер **МАЗ-МАН**
ЮНАЙТЕД АВТО групп

МАЗ-МАН

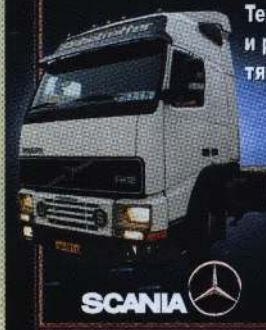


www.maz-man.ru
Тел.: (095) 105-0591, (095) 789-3503

WABCO Тел.: (095) 668-2372, 669-9185

ЗАО «ИНТЕРТРАНС ФОРД»

Техническое обслуживание и ремонт большегрузных тягачей и п/прицепов



Минское шоссе, 3 км. от МКАД
E-mail: bakouka@bolsho.msk.ru
(095) 591-0547, (095) 591-2400



«ПАРАДИГМА XXI век»

ТЕНТЫ

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

перделка под TIR, установка ворот, бортов

ремонт любой сложности, автопокрывала, реклама на ПВХ

КАРКАСЫ

Гарантия качества

Ремни крепления груза

(производство Бельгия)
опт, мелкий опт, розница

Тел.: (095) 505-1643



Ремонт «Бычков» и «ГАЗелей»

Тел.: (095) 772-0606



СКАН-ЮГО-ВОСТОК

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР СКАНИЯ Россия

- Продажа новой и б/у техники со склада в Москве и на заказ
- Гарантийное и постгарантийное обслуживание и ремонт
- Круглосуточная эвакуация любых видов автотранспорта
- Поставка техники в лизинг
- Продажа оригинальных запасных частей

www.scanavto.ru

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

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

ЭВАКУАЦИЯ
(095) 960-4510



Дмитрий
Жигульский

Примеряем резину

Производительность и эффективность – краеугольный камень экономики. Для транспортного бизнеса это означает: перевезти больше – затратить меньше. Прогресс на месте не стоит – новые материалы и новые технологии позволяют воплощать этот принцип в жизнь.

Часто новое – это забытое старое. Пацаном, живя на Крайнем Севере, хорошо помню самосвалы ММЗ-555, у которых на ведущем мосту вместо сдвоенного ската стояла одна широкая покрывка с крупными грунтозацепами. Мы их почему-то называли болотоходами. Наверное, они действительно

повышали проходимость машин. Современные производители покрывок вновь возвращаются к сверхшироким колесам, но уже для магистральных тягачей и автобусов.

Почти все ведущие производители объявили о разработке, создании и готовности запустить в производство сверхширокие покрывки для коммер-

40



На передней
оси тягача резина
385/55 R 22.5



ческого транспорта. Остается убедить в этом перевозчиков и создать сервисную сеть. Какие плюсы и есть ли минусы у этой продукции, мы расскажем в этом материале.

Не секрет, что расход топлива составляет 25 – 35% от общих затрат на перевозку груза. Применение одиночной широкой шины уменьшает сопротивление качению на 10 – 15%, что приводит к экономии топлива на 2 – 6% в сравнении с обычными двойными покрышками на ведущей оси. К тому же уменьшается выброс вредных веществ с выхлопными газами.

Одна сверхширокая покрышка весит на 40 – 50 кг легче (включая диск), чем стандартная. Экономия на ведущую ось с резиной Michelin X One 455/45 R 22.5, рассчитанной на 13,3-тонную нагрузку, получается порядка 90 кг, а для машин с колесной формулой 6x4 – 200 кг. Это опять или дополнительная экономия топлива, или увеличение коммерческой загрузки.

Увеличивая ширину профиля, создатели уменьшают его высоту. Имеем низкопрофильную резину и, как следствие, меньшую загрузочную высоту пола. Соответственно мы можем увеличить высоту фургона или прицепа, тем самым повышая их полезный объ-

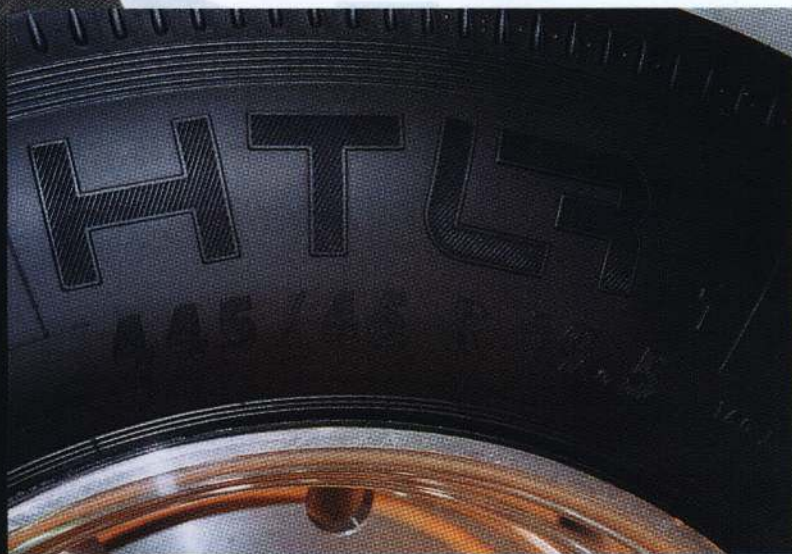
ем. Если полуприцеп «обуть» в покрышки размером 385/55 R22.5 вместо 385/65, то полезный объем увеличится на 4м³. Разработаны и готовы к производству покрышки для полуприцепов размерностью 445/45 R 19.5 и 445/45 R 22.5 для 100-кубовых прицепов.

На дорогах Европы уже встречаются тягачи, у которых на передней оси стоят шины размером 385/55 R 22.5. Такая резина позволяет увеличить нагрузку на ось с 7,5 до 9 т.

Это что касается плюсов. Но есть и минусы. Такую «запаску» тяжело разместить на грузовике. Проблема решается тем, что запасное сверхширокое колесо крепят на полуприцепе – тягач без него выезжает редко. Сервисы также надо подготовить к обслуживанию и ремонту таких колес. Но эта задача вполне решаема.

Если случился пробой колеса, то в случае с двойным колесом машина может двигаться дальше, и как далеко – зависит от загрузки. Одиночная покрышка такого не позволит, и придется сразу вставать там, где произошел прокол. А именно задние ве-





дущие оси чаще всего и «ловят» гвозди. Если это происходит на высокой скорости, да в повороте и с мгновенной потерей давления – последствия будут тяжелыми. Специалисты корпорации Bridgestone разработали систему, позволяющую в случае прокола или повреждения покрышки ведущей оси Greatec Mega Drive (GMD) размером 495/45 R 22.5 спасти ситуацию.

Суть новации заключается в том, что внутри покрышки спрятана псевдокамера. При накачивании шины через специальный распределительный вентиль воздух подается как в камеру, так и в пространство между ней и покрышкой. При достижении



Широкопрофильная резина на прицеле

давления 8 – 10 атмосфер покрышка полностью накачана, так же, как и псевдокамера, которая занимает только половину объема покрышки и является запасным резервуаром сжатого воздуха. Пространство между ней и покрышкой занимает воздух под тем же давлением, что и в камере. Таким образом, давление в камере и межкамерном пространстве одинаково и равно 8 – 10 атмосферам. Но колесо при этом остается бескамерным. При повреждении покрышки воздух начинает улетучиваться из межкамерного пространства. Камера под внутренним давлением начинает увеличивать объем, заполняя пространство, из которого улетучивается воздух. Увеличившись в объеме в два раза, камера заполняет все пространство, но, потеряв давление в два раза, – до 4 – 5 атмосфер. Этого хватит, чтобы проехать не один десяток километров до сервиса.

По мнению специалистов, суперширокопрофильные шины постепенно начнут вытеснять традиционные двойные колеса и, если не повсеместно, то на многих грузовиках, особенно на международных тягачах, в недалеком будущем станут основной «обувью».



Покрышка с псевдокамерой

Псевдокамера



County 12-28 мест



Express HSX 28-45 мест

АВТОБУСЫ
ГРУЗОВИКИ
Official Partner
СТРОИТЕЛЬНАЯ
ТЕХНИКА
КОММУНАЛЬНАЯ
ТЕХНИКА

ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ
ЭВАКУАТОРЫ

2002
FIFA WORLD CUP
KOREA JAPAN



Миксеры 7-9 куб. м



Грузовики 2,5-100 т

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

Центральный офис: Москва, ул. Сокольнический вал, д. 1а. Тел.: (095) 255-2912, 234-2650, 255-2912, факс: (095), 255-2804.

E-mail: hyundaicomtrans@mtu-net.ru

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

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

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

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ НА ВЗАИМОВЫГОДНЫХ УСЛОВИЯХ

АВТОБУСЫ
MERCEDES – NEOPLAN – MAN - SETRA
IKARUS – KAROSA - HYUNDAI
Новые и б/у без пробега в РФ.

АВТОЗАПЧАСТИ
IKARUS – КрАЗ – МАЗ – TATRA
Mercedes-Benz - MAN
Оптовая продажа со склада в Москве.

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

МКАД, 43 км

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



Тел.: (095) 136-7457
(095) 772-0127

(095) 798-0519

технический центр
«МАСТЕР»

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

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

для грузовиков и прицепов импортного производства

ПНЕВМОРЕССОРЫ и ТОРМОЗНЫЕ НАКЛАДКИ



оптом и в розницу
со склада в Москве



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

Автошины MICHELIN,
KORMORAN,
CONTINENTAL
отечественные

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



ИНПРАС-М
технический центр

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



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



ет. Такой же автобус, собранный в Швеции, будет дороже на \$20 тыс. Разница возникает из-за дешевой рабочей силы. Причем, как отмечает руководство, квалификация наших рабочих выше, чем шведских, — много людей с инженерным образованием. Количество персонала — около 100 человек.

Из Швеции приходят шасси и комплектующие. На заводе происходит сборка. Если в Швеции полную проверку проходят несколько машин из партии, то в России 100%-ный контроль — объемы позволяют. Именно эти объемы и не позволяют пока говорить о рентабельности. Прозвучала осторожная цифра в 150 машин в год. Примерно такое количество позволит выйти на себестоимость. Для ее снижения ищут российские предприятия, готовые поставлять комплектующие на производство. Предприятия есть, но качество чаще всего не устраивает шведов.

Но все же пассажирские кресла, фанера для пола, стеклопластик — отечественные. Проблема еще в том, что объемы производства не позволяют привлечь крупных поставщиков, — нет денег для них. А работать на перспективу наши еще не умеют. Так как панели стен и крыши автобуса алюминиевые, то поставки этого металла с российских заводов могли бы здорово снизить его себестоимость. Работа с поставщиками ведется, но до конкретных дел еще не дошли.

Дополнительной сложностью является то, что в финансовых расчетах участвуют четыре денежные единицы: шведская крона, ориентированная на евро, и российский рубль с долларовой ориентацией. Проблем хватает, главное, чтобы у шведов хватило терпения.

В одном из следующих номеров мы подробно расскажем об автобусе Scania OMNI LINK.



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



ГРУППА КОМПАНИЙ «ГОК»

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

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

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

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

ТОСОЛ И АНТИФРИЗ

С полным пакетом
функциональных присадок
европейского качества



Тел./факс: 357-8782, 502-6482



Итак, позвольте представить – туристический лайнер Mercedes-Benz Tourismo O350 SHD в люксовом исполнении. Автобусы этой серии выпускаются на заводе Mercedes-Benz в Турции, где наш герой и «родился» в 1995 году.

Внешне Tourismo выглядит довольно сдержанно: дизайн лайнера по-мерседесовски строг и максимально функционален, что придает 12-метровой машине еще больше солидности. А что в

салоне? Первое, что бросается в глаза, – сиденья, обшитые черной кожей. Выглядит роскошно! Сами кресла имеют откидные спинки со встроенными столиками, а кроме этого, сиденья крайнего ряда могут сдвигаться вбок, чтобы можно было сидеть, не задевая рукой соседа. Идем дальше по салону и видим кухонный блок. Здесь есть все, что необходимо для организации нормального питания в дальнем «плавании»: холодильник, микроволновая печь, кофеварка, жаровня

для сосисок, а также ручной мойник с горячей и холодной водой. В общем, с голоду не помрешь. Одно плохо – на ходу это кухонное хозяйство слегка дребезжит.

В корме предусмотрена отдельная конференц-комната на 8 человек. Получается этаким мини-штаб, в котором можно спокойно обсудить дела или стратегию игры. К услугам заседающих – бар, удобные кресла, раскладной столик, телефон для связи с водителем и два экрана видеосистемы. Не забыли конструкторы и водителя-сменщика, для которого предусмотрено спальное место, расположенное поперек под полом салона. Правда, как рассказал нам Александр, зимой из-за поддувания в двери багажных отсеков в «спальнике» прохладно, причем индивидуальный отопитель, даже включенный на полную мощность, помогает слабо. Само же отопление салона, наоборот, великолепное. Хорошую термоизоляцию обеспечивают двойные боковые стекла. Сам салон топится

для сосисок, а также ручной мойник с горячей и холодной водой. В общем, с голоду не помрешь. Одно плохо – на ходу это кухонное хозяйство слегка дребезжит.

Лайнер для «Спартак»

Не так давно мы получили необычное письмо, в котором наш постоянный московский читатель Александр предложил нам познакомиться с автобусом, на котором он с недавнего времени начал работать. Самое интересное, что автобус этот раньше возил футбольную команду «Спартак», под заказ которой он и был изготовлен! Конечно, мы не могли упустить возможности

лишний раз увидеть, на чем ездят звезды российского спорта.



не калорифером, а мощной жидкостной батареей. Заданная температура воздуха в автобусе поддерживается автоматикой, причем системе можно задавать отдельные режимы обогрева салона и рабочего места водителя. То есть для себя водитель может сделать температуру поменьше, а для салона – побольше. Кроме этого, предусмотрен и автоматический кондиционер, также имеющий отдельные зоны работы.

Что касается рабочего места, то Александру, кроме продуманной эргономики, также очень нравится расположение водительского кресла, которое стоит выше, чем на большинстве современных автобусов. Получается, что «высоко сидишь – далеко глядишь». Однако все же есть замечание по правому боковому зеркалу. У него низковат кронштейн, так что для высокого водителя обзор через это зеркало несколько похуже.

Для обеспечения достойной динамики автобус оснащен V-образным 8-цилиндровым турбодизелем серии OM 402 LA, который сблокирован с 6-ступенчатой механической КПП. При объеме 14,6 л двигатель развивает 381 л.с. и выдает крутящий момент в 1700 Нм при 1200 об/мин. Мотор, по отзывам водителя, тихий и очень тяговитый. При расходе топлива в 35 л на трассе и 40 л в городе 540-литрового бака хватает почти на 1500 км. На вопрос о том, как мотор запускается зимой, нам ответили, что судить об этом сложно, так как машина «живет» в отопли-

ваемом боксе, а не стынет под открытым небом.

Подвеска автобуса полностью пневматическая и весьма энергоемкая, что обеспечивает высокий ездовой комфорт. Толчки от кочек и выбоин словно растворяются в недрах пневмобаллонов и до пассажиров долетают лишь легкие отзвуки этих неровностей. Но есть и обратная сторона медали. При движении, особенно на высоких скоростях, автобус не любит резких перестроений, из-за которых он начинает сильно крениться. Тормозит лайнер дисковыми механизмами с ABS, которым на затяжных спусках помогает ретардер.

...После «ухода» из футбольного клуба «Спартак» этот Tourismo перешел в одноименный спортивный комбинат, где сегодня он возит гостей команды и другие футбольные команды, с которыми играет «Спартак». Вот только работает машина реже, чем хотелось бы. Сейчас общий пробег лайнера составляет чуть больше 120 000 км, что для восьмилетней машины – мизер. И подавляющую часть времени Tourismo одиноко тоскует в гараже. Не самая завидная судьба для сухопутного корабля, созданного бороздить континенты! От этой неподвижности как раз и заводятся в машине разные болячки: то клапан в стояночном тормозе приржавеет из-за накопившейся сырости, то какая-нибудь резиновая втулка в подвеске заскрипит, то замок двери закиснет. Да, долгое стояние в стойле не идет на пользу железным коням...



НОВИНКИ

Александр
Евдокимов

ЗАОКЕАНСКИХ
КОМПАНИИ

Ближе к весне производители коммерческой техники заметно оживляются в плане представления новых машин.

Вот и некоторые американские компании – производители грузовиков тоже подготовили новые модели и модификации своих грузовиков, многие из которых были показаны в марте на регулярно проводимом Mid-America Trucking Show в городе Луисвилл, штат Кентукки.

FREIGHTLINER

Freightliner, представивший за последние три года 6 новых семейств грузовиков, пока ограничился лишь несколькими новыми модификациями уже существующих моделей.

Одна из таких новинок, показанных на выставке, – универсальный грузовик Business Class M2 100 («100» означает длину кабины в дюймах), входящий в одноименную среднетоннажную «семью», второе поколение которой дебютировало в феврале 2002 года. Этот автомобиль с кабиной, длиной 250 см, укороченной базой и углом поворота передних колес на 55 градусов идеально подходит для разнообразной работы в стесненных городских условиях (развозчик товаров и продуктов, тягач или коммунальный грузовик), где нужна высокая маневренность и обзорность. Кроме этого, «сотка» – самый лег-

кий грузовик семейства Business Class M2. Если ранее нижняя планка полных масс составляла 18 т, то новая модификация предлагается в вариантах полной массой от 7 до 12 т. В движение грузовик приводится стандартно устанавливаемыми 4- и 6-цилиндровыми дизелями Mercedes-Benz MBE900 мощностью от 170 до 250 л.с. С моторами агрегируются механические и автоматические трансмиссии фирм Mercedes-Benz, Eaton-Fuller и Allison.

Второй новой модификацией в модельном ряду стал грузовик Business Class M2 112, созданный для широкого круга задач. На сегодня это, в отличие от вышеописанной модели, самый тяжелый автомобиль в семействе Business Class. Грузовик полной массой 30 т (до этого максимальная масса машин этого семейства не превышала 27 т) может использоваться как тягач или шасси под монтаж кузовов или спецоборудования. Передние мосты держат нагрузку от 5,4 до 9 т, задние мосты могут принять на себя до 21 т. В качестве опций для задних мостов предложены пневмоподвеска Airliner (нагрузка – 18 т) и рессорная подвеска TufTrac (21 т) для тяжелых условий работы. Новый флагман семейства стандартно комплектуется дизелем Mercedes-Benz MBE4000 мощностью 450 сил. (Также в 2003 году в качестве опций будут предложены и более мощные моторы Caterpillar.) Двигатель сочетается с 10- и 13-ступенчатыми автоматическими или механическими КПП Eaton-Fuller, а также с «автоматами» Allison HD. Кроме этого, заказчик сможет выбрать одну из трех предлагаемых кабин: Regular Cab, Extended Cab и Crew Cab.



STERLING

В марте этого года компания Sterling Truck Corporation отметила пятилетие со дня своего второго рождения. Почему второго? Дело в том, что грузовики под этой маркой выпускались в США еще с 1916 по 1951 год. Затем в начале 50-х из-за ряда проблем фирма Sterling, вместе с Freightliner и Fageol, объединилась с преуспевавшей тогда компанией White Motor. Итогом объединения стала ликвидация марок Sterling и Fageol и появление фирмы White-Freightliner, которая прожила до конца 70-х годов.

Казалось, что марка Sterling безвозвратно канула в историю. Однако осенью 1997 года корпорация Freightliner выкупила у концерна Ford Motor Company производство тяжелых грузовиков (Heavy-Duty Truck Division), располагавшееся в Луисвилле, штат Кентукки. И для обозначения бывших «фордовских» грузовиков как раз и был возрожден бренд Sterling. Первый же грузовик возрожденной марки сошел с конвейера завода в канадском городе Сент-Томас в марте 1998 года, то есть ровно 5 лет назад. С того момента Sterling выпустила более 85 000 грузовиков и в 2002 году заняла 6% американско-канадского рынка тяжелых машин 8 класса и 3,3% рынка более легких грузовиков 6 и 7 классов полной массы по американской классификации.

К весне этого года Sterling подготовила одну весьма интересную новую модификацию среднетоннажных грузовиков серии Acterra.

Есть в Штатах такое понятие, как recreational tow vehicle, что можно перевести как «тягач для отдыха!» Этим словосочетанием обозначают лег-



кие седельные тягачи, которые покупаются частными лицами, но вовсе не для зарабатывания денег. Нет, покупают такие грузовики люди весьма небедные, и используют они их для буксировки больших и тяжелых дач на колесах, прицепов с личными яхтами, катерами, гоночными машинами либо вагончиков с лошадьми. Словом, там, где с буксировкой не справится тяжелый пикап, легкий тягач будет в самый раз. Для Европы такой подход в диковину, а в Америке это привычное явление. И каждый американский производитель коммерческих грузовиков старается предлагать покупателям подобные «игрушки».

Имеется такая модификация и в гамме грузовиков Sterling. Она называется SportChassis и выполнена она на базе универсальной среднетоннажной модели Acterra. И теперь покупателям Acterra SportChassis предложена новая опция – 4-дверная алюминиевая кабина Crew Cab повышенной комфортности. Как правило, такие грузовики оснащаются по высшему разряду и этот случай – не исключение. Так, машина оборудована кожаным салоном, огромным задним диваном с электроприво-

дом, навигационным комплексом, стереосистемой, двумя кондиционерами, круиз-контролем, сервоприводами стекол и центральным замком. Предусмотрена даже пневмоподвеска седельно-сцепного устройства!

Acterra SportChassis может работать в составе автопоездов полной массой 18 т. Для этого грузовик оснащается дизелями DaimlerChrysler Powersystems, Caterpillar и Cummins мощностью от 300 до 350 л.с., работающими в паре с автоматической КПП Allison. Большой запас хода машине обеспечивают два 300-литровых топливных бака. Гидравлическая тормозная система WABCO оснащена усилителем, а также противобуксовочной системой. На каждую машину дается двухлетняя гарантия без ограничения пробега. Остается добавить, что Acterra SportChassis строится по заказам клиентов в отделении Freightliner Specialty Vehicles, которое расположено в городе Клинтон, штат Оклахома.

WESTERN STAR

В конце апреля эта канадская фирма запустила в производство новый тяжелый гру-

зовик, который стал самым большим автомобилем, построенным за всю 19-летнюю историю компании Western Star. Речь идет о четырехосном Twin-Steer 6900 XD, предназначенном для перевозок громоздкого нефтедобывающего оборудования и других крупногабаритных, тяжелых грузов массой до 70 т, причем как по твердым покрытиям, так и по бездорожью. Машина имеет две передние управляемые оси с углом поворота колес 40 градусов. Рулевая система – двойная независимая, что снижает нагрузки на элементы рулевого управления. Передние оси выдерживают нагрузку в 16, а задний мост – 50 т, при этом полная масса самого грузовика может достигать до 66 т. Сердцем канадского богатыря служит 500-сильный дизель Caterpillar C-15, с которым могут сопрягаться как механические, так и автоматические коробки передач. В трансмиссии также предусмотрен радиатор охлаждения масла. В зависимости от пожеланий клиента новый тяжеловоз может иметь колесную формулу 8x4, 8x6 или 8x8. Ведущие и управляемые мосты поставляются фирмами Eaton, Sisu и Meritor.





зор и микроволновку плюс подготовка под установку холодильника. За доплату заказчику предложат 110-вольтовые розетки, кондиционер с автоматическим контролем температуры, вторую спальную полку с пружинными матрасами, холодильник, цветной телевизор Panasonic с 9- или 13-дюймовым экраном, микроволновую печь Sanyo и стереосистему Monsoon. Конечно, здесь перечислена лишь малая часть того, чем можно «обставить» эти хоромы. Производитель, как всегда, предлагает еще множество вариантов освещения, количества и расположения окошек, ем-

Комфортная кабина на пневмоподвеске имеет длину 3525 мм от переднего бампера до задней стенки.

Кроме этого «работяги», в конце марта фирма также представила седельный тягач Western Star 4900 EX с новым интегрированным спальным модулем Stratosphere Star Light Sleeper, сочетающий в себе современные технологии и легендарный классический стиль. (К слову, «спальник» Stratosphere предлагается на все грузовики Western Star серии

4900, включая версии EX, FA и SA.) Длина самого спального отсека – 205 (!) см, внутри можно стоять в полный рост и свободно передвигаться по кабине за счет ровного пола и свободного прохода между сиденьями. Разумеется, спальный отсек имеет множество вариантов отделки и оснащения. Например, стандартная комплектация включает: одну нижнюю спальную полку шириной 105 см с матрасами из синтетического наполнителя, отопитель, управляемый со



спального места, шкаф для одежды с нишами под телеви-

костей под мелкие и крупные вещи, одежду и оборудование. Скажем, шкафы для одежды предложены в трех уровнях исполнения, спальные полки имеют четыре разные конфигурации плюс к этому добавлены еще три вида отделочных материалов. В общем, покупателю выбирать и выбирать! Кроме этого, конструкторы предусмотрели для нового «спальника» еще одну опцию – Dinette Sleeper Seating Package. За длинным названием скрывается встроенный в нижнюю спальную полку раскладной столик на двоих, что еще больше повышает и без того королевский комфорт.





ООО «РИНГ ВЭЙ»

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

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

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ

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

23 МКАД, тел.: **399-3435**
31 км МКАД, тел.: **957-1075, 957-1197, 957-1211, 957-1310**
доб. 148, 149

Тел./факс: **399-3881, 399-9257**

E-mail: **ring_way@hotmail.com**



Тел.: (095) 749-39-44, 305-35-13
Т/Ф: (095) 328-03-37, e-mail: 99@ringway.ru

ИЗГОТОВЛЕНИЕ И РЕМОНТ

-Тенты, каркасы, ворота.
-Увеличение, уменьшение объема кузова,
-Работы по сцепке тягача, полуприцепа и прицепа в автовозезд $L=29$ м.
-Ремонт пружинной техники; ходовая, тормозная система, электрооборудование, ABS, сварочные работы.

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

Увеличение, уменьшение объема кузова.

Тел.: (095) 772-0606

**КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
ПОКРАСКА
ВСЕХ МОДЕЛЕЙ
ГРУЗОВИКОВ
ПРОДАЖА
ПЛАСТИКОВЫХ
ДЕТАЛЕЙ КАБИН**

SCANIA VOLVO



фирма «ТракМоторс» ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ, АВТОБУСОВ И СПЕЦТЕХНИКИ

- MB
- Scania
- Volvo
- MAN
- KHD
- Iveco
- DaF



Поршнекомплекты, гильзы, поршневые кольца, прокладки, фильтры **KS, Mahle, AE, Victor Reinz**
Плунжерные пары, распылители, ремкомплекты ТНВД, подкачивающие насосы, клапана **Bosch, DTP, Flag**
Турбокомпрессоры **KKK, Schwitzer, Garret, Holset**
Водяные помпы, сцепления, амортизаторы, радиаторы, тормозные накладки **Sachs, Boge, Behr, Jurid**
Рулевые тяги, наконечники, сайлентблоки, шкворня, пневморессоры, компрессоры, воздушные краны, подшипники **Wabco, Knorr, Febi, SKF, ContiTech**

Москва, ул. Ткацкая, д.46, офис 4
www.truckmotors.ru

тел. 369-46-83, 369-51-93, 782-46-05
e-mail: info@truckmotors.ru

Автоцентр IVECO

Тел./факс: (095) 389-2445
(095) 799-9138
(095) 725-8668
E-mail: **m@ivecorussia.com**
www.ivecorussia.com

Продажа новых и б/у автомобилей
Запасные части
Сервисное обслуживание



Жаргон американских дальнобойщиков

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

Продолжение.

Начало в №2 за 2003.

Good neighbor

Тот, с кем говорит водитель, пассажир или собеседник по радио.

Granny lane

«Дорога для бабусь». Правая крайняя линия, где движение самое медленное.

Greasy side up

Если кто-то обгоняет. «There's a 4-wheeler with the greasy side up» – «Глянь, «легковуха» на обгон пошла!».

Gumball machine

Ситуация, когда включены мигалки и ревет сирена на полицейской машине. «He's got his gumball machine going» – «Он (полицейский) включил мигалки». Напоминает поведение игрового автомата при выигрыше – все сверкает огнями и играет музыка. «Looks like someone hit the jackpot» – похоже, что приближается полицейская машина с включенными мигалками.

Hammer lane

Левый крайний ряд трассы. Место, где можно «добавить газку».

Hammer down

Про машину, которая движется слишком быстро. «Smokey west bound and hammered down» – «С запада на большой скорости приближается полиция». Smokey – крутые парни. Если нужно попросить впереди идущую машину двигаться быстрее, то говорят: «Hammer down driver» – «Эй, давай пошевеливайся!».

Handle

Позывной водителя в радиообмене на СВ и УКВ.

Home twenty

Болтовня о доме, квартире и т.д.

Key down

Заткнуть за пояс всех. Ситуация, когда водитель «забывает» эфир.

Kojak with a Kodak

Иногда бывает соревнование – у кого мощнее передатчик.

Kojak – офицер полиции, герой популярного телесериала. Измерять скорость радаром.

Landline

Телефонный аппарат. Когда нет мобильного телефона, водители вынуждены делать остановку.

Local

Запрос по радио или телефону о фактических дорожных условиях. Достаточно выйти в эфир и сказать: «Break for some local information».

Log book

Водительский бортовой журнал с информацией о грузе, маршруте, топливе. Предъявляется на станции взвешивания.

Lot lizard

Проститутки на дорогах. «Wow, get a load of the lot lizards in the back row! Of course, they'll all scramble for cover when the sun comes up» – «Эй, не забудь загрузить этих жаб на стоянке, а то к утру их всех поразберут».

Meat wagon

Мясовозка. Машина «Скорой помощи».

Merry merry

Означает: «С Рождеством!».

Modulator

Тип усилителя в АМ-передатчике.

Moving on

Значит: наговорился вдоволь, а сейчас и ехать пора.

Mud duck

Крякать что-либо невнятное. Плохое радио.

Nodamene?

Ты понимаешь, что я говорю?

No doubt

Сказал, как отрезал. Рубить правду-матку.

Pick'em up truck

Голосовать на дороге.

Plain wrapper

Раскраска полицейской машины. В каждом штате своя.

Preeshaydit

Спасибо большое!

Pumpkin	Тыква. В разговоре – машины компании «Шнайдер». Традиционно окрашены в морковный цвет. Иногда так говорят про лысую резину.
Queen city	Шарлотт, штат Северная Каролина.
Radio	Означает радио, работающее на СВ.
Radio check	Проверка работы радио на прием или передачу.
Rascal	Так говорят о человеке, который знаком всем. «That rascal owes me money» – «Тот мужик мне денег должен!».
REACT	Группа добровольцев-спасателей, которые прослушивают аварийный 9-й канал.
Reading the mail	Прослушивать средние волны.
Right?	Так? Ставится в конце фразы. Означает: «Ты понял?»
Road pizza	Выбоины на дорогах.
Roger	Понял. ОК!
Roller-skate	«Доска с колесиками». Относится ко всем маленьким легковым автомобилям типа Volkswagen.
Rolling on	Тронуться в путь.
Sand bagging	Прослушивать радио.
Sesame Street	«Улица Сезам» – детская передача по TV. В тракерском жаргоне – 19-й канал СВ. На этой частоте можно рассказывать анекдоты и шутить.
Shakey Side	Западное побережье США.
Shoot you in the back/tail pipe/gastank	Полицейский наводит радар. «Подстрелить в зад, хвост, в трубу, в топливный бак».
Short short	Нехватка времени.
Side piece	Линейный усилитель в радиостанции.
Skip	«Сдвиг». Особый атмосферный эффект, когда радиоволны искажаются и передаются на очень большое расстояние. Обычно относится к средним и коротким волнам.
Slow Wheels In Fast Traffic	Жаргонное название крупной транспортной компании SWIFT. Есть мнение, что компания в целях экономии покупает самые дешевые машины.
Speed limit	Лимит скорости. То, что беспокоит водителей легковых машин больше всего. Часто ско-

Stand on it	Быстрое ускорение. Педаль в пол!
Swinging	Перевозка замороженной говядины в тушах.
Taking pictures	«Фотографировать». Полицейский с радаром.
Ten-four	ОК!
Ten-twenty	Местонахождение.
Ten-thirty three	Аварийная ситуация.
Too many eggs in the basket	«Корзина с яйцами». Перегруз или ситуация, когда нужно быть особенно осторожным.
Toothpicks	«Зубочистки». Перевозка бревен на лесовозе.
Travel agent	«Менеджер по туризму». Диспетчер, менеджер по грузовым перевозкам. Тот, у кого получают путевой лист.
Triple digit ride	«Скорость с тремя цифрами». Ситуация, когда трак движется со скоростью более 100 миль в час.
Turkey day	День Благодарения.
Turn signal	На многих тягачах установлены фары, светящие назад. Помогают ночью определить, кто следует позади.
Walked on ya	Если во время передачи голос водителя был «забит» более мощным передатчиком и информация осталась не услышанной. Понял? «I gotta go to work early tomorrow, whatchathank?» – «Я должен вставать завтра с утра, понял?»
Whatchathank?	
Wiggle wagons	Сцепка из двух или трех трейлеров. Качается из стороны в сторону. Последний трейлер самый маленький и называется rup (щенок), rolling trouble (головная боль на колесах).
Yard	Место грузовика в гараже компании. «Sitting here in the yard, waiting to load up» – «Сидя на стоянке, в ожидании окончания загрузки».
Yardstick	«Мильные» таблички или отметки на трассе.

рость ставится всего на 5 миль в час меньше лимита. Часто полицейский пристраивается за такой машиной и ждет, когда водитель превысит скорость, допустимую на данном участке трассы.

Быстрое ускорение. Педаль в пол!

Перевозка замороженной говядины в тушах.

«Фотографировать». Полицейский с радаром.

ОК!

Местонахождение.

Аварийная ситуация.

«Корзина с яйцами». Перегруз или ситуация, когда нужно быть особенно осторожным.

«Зубочистки». Перевозка бревен на лесовозе.

«Менеджер по туризму». Диспетчер, менеджер по грузовым перевозкам. Тот, у кого получают путевой лист.

«Скорость с тремя цифрами». Ситуация, когда трак движется со скоростью более 100 миль в час.

День Благодарения.

На многих тягачах установлены фары, светящие назад. Помогают ночью определить, кто следует позади.

Если во время передачи голос водителя был «забит» более мощным передатчиком и информация осталась не услышанной. Понял? «I gotta go to work early tomorrow, whatchathank?» – «Я должен вставать завтра с утра, понял?»

Сцепка из двух или трех трейлеров. Качается из стороны в сторону. Последний трейлер самый маленький и называется rup (щенок), rolling trouble (головная боль на колесах).

Место грузовика в гараже компании. «Sitting here in the yard, waiting to load up» – «Сидя на стоянке, в ожидании окончания загрузки».

«Мильные» таблички или отметки на трассе.



ЗИЛ-130 – самый массовый грузовой автомобиль эпохи «застоя»

Его серийное производство началось 1 октября 1964 года, тогда же, когда у руля могучего и нерушимого Советского Союза встал верный ленинец и страстный автомобилист Леонид Ильич Брежнев. Он стал самым распространенным советским грузовым автомобилем второй половины прошлого столетия. Его преемник – ЗИЛ-4331 – прошел испытания к ноябрю 1982 года, когда абсолютная власть над одной шестой частью суши Генерального секретаря КПСС Леонида Брежнева была прервана естественной смертью. А ЗИЛ-130 оставался на конвейере в Москве еще 12 лет и свою насильственную смерть нашел 14 февраля этого года, когда решением Свердловского арбитражного суда Уральский автомобильный завод был признан банкротом.



Грузовой автомобиль «ЗИЛ-130 Г» с прицепом-платформой «ГКБ-817». 1974 год. Фото автора

Уже к началу пятидесятих годов всем стало ясно, что скопированный в спешке с американского предвоенного International «ЗИС-150» впитал в себя множество недостатков. Поэтому в 1953 году на Московском автомобильном заводе имени Сталина начались работы над новым пятитонным грузовиком «ЗИС-125». К 1957 году был готов первый опытный образец, получивший индекс «ЗИЛ-130». Разработкой машины руководил главный конструктор ЗИСа по грузовым автомобилям Анатолий Маврикевич Кригер, а ведущим конструктором по машине был назначен Георгий Александрович Феста. Им помогли конструкторы Г.Г. Михайлов, А.Г. Зарубин, Б.Я. Сосков, Я.М. Шендерович, А.П. Зигель, Г.А. Матеров и многие другие.

Первый опытный образец, разработанный на основе изучения американского грузовика Ford F-600 1956 года, был идентичен своему аналогу по форме кабины, но имел упрощенную облицовку радиатора и переднее оперение, хотя основная стилистическая идея сохранялась. Фотографии первого образца держались в секрете и никакой информации о машине в прессе не было. Затем появились следующие опытные образцы, отличавшиеся иной облицовкой радиатора, фотографии которых появились в газетах и журнале «Автомобильный транспорт» в начале 1958 года еще до заводских испытаний. В 1959 году машину продемонстрировали на ВСХВ. Однако начатая в 1959 году реконструкция Московского автомобильного завода для серийного выпуска «ЗИЛ-130» шла очень медленно.

24 мая 1959 года партком завода заслушал доклад глав-

ного конструктора Кригера о совершенствовании конструкции нового автомобиля и признал, что важнейшая задача коллектива выполняется неудовлетворительно, а возможности завода используются крайне слабо. Поэтому первая партия «ЗИЛ-130» сошла с конвейера только в 1963 году, а на массовый выпуск новых грузовиков завод перешел в четвертом квартале 1964 года.

В то время ЗИЛ уже начал изготавливать небольшие партии V-образных восьмицилиндровых двигателей «ЗИЛ-375», видоизмененная модификация которого предназначалась для нового грузовика. «ЗИЛ-130» получил под капот V-образный карбюраторный силовой агрегат мощностью 150 л.с. при 3200 об/мин, который обеспечивал машине максимальную скорость 90 км/ч и прекрасную приемистость, вполне сопоставимую с легковыми автомобилями. Соответственно возросла и средняя скорость. Простые и надежные тормоза с пневматическим приводом, гидроусилитель рулевого управления, впервые использованный на отечественном грузовике, эффективная система отопления и вентиляции, хорошая обзорность через гнущее панорамное ветровое стекло, система освещения и сигнализации обеспечивали удобство управления автомобилем. «ЗИЛ-130» оказался достаточно экономичной машиной: контрольный расход топлива без прицепа с нагрузкой 5000 кг составлял 28 л 76-го бензина на 100 км. Переход на эксплуатацию таких принципиально новых машин предъявлял повышенные требования к водителям и оснащению ремонтных мастерских и автотранспортных предприятий.

Первые партии грузовиков «ЗИЛ-130» отличались невысо-



Первый опытный образец «ЗИЛ-130» был готов к 40-й годовщине Великой Октябрьской Социалистической Революции.
Фото из архива А.С.Исаева



Третий опытный образец «ЗИЛ-130», датированный 1961 годом, был максимально близок по дизайну кабины и оперения к серийным образцам.
Фото из архива А.С.Исаева



Седельный тягач «ЗИЛ-130 В1» с полуприцепом-платформой «ФдАЗ-885», 1962–1964 г.г. выпуска.
Фото автора





Строительный самосвал «ЗИЛ-ММЗ-555 Б» 1967 года выпуска на специальном подиуме выставки продукции ЗИЛа на Автозаводской улице, посвященной 50-летию Октября. Фото автора



Гидравлический автомобильный кран «4056» на шасси «ЗИЛ-130» Львовского завода автопогрузчиков стал новой вехой в советском краностроении. Такие краны выпускались с 1964 по 1970 год. Фото автора



Автолифты для погрузки самолетов «АПК-9» на шасси «ЗИЛ-130 Г» выпускались с 1964 по 1970 год Опытным заводом № 85 ГВФ. Фото автора

ким качеством сборки, а низкая надежность электрооборудования и частые поломки двигателей портили, в общем-то, неплохие отзывы об автомобиле. Настоящим бедствием стали недолговечные карданные шарниры. Это отпугивало старых опытных водителей. Но, несмотря на неудачи, производство новых грузовиков возрастало и машина все больше и больше нравилась автотранспортникам.

В начале 1963 года произошли изменения в высшем руководстве завода. Совет народ-

массой в 8000 кг. Затем следовал седельный тягач «ЗИЛ-130 В» для буксировки полуприцепов общей массой до 12 500 кг. «ЗИЛ-130 Г» имел колесную базу, удлинненную до 4500 мм, и соответственно более вместительную грузовую платформу с двухсекционными боковыми бортами. Также выпускались шасси для строительных и сельскохозяйственных самосвалов, кузовов и гидросистемы которых строились Мытищинским машиностроительным заводом.

Конструкция двухступенчатого заднего моста была разработана специалистами ЗИЛа. Она позволяла при минимальных затратах расширить силовой и скоростной диапазон и получить при пятиступенчатой коробке передач девять скоростей. Но из-за того, что освоение производства нового грузовика затягивалось и для выпуска двухскоростных задних мостов требовалось большое количество зуборезального оборудования, их изготовление решили отложить на неопределенное время. Во втором полугодии 1965 года седельный тягач стал называться «ЗИЛ-130 В1», а промышленный самосвал – «ЗИЛ-130 Д1». «Единичка» после индекса стала временным обозначением, которое после освоения производства двухскоростного моста предполагалось убрать. Но вместо двухскоростного заднего моста стала использоваться коробка передач с делителем.

Перед началом проектирования «ЗИЛ-130» рассматривался как базис для целого семейства унифицированных машин, предназначенных для самых разнообразных транспортных операций. Первым в этом семействе стал «ЗИЛ-130 А» – бортовой автомобиль-тягач с двухскоростным задним мостом для постоянной работы с прицепом общей

Отсутствие на первых порах соответствующего прицепного состава не позволяло полностью использовать динамические качества машины. И только начавшийся в 1967 году на Ворошиловградском заводе выпуск новых двухосных прицепов «ГКБ-817» позволил решить проблему.

Тем временем конструкция «ЗИЛ-130» совершенствовалась, улучшалось качество сборки, отрабатывались технологии, и в результате удалось значительно увеличить межремонтный пробег машин. Их охотно стали покупать за рубежом. В результате, идя навстречу ВО «Автоэкспорт», завод создал специальные экспортные модификации машины как для стран с умеренным климатом, так и для тропиков. По особым заказам грузовики «ЗИЛ-130» оснащались английскими дизельными двигателями Perkins, а финское дочернее предприятие «Автоэкспорта» – объединение «Конела» – подвело под двухосный автомобиль поддерживающую неведущую ось, что повышало грузоподъемность машины до 8 т. В Индию, Сирию, Иран и Ирак поставлялись специальные автобусные шасси на основе удлиненного варианта «ЗИЛ-130 Г», на которые местные кузовные фирмы устанавливали кузова оригинальной конструкции. Второй номер ежеквартального бюллетеня «Автоэкспорт информирует», увидевшего свет в первом квартале 1966 года, был полностью посвящен автомобилям Московского автозавода, а в самом начале журнала Павел Бородин обращался с приветственным словом к иностранным покупателям советских машин.

Огромной популярностью пользовались шасси «ЗИЛ-130» у изготовителей специализированных и специальных автомобилей. Фургоны, автоцистерны, топливозаправщики, буровые установки, автокраны, передвижные мастерские, пожарные, мусороуборочные, поливочно-моечные машины – различных моделей спецмашин на шасси «ЗИЛ-130» существовало огромное количество. Один

только Мытищинский машиностроительный завод для «ЗИЛ-130» разработал несколько вариантов самосвалов.

Решением аттестационной комиссии в 1973 году автомобилю «ЗИЛ-130» был присвоен Знак качества. Почетный пятиугольник наносили белой краской с правой стороны кабины. В 1974 году была выпущена небольшая партия «ЗИЛ-130» с измененной передней облицовкой радиатора, а в конце того же года завод освоил производство шасси «ЗИЛ-130 АН» для самосвалов, которые предполагалось оснащать рядным шестицилиндровым двигателем «ЗИЛ-157 Д». Тот год оказался для грузовика юбилейным: летом был изготовлен миллионный длиннобазный «ЗИЛ-130 Г». В торжественной обстановке новенький ярко-красный грузовик преподнесли лучшему водителю Третьего автокомбината Главмосавтотранса А. Бесчастному. А через восемь лет – в 1982 году – был собран двухмиллионный «ЗИЛ-130 Г», который также был закреплен за Бесчастным, не совершившим за этот период на миллионном «ЗИЛ-130 Г» ни одной аварии.

12 августа 1974 года начался выпуск северных модифика-



ций – «ЗИЛ-130 С» – на Читинском автосборочном заводе, которые имели отличия от



Передвижные АЭС (ПАЗС-3152) на шасси «ЗИЛ-130» с 1963 по 1980 годы изготавливались Гравовским заводом специализированных автомобилей. Этот экземпляр вырвался автомобилистов, оказавшихся с пустыми бензобаками на дорогах Крыма. Фото автора



Пожарный автомобиль порошкового тушения «АП-2»(130). Модель «148» на шасси «ЗИЛ-130» Торжокского завода противопожарного оборудования 1974–1983 г.г. Фото автора

Миллионный «ЗИЛ-130 Г» сошел с конвейера летом 1974 года и был передан третьему автокомбинату Главмосавтотранса. Фото автора



серийной модели, позволявшие эксплуатировать ее в суровых условиях Крайнего Севера.

Спустя два года грузовику присвоили индекс «ЗИЛ-130-76» и повысили грузоподъемность до 6 т. В 1977 году пошли в серию модификации «ЗИЛ-130 ГУ» с особо длинной колесной базой в 5600 мм, предназначенные для транспортировки легковесных грузов. Год 1978 принес всем грузовикам ЗИЛ новую облицовку радиатора, главным изменением которой был перенос подфарников вверх, а основных фар вниз, что улучшило освещение дороги.

В начале восьмидесятых всем в стране стало окончательно ясно, что эксплуатация 5 – 6-тонных грузовиков, оснащенных бензиновыми двигателями, крайне нерентабельна, поэтому была разработана целая гамма машин, работающих на сжиженных и сжатых газах. В

1980 году коллектив конструкторов ЗИЛа получил срочное задание разработать «ЗИЛ-130» с дизельным двигателем и интегральным оперением. Работу выполнили, и в 1981 году появились два опытных образца «ЗИЛ-130 ГМД», однако дальше их дело не пошло. Все силы были сосредоточены на совершенствовании и поставке на производство нового грузовика «ЗИЛ-169», получившего к этому времени новый отраслевой индекс «ЗИЛ-4331».

С 1986 года Московский автотомат имени Лихачева модернизировал всю программу своих грузовиков, которые получили новую тормозную систему, измененное электрооборудование и панель приборов, а также новые индексы: бортовой – «ЗИЛ-432410», длиннобазный – «ЗИЛ-431510», газобаллонный – «ЗИЛ-431810», седельный тягач – «ЗИЛ-441510» и так далее. Ресурс автомобиля

до первого капитального ремонта составлял теперь 400 000 км. Машины пользовались хорошим спросом, и любой руководитель автотранспортного предприятия стремился заполучить как можно больше грузовиков с маркой ЗИЛ. Находился на подъеме и сам завод.

Однако новые экономические условия, сложившиеся в стране в начале девяностых, сделали такой привычный и нужный среднетоннажный грузовик анахронизмом. Устарелость конструкции, значительные эксплуатационные расходы, плохая надежность и полное падение спроса на автомобили средней грузоподъемности вынудили свернуть в декабре 1994 года в Москве производство грузовиков «ЗИЛ-130». Их выпуск был переведен на Уральский автомобильный завод (УАМЗ) под Екатеринбургом.

Технические характеристики

Модель	ЗИЛ-130	ЗИЛ-130 Г	ЗИЛ-130 В1	ЗИЛ-ММЗ-555
Годы выпуска	1962 – 1976	1964 – 1976	1964 – 1976	1964 – 1976
Число мест: в кабине/в кузове	3/20	3/26	3/-	3/-
Грузоподъемность, кг:				
по шоссе	5000	5000	12 400	4500
по грунтовым дорогам	3500	3500	-	3500
Двигатель	ЗИЛ-130, V8, карбюраторный, четырехтактный, верхнеклапанный			
Тип				
Рабочий объем, см ³	6000			
Степень сжатия	6,5			
Мощность, л.с./ при об/мин	150/3200			
Число передач/главная передача	5/двойная			
Размер шин	260-508	260-508	260-508	260-508
Габаритные размеры, мм				
длина	6675	7610	5280	5475
ширина	2500	2500	2200	2420
высота	2400	2400	2400	2510
Внутренние размеры грузовой платформы, мм:				
длина	3752	4686	-	2595
ширина	2326	2326	-	2210
высота бортов	575	575	-	650
Колесная база, мм:	3800	4500	3300	3300
Колея колес, мм				
передних	1800	1800	1800	1800
задних	1790	1790	1790	1790
Собственная масса в снаряженном состоянии, кг	4300	4575	3860	4575
Максимальная скорость, км/ч	90	90	85	90
Контрольный расход топлива, л/100 км	28	30	35	26



Exotica

ЭКЗОТИКА/2003

VII Московский международный автомобильный фестиваль

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

Тел.: 749-4550

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

Приглашаем всех посетить наш стенд

11 / 13.07.03
МОСКВА. АЭРОДРОМ ТУШИНО

Информационный
спонсор

**АВТО
МИР**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Ивеко-Евротех, тягач, 400Е38, Магирус, 6х2, 95 г.в., 380 л.с., пробег 547 тыс. км, 16 скоростей, пневмо, 2 спальника, фен, бак 400 л, магнитола, сигнализация, центр. замок, хор. резина, отл. сост., растамож., без пробега по СНГ, 14,5 тыс. у.е., Тел. 8-910-451-17-97, Тел. 182-47-12.

Ивеко-3512, 93 г.в., белый, предпродажная подготовка, кап. ремонт двигателя в фирменном сервисе Ивеко, 8 тыс. у.е., торг. Тел. 968-71-00, 956-19-93.

DAF-95400 12.95 г. в. высокая кабина, спойлера, ретарда, фен, подогрев зеркал, баки 900 л. пробег 340 тыс. км, 100% таможня. 18 тыс. у.е. Торг. Тел.: 8-903-117-6547, 8-23852557

Ивеко-Дейли, 91 г.в., белый, мебельный фургон, 22 куб.м., 2,5 т, ГУР, хор. Раб. Сост, мелкие тех. недостатки, 5500 у.е. Тел. 8-903-785-52-78, Роман.

Ивеко-440Е380, 1995 г.в., евротекс, седельный тягач, из Дании, полный эл. пакет, 2 спальника, автономка, 2 бака по 400 л, спойлер, идеальное сост., 15,5 тыс. у.е., торг. Тел. 729-47-55, 905-24-50.

ДАФ-45160, 92 г.в., белый, пробег 310 тыс.км, г/п 6,9 т, 40 куб.м., 17 европалет, оч. хор. техн. сост., срочно, 10.2 тыс. евро. Торг. Тел 8-902-179-01-38, Володя.

ДАФ-3300, 91 г.в., дв. ДКХ 360 л.с., красный, АБС, пневмо + п/прицеп ЛАГ, 89 г.в., борт, тент, 84 куб м, пневмо оси САФ. Тел. 960-79-30.

КамАЗ-5410 тягач с полуприцепом 9 м, новая кабина со спальником, новая резина, малый пробег, без вложений, 8,5 тыс. у.е. Тел. 8-902-161-60-83 или 107-33-85.

Скания-113/360 90 г.в., сед. тягач, красный, хор. сост., центр. смазка, лицензия, ТО-3. 10,3 тыс. у.е. Тел. 102-22-49

ДАФ-1700, 92 г.в., борт. Тент, дв. 6.2 турбодизель, 181 л.с., г/п 8 т, дл. 7.5 м, гидролифт, спальник, автономка, делитель, блокир. дифф., люк, музыка, тел., рация, нов. резина, эл. стекла, эл. зеркала, 1 день из Германии, отл. сост., 10 тыс. у.е., торг. Тел. 8-926-204-69-10, Тел. 327-47-38

Вольво-FH12, 94 г.в., седельный тягач, Вебасто, АБС, блокировка, моторный тормоз, круиз контроль + полуприцеп Vanhool, 91 г.в., тент, 86 куб.м, только из Франции, белый, пробег 800 тыс. км, 32 тыс. у.е., торг после осмотра. Т. 8-902-158-26-73, Т. 8-916-500-85-30 (оба мобил.-беспл.), Андрей, Роберт.

Вольво-FH12, тягач, 1994 г.в., все опции, без пробега по РФ, идеал. Сост, 21 тыс. у.е. Тел. (812) 922-45-36

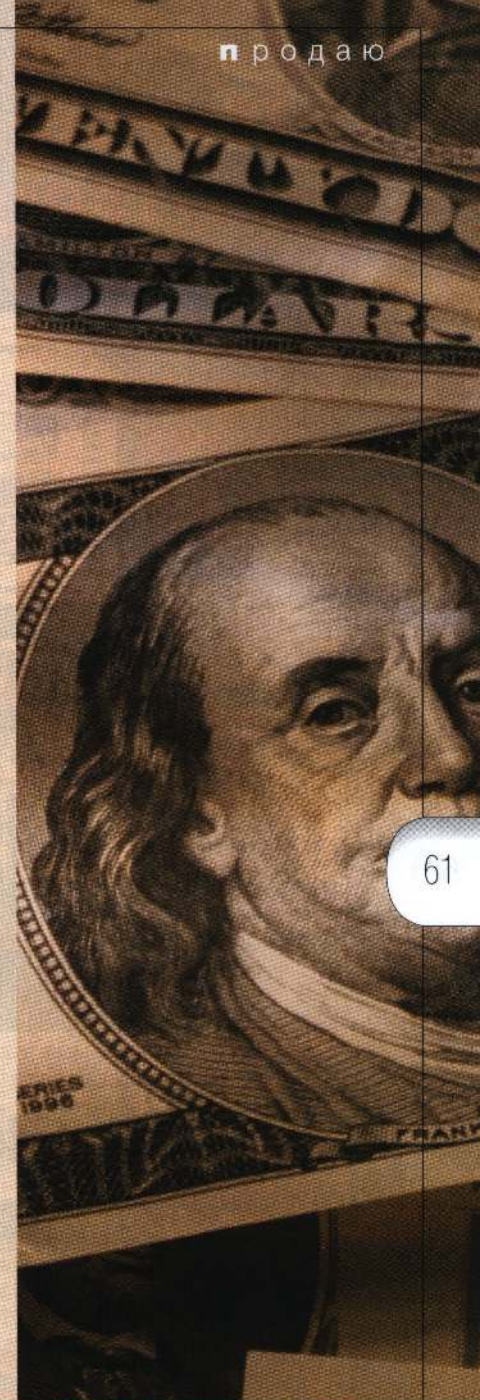
Вольво-FH12, 95 г.в., пневмо, 6х2, тент, 60 куб.м., ворота, мотор Е-2, все опции, два бака, + полуприцеп Тандем, 2-осный, тент, 60 куб.м, ворота, пневмо. Тел. 8-903-202-29-52

Volvo-F12, 92 г.в., 380 л.с. + прицеп, пневмо, шторы, ворота общ. 106 куб.м., 20 тыс. у.е., торг. Тел. 435-76-41, после 19.00, Сергей.

ЗИЛ-442100, седельный тягач, 94 г.в., дизель 645, КПП 9-ступ., длинная база, реальный пробег 15 тыс. км, сост. нов. а/м, снят с учета для продажи, 4,5 тыс. у.е. Торг. Тел. 729-46-88

ЗИЛ-4331, 94 г.в., дизель 645, 2-рядная кабина со спальником, борт с тентом, задние ворота, нов. мягкая резина, нов. АКБ, в отл. сост., снят с учета, 3,3 тыс. у.е., торг. Тел. 8-901-793-07-18

MAN-12232, 90 г.в., оранж., тент, г/п 5 т, объем 51 м3, 512 тыс. км., пробег по РФ 18 тыс. км, спальник над кабиной, полупневмо, КПП-16, блокировка, АБС, Webasto-газ, бак 2х300 л, 18л/100 км, верх и нижн. прицеп, сотовый телефон, сост. отл. 10500 евро. Торг. Тел. 8-910-912-99-07



61

БЛАНК
АВТОТРАК

объявление

Для ответа телефон или иной способ связи

ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

Ф.И.О. подписчика

Название организации

Адрес доставки: индекс область

город улица

дом корпус квартира

Контактный телефон Факс

E-mail

Прошу оформить подписку на следующие номера:

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

В количестве экземпляров каждого номера.

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

Вы можете подписаться на любое количество номеров.

Цена одного номера – 50 руб. 00 коп.

Для частных лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо:

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

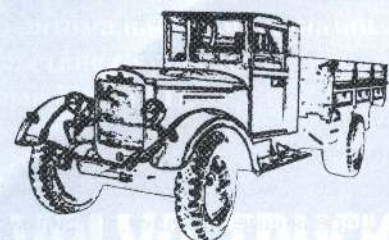
Для юридических лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо:

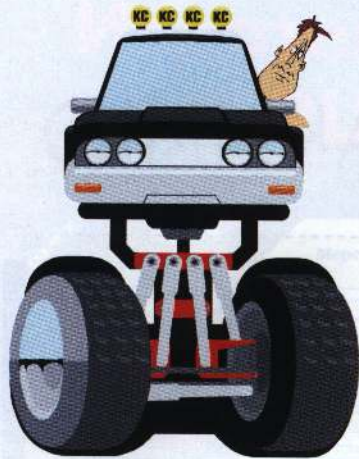
заполнить учетную карточку и отправить ее по факсу (095) 572-8254 или по почте: 119633 Москва, а/я 117.

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

Журнал

АВТОТРАК





Приводит Майкл Джордан девушку к себе домой. Ну, поели, попили, пошли в постель... Она его целует, раздевает, смотрит – на руке татуировка: Nike.

– Вау!

– А это я Nike рекламировал, в ролике боком поворачиваюсь, татуировку видно.

– Здорово...

Продолжают... Девушка до груди доходит, смотрит, там татуировка: Reebok.

– Вау!

– Это я Reebok рекламировал. Я там бегу, бегу, потом футболку снимаю, а там – надпись.

– Лихо...

Продолжают. Девушка доходит до причинного места. А там надпись: AIDS!

– Нет, я с тобой в постель не лягу!

– Это почему же?

– А у тебя ТАМ написано AIDS, то есть СПИД!

– Ха! Ты не волнуйся, когда дойдет до дела, там будет написано ADIDAS!



Берут интервью у Сергея Бубки, знаменитого прыгуна с шестом:

– Как вы начали спортивную карьеру?

– Детство у меня тяжелое было. Деревянные игрушки,

прибитые к потолку... Вот так и начал прыгать...



На соревнованиях по синхронному плаванию высокий класс показали наши девушки: спортсменка Иванова утонула, а ее напарница не растерялась и утонула для синхронности.



– Ну и как ты себя чувствовал во время первого парашютного прыжка?

– Как птица: лечу и гажу, лечу и гажу...



Рождение – это единственный светлый момент в жизни, когда тебе помогают выбраться оттуда, куда потом будут только посылать...



Пять лет экспедиция Кусто искала голубого кита, но, как назло, все киты оказались нормальными...



Сейсмологи в тревоге: у кротов начинается брачный сезон...



«Ваши карманы хранят тепло наших рук». Налоговая полиция России.



– Я – широко известная визажистка Сара Монзани, гримировала актеров к фильму «Эвита»!!!

– А я – малоизвестный сотрудник ОМОНа Иван Петров, разукрашивал лица участникам демонстрации на Красной площади...



Объявление: «Продается двухлетний бульдог. Ест все. Любит детей».



Объявление: «Продаются часы с боем. Бою 13 лет, волосы светлые, глаза голубые, зовут Игорь».



Пропала собака без задней ноги.

Особые предметы: когда писает, она падает.



Объявление в газете: «Хочу познакомиться с красивой молодой девушкой, умеющей водить машину. Фотография машины обязательна».



Из милицкого протокола: «...Вначале обвиняемый упорно молчал, а затем неожиданно все свои показания стал упорно отрицать...»



Бригадир – строителям:

– Помните, парни, этот дом вы должны выстроить отлично, ведь на себя работаете!

– А что здесь будет?

– Вытрезвитель.



Утро. Автобус. Стоит пьяный в дупель мужик. Еле на

ногах держится. Какая-то бабулька ворчит.

– Раннее утро, а уже нажрался!

Мужик поворачивается к ней.

– А что я на работу не жрамши поеду?!



Хорошая штука, лежачий полицейский, – и скорость регулирует, и переехать приятно.



Стоит гибэдэдэшник на посту, за целый день ничего не наработал. Останавливает машину, оттуда вываливается пьяный в дым мужик. Ну, думает гибэдэдэшник, сейчас за весь день возьму. Дает дыхнуть – ни грамма, снова дает дыхнуть – снова чисто... Гибэдэдэшник в трансе: мужик пьян, а прибор не показывает! Достает купюру, отдает и просит:

– Расскажи, как сделал?

Мужик ему говорит:

– Наполняешь клизму водкой, и все в порядке!

Гибэдэдэшник снова достает купюру и говорит:

– Не рассказывай никому!

– Почему?

– А то нас заставят еще и задницы нюхать!



Из протокола ГИБДД:

«У светофора остановились два автомобиля справа «Запорожец» слева «Мерседес».

Водитель «Запорожца» открыл дверь своей машины и поцарапал правую дверь «Мерседеса». В результате ДТП водитель «Запорожца» скончался на месте, а водитель «Мерседеса» отделался легким гневом».

VOLVO

ВАМ НУЖНЫ ОПЫТНЫЕ ВОДИТЕЛИ? I-SHIFT - ЛУЧШИЙ ДАЛЬНОБОЙЩИК ОТ VOLVO!

Скидка на
I-SHIFT
50%
при заказе
до 15.06.03



В чем залог успеха автоматической системы переключения передач? Правильно, в ее скорости и эффективности. Разработанная нами новая уникальная система I-shift, работающая в слаженном тандеме с двигателем и электронными системами, позволяет водителю навсегда забыть про плохие погодные условия и превратности трасс. Новый Volvo FH - это настоящее удобство в управлении, это оптимальная аэродинамика, это повышенная рентабельность и, самое главное, это удовольствие от работы.

Вы получите это удовольствие, если лично испытаете новый Volvo FH.

ЗАО "ВОЛЬВО ВОСТОК"

Москва, 125083, ул. 8 Марта, 12

тел. (095) 961 1030. факс. (095) 961 1032

e-mail: volvotrucks.ru@volvo.com www.volvorussia.ru

VOLVO TRUCKS

6ой РОССИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОСАЛОН

6th RUSSIAN INTERNATIONAL AUTOSALON



25-31 АВГУСТА 2003 25-31 AUGUST

Выставочный комплекс
ЗАО «Экспоцентр»
на Красной Пресне,
Москва

Exhibition Complex
of Expocentr
at Krasnaya Presnya,
Moscow, Russia

При поддержке / Supported by:



МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ,
НАУКИ И ТЕХНОЛОГИЙ РФ,
ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

Организаторы / Organised by:



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

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

При содействии / Assisted by:



ЗАО Экспоцентр

www.motorshow.ru