

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 4 2006

VOLVO взялось за старое

Новые грузовики серии FL и FE от VOLVO TRUCKS

Популярно о пневморессорах

Упругие элементы пневмоподвески



ISSN 1812-5107



06004



9 771812 510001

MAN показал Ганновер

Новинки немецкого производителя



VOLVO

В РИТМЕ ГОРОДА... НОВЫЕ VOLVO FL и VOLVO FE

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvotrucks.ru

**ГРУЗОВЫЕ
АВТОМОБИЛИ**

**ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ**

ФИНАНСИРОВАНИЕ

**ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТОМ**

РЕКЛАМА

Россия бьет рекорды

Рекорды самые приятные: бюджет профицитен, стабфонд пухнет, как на дрожжах, новые иномарки попали в разряд дефицита, Зурабов взял в семью ребенка. При советской власти за такие успехи все правительство стало бы многократным Героем СССР, а министр труда и чего там - отцом-героиней. Все это мы слышим с телевизора и частично ощущаем на себе.

Есть другие рекорды, о которых «слуги народа» стараются не говорить: по уровню коррупции страна на 146 месте из 200 возможных, детская смертность, как в беднейших странах Африки (привет министрам здравоохранения и соцразвития), беспризорных детей больше, чем сразу после Гражданской войны, сокровища из Эрмитажа крадут сотнями, а Москва – самый ДОРОГОЙ, - в прямом смысле слова!, город мира. Это при том, что ВВП на душу населения во сколько-то там раз ниже, чем в бедной, по европейским меркам, Португалии.

Хищники глотают большими кусками, не разжевывая, как в последний раз в жизни – это я о бизнесе в стране. Крупный бизнес в очень тесных отношениях с правительством. Раньше оно строило пирамиды ГКО, теперь – спекуляции на фондовых рынках и монополия на энергоресурсы, финансовые структуры и строительный рынок. Лужков с Ресиным, отдавшим город на откуп своим родственникам, округляют глаза и удивляются ценам за квадратный номер. Средний уровень цен на московское жилье – \$4000 м², при этом разброс цен \$3000-50 000. В дорогом городе Нью-Йорке - в три раза меньше. Уровень зарплат, при этом, несовместим.

Деньги в нефтяной стране действительно есть, только вкладываются они в экономику других стран и в спекуляции, в том числе и недвижимостью, в России. В нормальных странах свободные финансы через банковские структуры вкладываются в экономику. Легко ли у нас взять кредит предпринимателю? Насколько я знаю - совсем непросто. Даже очень непросто! Вместо этого многие банки начали кредитовать потребительские покупки населения под безумные проценты. О процентной ставке врут и не краснеют.

В ВТО нас не принимают и потому, что наше правительство отказывается пускать на внутренний рынок иностранные банки. Понятно, что иностранцы будут кредитовать, а не заниматься спекуляцией, как наши. Тогда всяким там доморощенным «Банк и Пупкин» придется закрываться. Только плохого я в этом ничего не вижу. Если закроется завод, то люди окажутся на улице и государству придется их трудоустроить, чтобы не получить массовое недовольство. Если закроется банк, то нормальные специалисты перейдут в цивилизованные финансовые структуры. Да, вкладчиков могут кинуть. Но государство создало резервные фонды (за наш с вами счет) и гарантирует возврат денег. Очистив рынок от финансовых спекулянтов, хорошо будет, в первую очередь, нормальному бизнесу. Но наше любимое правительство этого не допустит - в доле они с нашими банками. Другого ждать пока не приходится.

Страна бьет рекорды!



В НОМЕРЕ 4/2006:

2

| | | |
|---|-----|----------------------|
| От редакции | 1 | От редакции..... |
| Новости | 4 | События и факты..... |
| ГАИ, ГАИ, моя звезда | 8 | Закон и человек..... |
| Без тормозов | 9 | Закон и человек..... |
| Главный урок | 10 | Закон и человек..... |
| Мент за мента | 10 | Закон и человек..... |
| Пешеходный террор | 11 | Закон и человек..... |
| Пугало дорожное | 12 | Закон и человек..... |
| Бремя платить | 13 | Закон и человек..... |
| Уроки правосудия | 14 | Закон и человек..... |
| Опасный извоз | 16 | Закон и человек..... |
| Ульяновские Isuzu | 18 | Репортаж..... |
| Младший брат «Газели» | 20 | Легкий вес..... |
| Чайница из сервиса Volkswagen | 24 | Тест-драйв..... |
| Volvo взялось за старое | 30 | Новинки..... |
| MAN показал Ганновер... в австрийских Альпах | 38 | Новинки..... |
| Супертанковоз | 46 | Спецтехника..... |
| Перевозка деталей «воздушного гиганта» | 52 | Спецтехника..... |
| Южноамериканские «сороконожки» 10x4 - не предел | 56 | Автобусы..... |
| Новое поколение Citaro | 62 | Автобусы..... |
| MAN LION`S REGIO удлиняется | 66 | Автобусы..... |
| Популярно о пневморессорах | 70 | Техника..... |
| BINOTTO: сам свалит! | 76 | Техника..... |
| Michelin едет по России | 80 | Репортаж..... |
| «Тонар»: теперь еще и щеповоз | 88 | Репортаж..... |
| О чем кричат шины | 90 | Эксплуатация..... |
| По имени «Победитель» | 94 | Побасенка..... |
| Цены на отечественные грузовые автомобили | 102 | Рынок..... |
| Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова | 104 | Экзотика..... |
| Автобусы из Павлово-на-Оке | 108 | Архив..... |
| Юмор | 112 | Юмор..... |

АВТОТРАК



Главный редактор: Дмитрий Жигульский

Телефон: (495) 796-8384

E-mail: autotruck@rol.ru

Коммерческий директор:

Феликс Бекерман

Выпускающий редактор:

Алексей Виноградов

Обозреватели:

Алексей Мошков

Сергей Кухарский

Ефим Свистун

Матвей Быков

Михаил Ожерельев

Дизайн и верстка:

Серафим Филатович

Офис

Телефон: (495) 749-45-50

Телефон/факс: (495) 414-89-83

info@autotruck-press.ru

Реклама:

Алан Габолаев

Телефон: 8-916-396-7174

Светлана Прохорова

Телефон: (495) 749-45-50

reklama@autotruck-press.ru

Адрес для корреспонденции:

119633, г. Москва, а/я 117, журнал «Автотрак»

info@autotruck-press.ru

www.autotruck-press.ru

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати:

свидетельство №77-3368 от 10.05.2000 г.

тираж 11 000 экз.

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



MAN CargoLine





MAN Lion Regio – Intercity Bus of the Year

По результатам голосования читателей журналов, выпускаемых издательской группой EuroTransportMedia (ETM) MAN снова побеждает в номинации Intercity Bus of the Year – «междугородный автобус года». В этом году опрос проводился уже в десятый раз, и более 10 тыс. читателей оценивали 156 коммерческих транспортных средств. На этот раз они выбрали лучшим Lion Regio. Автобус получил почетный титул во второй раз, повторив результат прошлого года. Lion Regio – современный междугородный автобус. Для него предусмотрено три варианта длины кузова и четыре модели двигателей мощностью от 310 до 430 л.с. Все двигатели выполняют требование экологического стандарта Euro-4 и оснащаются запатентованным катализатором MAN PM-KAT®. Автобус имеет богатый выбор оснащения электронными системами безопасности, такими как ESP. По случаю получения титула MAN Lion Regio 23 июля был представлен на большом параде на трассе в Нюрберге по случаю Truck Grand Prix.

АЗ «Урал» отпраздновал 65-летие

Юбилей завода Миасс праздновал 8 и 9 июля. Сначала на центральном стадионе «Труд» состоялся праздничный концерт, а на следующий день прошли массовые гуляния в городском парке. Примечательно, что активными участниками праздника стали миасский первенец «ЗИС-5В» («Захар») и покоритель целины «ЗИС-355М». Согласитесь, не всякое предприятие столь зрелого возраста может похвастать тем, что бережно сохраняет автомобили-ветераны. Разумеется, участвовали в празднике и ныне выпускаемые модели. Напомним, что начало автомобильному заводу «Урал» положило решение Государственного комитета обороны от 30 ноября 1941 года. Правда, первый изготовленный заводом автомобиль выехал за ворота родного предприятия 8 июля 1944 г. С 2001 г. АЗ «Урал» входит в состав «Группы ГАЗ».



50 000 рублей лучшему водителю грузовика

Финальные соревнования IX городского конкурса профессионального мастерства водителей грузовых автомобилей «Московские мастера» состоялись 1 августа. В них участвовали 8 водителей, сумевших пробиться через жесткий отбор предварительных соревнований. Участникам необходимо было продемонстрировать мастерство вождения в скоростном маневрировании сначала на МАЗ-543208 с полуприцепом МАЗ-9397, а затем на ЗИЛ-5301 «Бычок» на той же дистанции, но с другими фигурами. В заезде участвовало одновременно два водителя, проигравший в заезде выбывал из дальнейшей борьбы. Победителем в абсолютном зачете стал Денис Непомнящих, (ПО «Мосхлебтранс»). Он получил 50 тыс. руб. Второе место у водителя ОАО «Первый автокомбинат» Владимира Петровского (40 тыс. руб.), а третье – у Ансара Азизова из ЗАО «Авто-15» (30 тыс. руб.). В командном зачете победили водители ОАО «Первый автокомбинат».



Автобусы для китайских палачей

Китайский производитель бронированных и специальных автомобилей Jinguan Group выпустил первую партию автобусов для смертных казней «с выездом к клиенту». Пока их изготовлено 40 штук, стоят они от \$30 000 до \$75 000. Казнь в них будет осуществляться путем введения смертельных инъекций. За проведением процедуры будут наблюдать специалисты. «Фургоны смерти» смогут прибывать в местности, где раньше смертельные инъекции («Пекинский коктейль») не были доступны. Машины имеют длину от 6 до 8 м и могут развивать скорость до 129 км/ч. Китайская пресса сообщает, что дизайнер фургона очень гордится кроватью для приговоренных, напоминающей медицинские носилки. Китайские правозащитники сомневаются, что чиновники заменили расстрелы «фургонами смерти» из лучших побуждений. Ведь это облегчает торговлю человеческими органами. Хотя правительство Китая объявило эту деятельность незаконной, критики полагают, что в стране увеличатся продажи человеческих органов, полученных из тел казненных преступников.



НОВЫЙ ГОРОДСКОЙ АВТОБУС БА3-А412

Бориспольский автозавод, входящий в корпорацию «ЭТАЛОН» выпустил новый городской автобус БА3-А412. Кузов машины цельнометаллический, вагонного типа, смонтирован на китайском шасси FAW CA 6102D92-1. Пассажиров-



Renault Premium Восток-3 – в продажу

Автомобили «Восток» третьего поколения поступят на площадки дилеров уже в начале сентября. Напомним, что третье поколение машин принципиально отличается от двух предшествующих тем, что базируется на семействе Renault Premium второго поколения, дебютировавшем в прошлом году. Соответственно, на машине установлен двигатель dXi 11 Euro-3 мощностью 380 л.с., топливный бак 610 л, высокая кабина с двумя спальными местами и верхним обтекателем. Для обеспечения уверенной работы в российском климате автомобили получают теплоизоляцию кабины и полный зимний пакет «до минус 40°C». По мнению компании «Рено Тракс Восток» Renault Premium Восток-3 станет достойным преемником Renault Premium Восток-2, получившего титул «Лучший зарубежный грузовик 2006-го года в России».



местимость БА3-А412 – 79 чел., из которых 23 обеспечены местами для сидения. Снаряженная масса машины 8600 кг, а ее полная масса – 14 000 кг. БА3-А412 снабжен рядным 6-цилиндровым дизелем FAW CA6DE2-18 мощ-

ностью 180 л.с., отвечающим экологическим нормам Euro-2 и механической 6-ступенчатой коробкой передач. Габариты автобуса: длина – 10 280 мм; ширина – 2480 мм; высота – 2980 мм. Максимальная скорость машины – 85 км/час.





«Урал» получил пятую ось

Автомобиль «Урал-632361» с колесной формулой 10x10 дебютировал на международной выставке продукции военного назначения Сухопутных войск «МВСВ-2006». Он – результат реализации совместной программы Главного автобронетанкового управления министерства обороны и автозавода «Урал» по расширению номенклатуры и улучшению технических показателей армейского семейства «Мотовоз». При разработке машины за основу взяли серийный четырехосный автомобиль, удлинители ему раму и установили еще один ведущий управляемый мост. В результате грузоподъемность увеличилась с 16 до 24 т. Как и другие машины семейства, пятиосник комплектуется двигателем ЯМЗ.

«Урал-632361» является уникальным грузовиком в своём классе. Он – единственный в России соответствующий дорожным габаритам пятиосный автомобиль высокой проходимости. Кроме того, что для своего класса он достаточно экономичен, его унификация внутри армейского семейства по основным узлам и агрегатам составляет около 90%. Думается, этот показатель смогут по достоинству оценить не только военные автомобилисты, но и гражданские транспортники.

Новейшие тяжеловозы GINAF серии «X»

На выставке TKD (Амстердам) были продемонстрированы первые модели новых тяжелых грузовиков: GINAF-X5250 (10x4) и GINAF-X5450 (10x8). Машины этой серии будут комплектоваться недавно разработанным 12,9 литровым дизелем Рассаг, который оборудован системой очистки выхлопных газов SCR и соответствует экологическим требованиям Euro-5. Максимальная мощность силового агрегата в этой линии достигает 510 л.с. Кроме новых моторов автомобили GINAF серии «X», будут комплектоваться новыми узлами трансмиссии и подвески, а также новыми кабинами DAF. Полностью диапазон «X» начнет выпускаться с октября этого года.



Новые Львовские автобусы

Дебютантом этого года на рынке пассажирского транспорта Украины стал «Галицкий автозавод» из Львова. Он начал производство с двух моделей. Первая – ГалАЗ-3207.00 «Виктория», городской автобус малого класса, который будет собираться на шасси ГАЗ-331041 «Валдай». Пассажировместимость машины 36 чел. и 18 мест для сидения в салоне. ГалАЗ-3207.00 снабжен дизелем ММЗ Д-245.7 (Euro-2) мощностью 117 л.с. и механической 5-ступенчатой коробкой передач. Передняя и задняя подвески – зависимые, рессорные с телескопическими гидроамортизаторами и стабилизаторами поперечной устойчивости. Расход топлива по шоссе составляет 13,5 л/100 км, а по городу – 18 л/100 км. Снаряженная масса «Виктории» 4820 кг, а ее полная масса – 7500 кг. Максимальная скорость автобуса – 80 км/час. Второй моделью львовского завода стал пригородный автобус малого класса ГалАЗ-3208 «БИЗОН». Автобус будет производиться на шасси Зил-5301 ЕО «Бычок». «БИЗОН» обладает пассажировместимостью 34 чел., предлагая 27 мест для сидения. Силовым агрегатом автобуса является дизель ММЗ Д-245.9 Е2 мощностью 130 л.с. Коробка передач – механическая 5-ступенчатая. Обе подвески – зависимые, рессорные с телескопическими гидроамортизаторами и стабилизаторами поперечной устойчивости. Габариты автобуса: длина – 7595 мм; ширина – 2240 мм; высота – 2830 мм. Снаряженная масса «Бизона» 4940 кг, а его полная масса 7250 кг.



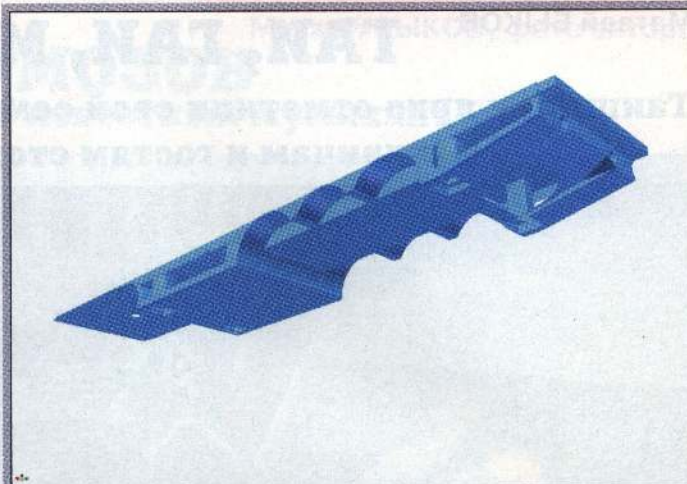
Новый пятиосник от IVECO

В конце 2005 г. компания IVECO представила новый пятиосный автомобиль Iveco 10x8, предназначенный для рынка Нидерландов. Идею предложила фирма Iveco Schouten, являющаяся самым крупным дилером международного концерна в Нидерландах. Четырёхосные шасси Iveco Trakker AD410T44W (8x8) с двигателями Cursor 13 мощностью 440 л.с. на небольшом предприятии Schouten трансформируют в пятиосные самосвалы. Для этого в шасси между двумя передними управляемыми и двумя задними осями встраиваются подъемный мост. Полная масса такого пятиосного самосвала составляет 62 т, его грузоподъемность 49 т, а снаряженная масса не превышает 13 400 кг. Iveco Schouten предлагает также на рынке переделанные многоосные шасси с колесными формулами 8x4, 8x6, 10x4, все они, включая автомобиль 10x8, могут поставляться в другие страны Европы. Кстати в июне 2005 г. швейцарцы закупили тяжеловозы Trakker (10x4) грузоподъемностью 40 тонн с моторами Cursor 13 мощностью 480 л.с. Рыночные перспективы у новых шасси Iveco Trakker AD410T44W (10x8) неплохие. Во всяком случае, на начало этого лета Iveco Schouten уже имела 10 заявок.



За провоз тяжелого груза по Москве придется платить

Соответствующее распоряжение подписал мэр столицы Юрий Лужков. Этим документом Департаменту жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства города совместно с Департаментом транспорта и связи поручено в течение двух месяцев разработать технико-экономическое обоснование взимания платы с водителей, перевозящих тяжеловесные грузы на своих автомобилях. Также во втором полугодии 2006 г. будут разработаны тарифы за провоз тяжелого груза на личном транспорте по городским магистралям. В документе отмечается, что такое решение принято «в целях компенсации ущерба, наносимого автомобильным транспортом, перевозящим тяжеловесные грузы по улично-дорожной сети города Москвы».



Карбоновый прицеп

Немецкая фирма TTT (The Team Technology) предложила новую концепцию: инженеры фирмы разработали прицеп, где в роли несущей железной рамы выступает карбоновый монокок. Этот материал с выдающимися прочностными свойствами впервые в 1970 г. стали применять в аэрокосмической индустрии. Затем его на вооружение взяли инженеры, строящие болиды для Формулы-1. Теперь невозможно представить гоночные автомобили без кузова из этого материала. Нашел он применение и в легковом автомобилестроении. Сегодня настала очередь коммерческого транспорта. К монококу крепятся обычные элементы подвески и надстройки. Стандартный тентовый полуприцеп из карбона весит всего 3,5 т, в то время как алюминиевый - 5,5 т, а стальной - 6,5 т. Грузоподъемность автопоезда, соответственно, увеличивается на 10-13%, а экономический эффект, при этом - 20-30 тыс. евро в год. Такая конструкция имеет лучшую аэродинамику, что уменьшает потребление топлива автопоездом на 5%. При годовом пробеге 150-180 тыс. км. это дополнительно экономит 1300-3600 Евро в год. Как подсчитали экономисты, общий экономический эффект от использования такого полуприцепа позволяет экономить перевозчику в год 24-36 тыс. евро. На данный момент цена прицепа в Европе 50 тыс. Евро. Напомним, что там же алюминиевый аналог стоит 35, а стальной - 25 тыс. евро.



Матвей БЫКОВ

ГАИ, ГАИ, МОЯ ЗВЕЗДА!**Гаишники ярко отметили свой семидесятый день рождения, подарив москвичам и гостям столицы незабываемое шоу**

8

Даже свой 70-летний юбилей Госавтоинспекция превратила в акцию по предупреждению аварийности и детского дорожно-транспортного травматизма в стране. Департамент ОБДД МВД России организовал для москвичей и гостей столицы праздничное шоу «Вместе – за безопасность на дорогах», посетили которое не только обычные граждане, но и далеко не последние лица государства. Открыл праздник вице-премьер Правительства РФ Александр Жуков, возглавляющий межведомственную комиссию по безопасности дорожного движения. Жуков отметил, что, несмотря на положительные тенденции этого года, ситуация с детской смертностью и травматизмом по-прежнему остается большим вопросом.

– По итогам четырех месяцев мы наблюдаем снижение всех показателей: числа аварий, а также погибших



и раненных в них подростков; – говорил Александр Дмитриевич. – Но это не вызывает особой радости, ведь цифры все еще высоки: 194 ребенка погибли и 5 тыс. получили травмы – такова статистика этого года. А причина тому не только халатность водителей, но и настроения в обществе – сейчас стало модно и почетно нарушать Правила. А над теми, кто их соблюдает – смеются...

Министр внутренних дел генерал армии Рашид Нургалиев также не обошел стороной ДТП с участием детей:

– По всей России в самом ближайшем будущем будет построена сеть детских автогородков. Положительный опыт у нас имеется – тысячи ребят с большим удовольствием посещают автогородки в Москве и Московской области, Санкт-Петербурге, Татарстане, Ростовской, Новосибирской областях. Здесь они на практике изучают Правила дорожного движения, приобретают навыки безопасного поведения, учатся ориентироваться в сложных дорожных условиях. Ребята, регулярно посещающие занятия в автогородках, на дорогах могут дать фору даже водителям с многолетним стажем.

Слова министра нашли подтверждение: выступившие на празднике школяры показали свое мастерство – взрослые смотрели на шоу, открыв рты. Кстати, самым юным участникам заезда едва исполнилось семь лет.

А теперь «гвоздь программы» – выступление французских каскадеров команды Патрика Борни (к слову, именитые трюкачи 17 раз занесены в Книгу рекордов Гиннеса). В первой части представления экстремалы выделяли фигуры высшего пилотажа (причем как на земле, так и в воздухе!), демонстрировали чудеса эквилибристики и синхронную акробатику на мотоциклах. Затем были две легковые машины. Что они вытворяли на площадке, передать трудно – такому мастерству вождения можно только искренне позавидовать. Скажем лишь, что за десятиминутное выступление они оставили на асфальте абсолютно новые покрышки (от запаха жженой резины у многих зрителей даже заслезались глаза).

Но что по-настоящему повергло публику в культурный шок, так это супер-грузовик Патрика Борни. Трудно себе представить, что семитонная машина может... встать на дыбы и в таком положении проехать «змейку» вокруг живых людей!

– Вот что значит настоящее водительское мастерство, – подивился вслух первый замглавы ДОБДД Владимир Швецов. – А чтобы беспредельничать на дорогах – большого ума не надо...

К слову, данный грузовик Патрик Борни доводил до ума долгих пять лет. Под капотом этого монстра прячется 500-сильный 12-горшковый мотор. Ну а как, спросите вы, поворачивает супер трак, если рулевые (передние) колеса у него в воздухе? Элементарно – каждое колесо грузовика может тормозить по отдельности.

Матвей БЫКОВ, фото автора

БЕЗ ТОРМОЗОВ

В автокатастрофе погиб известный музыкант



Гитарист группы «А-Студио» Баглан Садвакасов погиб в жутком ДТП вместе с подругой 2 августа в Москве на улице 1905 года. Роковая авария произошла напротив дома №7. Mitsubishi Outlander, за рулем которого находился 38-летний музыкант, на большой скорости врезался в остановившийся на светофоре КамАЗ. От удара тяжеловесный самосвал продвинуло на несколько метров вперед, и он врезался в стоявшую впереди черную «Волгу». По предварительным данным в момент столкновения Баглан говорил по мобильному телефону. От страшного удара джип артиста буквально разорвало на части – от передка почти ничего не осталось. Баглана и его 24-летнюю подругу Дарью Шахову

не спасли даже сработавшие подушки безопасности. Оно и немудрено, ведь ни водитель, ни его спутница не воспользовались ремнями безопасности, поэтому погибли мгновенно.

Причиной дорожно-транспортного происшествия предположительно стала невнимательность водителя Mitsubishi, который не успел затормозить перед грузовиком, стоящим у светофора. Хотя говорить о том, что не успел, – неуместно. Свидетели катастрофы говорят, что перед столкновением автомобиль Баглана даже не

сбавил скорость. Сотрудники Госавтоинспекции выдвигают версию о том, что у японского внедорожника просто отказали тормоза. Но развеять все догадки сможет лишь автотехническая экспертиза.

Узнав о трагедии, на место приехали друзья Баглана – участники группы «А-Студио» и известный продюсер Иосиф Пригожин. Коллеги погибшего гитариста плакали, не скрывая своего горя.

Что характерно, в январе этого года гитарист Баглан Садвакасов чуть было не попал в авиакатастрофу – самолет с российскими туристами из Шри-Ланки, в числе которых находился музыкант, должен был приземлиться в Москве. Но, как только лайнер набрал высоту, борт загорелся. Летчику удалось посадить горящий самолет и спасти пассажиров.

На этот раз судьба не убергла музыканта от «костлявой».



Матвей БЫКОВ

ГЛАВНЫЙ УРОК**Детей учат выживать на российских дорогах смерти**

Каждое десятое ДТП в стране происходит с участием детей – таковы неутешительные цифры сухой милицейской статистики, а это означает, что каждый год в авариях Россия теряет по полторы тысячи молодых граждан. Еще свыше 20 тыс. детей получают в происшествиях серьезные увечья, причем четверть покалеченных тинейджеров навсегда останутся инвалидами.

Госавтоинспекция проводила исследование, предметом которого

стал детский дорожно-транспортный травматизм. Выяснилось, что от общего количества аварий с участием несовершеннолетних граждан страны 53% происходит с учащимися школ в возрасте от 7 до 13 лет, а это свидетельствует о незнании детьми элементарных правил поведения на дороге. Но иначе и быть не может – школьной программой на безопасность дорожного движения отведено каких-то жалких два часа, за которые ребятам надо объяснить правила выживания в мире моторов.

Одной школьной программы для сохранения детских жизней явно не достаточно, поэтому при поддержке ГИБДД были созданы отряды юных инспекторов движения (ЮИД). На первый взгляд деятельность юидовцев едва ли может положительно повлиять на кривую аварийности, но со статистикой не поспоришь: учащиеся образовательных учреждений, где активно развивается движение ЮИД, практически не попадают в ДТП! Почему? Юные инспектора под руководством сотрудников ГАИ изучают Правила дорожного движения, основы культуры вождения, правила оказания первой помощи... А полученные на занятиях знания и навыки юидовцы распространяют среди своих сверстников.

Кроме того, для снижения детского дорожно-транспортного травматизма по всей стране открываются детские автогородки. Один из таких недавно открылся в Московской области.

– Без лукавства могу сказать, что автогородок, открывшийся в нашей Электростали, один из самых современных в России, – говорит начальник УГИБДД ГУВД МО Сергей Сергеев. – На площадке имеется и реверсивное движение, и светофоры, и железнодорожные переезды... Словом, все то, с чем и пешеходам, и автомобилистам приходится встречаться повседневно. Но вместе с тем хочу заметить, что автогородки – лишь составная часть целого комплекса мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. В первую очередь сохранность жизни и здоровья детей зависит от родителей – своим примером они должны демонстрировать уважение к ПДД. Также многое зависит от средств массовой информации, которые должны уделять детскому вопросу должное внимание, ведь прочитав статью, взрослые волей-неволей задумаются о том, а что они сделали для того, чтобы их собственное дитя не попало под колеса автомобиля?

Ефим СВИСТУН

МЕНТ ЗА МЕНТА**Милиционеры все чаще оказываются замешанными в криминале**

Надо заметить, что участие милиции в похищении машин в последнее время стало, увы, довольно распространенным явлением. Чего стоит история с гаишниками 6-го отделения МРЭО ГИБДД Северо-Востока, которые за каких-то два года бурной деятельности поставили на учет 900 краденых и нерастаможенных авто!

Не так давно над гаишными оборотнями состоялся суд, который приговорил ухарей к различным тюремным срокам. Останкинский храм пра-

восудия, где слушалось дело северо-восточных гайцов, приговорил начальника отделения Александра Филатова к пяти с половиной годам тюрьмы. Инспектор Виктор Леошко получил пять лет, Вилюр Аминев и Вячеслав Клешков осуждены на четыре с половиной года заключения. Виталий Войцешук, Вячеслав Митюшин и Любовь Спиридонова (паспортистка) получили по пять лет. Одно обидно, что никто из вышеупомянутых лиц не будет отбывать реальное наказание в казематах,

ибо наш самый гуманный суд в мире решил наказать преступников в погонах лишь условными сроками.

Подобное милосердие судей к ментовской братии и подталкивает других «мироедов» из правоохранительных органов вставать на скользкую дорожку криминала, ведь безнаказанность одних сеет семена вседозволенности в других. И вот закономерный результат – совсем недавно в Москве арестованы двое сотрудников милиции, которые, по версии проку-

ратуры, оказались причастны к краже машины Toyota Corsa. А началось все с того, что в управление внутренних дел Северного административного округа поступило заявление о краже с автостоянки на Кронштадтском бульваре вышеупомянутой «японки». Следственные органы возбудили уголовное дело по статье 158 УК РФ (кража) и приступили к расследованию. Следы преступления вывели оперативников на районных милиционеров.

Тогда к делу подключились сотрудники отдела собственной безопасности УВД САО. Общими усилиями автомобиль обнаружили. За рулем угнанной Toyota находился участковый ОВД Головинского района. В ходе дальнейшего «распутывания клубка» было установлено, что к данному преступлению причастен еще один участковый милиционер того же подразделения. Следствие по делу еще не завершено – сыщики не исключают возможности, что задержанные коллеги могут быть причастны к ряду аналогичных преступлений, совершенных в округе.



Думаете, такая милицейская вакханалия происходит только в Москве? Отнюдь! К пяти годам лишения свободы в колонии общего режима за злоупотребление должностными полномочиями был приговорен высокопоставленный офицер — начальник УГИБДД Тюменской области Игорь Киселев. Главный тюменский

гаишник был признан виновным в том, что, будучи начальником УГИБДД, легализовал угнанную BMW X5, которую впоследствии использовал как служебную машину.

И подобных примеров ментовского жульничества по России наберется не одна сотня. Прискорбно, господа! Прискорбно.

ПЕШЕХОДНЫЙ ТЕРРОР

Матвей БЫКОВ

Мошенники бросаются под колеса легковушек и грузовиков, чтобы «стрясти» денег с водителей

Загнать в тюрьму или распрощаться с внушительной суммой денег рискует любой водитель, угодивший в «сети» криминальных элементов. Свой хитроумный план мошенники реализуют в местах традиционного скопления машин (возле въездов к супермаркетам или в уличных пробках) где скорость движения машин сопоставима с пешим шагом. Итак, выбрав платежеспособного водителя, на дорогу выскакивает один из жуликов и приближается спиной или боком к машине жертвы.

Выбрав удобный момент, злоумышленник с грохотом падает на капот авто – впечатление такое, будто произошел самый настоящий наезд на пешехода. Дальше все происходит по стандартному сценарию: аферист говорит, что вроде не пострадал и надобности вы-

зывать ГАИ нет, после чего уходит. Но уже на следующий день «пострадавший» разыскивает водителя и сообща-

ет, что он по его вине попал в больницу, поскольку открылось внутреннее кровотечение и сломаны несколько ребер.



– Конфликт можно замять за две тысячи долларов, – без тени смущения говорит жулик, – именно столько врачи запросили за лечение. В случае вашего отказа я буду вынужден сообщить в милицию.

Коли эти слова не проймут водителя, якобы совершившего наезд, в ход пойдет тяжелая артиллерия – сообщник афериста, который баловался с видеокамерой и как бы невзначай записал на пленку ДТП.

– Вы же понимаете, что если эта запись попадет в руки милиции, то вам грозит тюремный срок за оставление места ДТП и причинение вреда здоровью средней тяжести, – убеждает

второй участник криминального дуэта. – Оригинал пленки я готов продать за четыре тысячи «баксов». По рукам?..

Сделав в больнице «липовую» справку, мошенники действительно могут обратиться в правоохранительные органы и потребовать возбудить в отношении вас уголовное дело. Доказательством вины водителя будут служить видеозапись и справка из медучреждения.

Задержать аферистов милиционерам пока не удалось, однако следствие уже вышло на их след. Ну а до тех пор, пока криминальная парочка гуляет на свободе, оперативники рекомендуют автомобилистам быть

бдительными на дорогах, а в случае даже незначительного дорожного инцидента с пешеходом – вызывать ГАИ.

Милиционеры особенно подчеркивают, что предельно внимательными надо быть водителям «Газелей» и грузовиков, поскольку большие габариты транспортного средства делают мошенников невидимыми для водителя.

Такие банды пешеходов орудуют не только в Москве, но и в столичном пригороде. Однако благодаря стараниям сотрудников ГИБДД Московской области одну бригаду аферистов удалось изобличить и задержать. В отношении задержанных возбуждено уголовное дело.

Матвей БЫКОВ

ПУГАЛО ДОРОЖНОЕ

На службу в украинскую Госавтоинспекцию набирают фанерных инспекторов

Российских дальнбойщиков, регулярно совершающих рейсы в Украину, ожидает два весьма любопытных нововведения тамошней ГАИ. В частности, блюсти порядок на международных трассах будут в большинстве случаев не живые инспектора дорожно-патрульной службы, а их точные копии, сделанные из фанеры. По словам заместителя начальника управления ГАИ по Львовской области Игоря Слывка, его ведомство испытывает сильный дефицит кадров, или, говоря проще, фанерными сотрудниками он хочет пополнить личный состав,

ибо выходить на дорогу и нести службу попросту некому.

На изготовление манекенов Департаментом ГАИ Украины и региональными властями уже выделены деньги, так что первые дорожные пугало в скором времени появятся в наиболее аварийно опасных местах. Правда, власти опасаются, что «лжемилиционеры» будут воровать автомобилисты, поэтому разработчики манекенов продумывают средства защиты от воришек.

Но это далеко не единственное новшество гаишников соседнего с

Россией государства: в ближайшие месяц-два украинских инспекторов переоденут в новую форму. Смена одежды связана с тем, что руководству украинской ГАИ все чаще стали поступать сведения о переодетых в инспекторов бандитах. Особенно часто жертвами «косящих» под гаишников бандитов становились российские дальнбойщики.

– Синяя форма наших сотрудников стала слишком легкой добычей для криминальных элементов, – рассказывает заместитель начальника Департамента ГАИ МВД Украины Леонид Мыколаенко. – Новая форма будет гораздо сложнее в изготовлении: она будет не на пуговицах, а на молнии и, кроме этого, появятся большие оранжевые полоски. На рукавах обязательно будут шевроны: на левом – эмблема МВД, на правом – знак подразделения. Другие атрибуты настоящего инспектора, как-то: нагрудный знак с номером, жезл, белый пояс и кобура, останутся без изменений.

Также заместитель украинской ГАИ сообщил, что останавливать транспорт инспектор может только жезлом, а различного рода катафоты и световозвратные дики отныне вне закона. Ко



всему прочему гаишникам теперь запретили нести службу на личных авто.

– Если инспектор стоит на трассе, а рядом нет служебного автомобиля с синими номерами, такой сотрудник, скорее всего, ненастоящий, его требования об остановке можно игнорировать. Но в этом случае не забудьте

подъехать к ближайшему посту ГАИ и сообщить о подозрительном патруле.

Любопытно, а когда наше руководство ГИБДД запретит своим подчиненным патрулировать трассы на личных, а не служебных машинах? А то, знаете ли, страшно становится, когда из гражданской машины выбегает

субъект с палкой и просит остановиться. Правда, заметим, что руководитель подмосковной ГАИ уже давно запретил своим подчиненным выходить в дозор на личном транспорте. Что ж, будем ждать, когда примеру гаишников Московской области последуют их коллеги из других регионов.

Ефим СВИСТУН

БРЕМЯ ПЛАТИТЬ

Автомобилист попадет в тюрьму за то, что продал автомобиль по доверенности!

Как известно, платить за то, что тебе уже давно не принадлежит, не любит никто, а посему россияне, не будь дураками, ищут различные лазейки ухода от налогового бремени. Способов «откреститься» от фискальных органов масса, правда, некоторые из них вполне могут довести и до тюрьмы, как это случилось с автомобилистом из Владивостока.

Заместитель прокурора Ленинского района Владивостока Мирослав Ермолаев подписал обвинительное заключение по делу одного автовладельца, обвинив его в нарушении уголовного законодательства России. Водителю инкриминируют часть 1 статьи 306 часть УК РФ (заведомо ложный донос о совершении преступления). Это первый прецедент в истории России, и очевидно, что скоро по стране прокатится волна уголовных дел в отношении хитроумных автовладельцев...

– Я продал по доверенности свою машину еще в 2003 г., — пояснил в прокуратуре попавший под следствие автомобилист. — Спустя два года получил гору квитанций от налоговой, новый владелец пообещал заплатить по счетам, но вместо этого исчез. Тогда я решил подать заявление об угоне автомобиля — так все сейчас делают...

Уже на следующий день якобы краденый «конь» вместе с поверенным был остановлен на посту ДПС. Гаишники быстро смекнули, что истинная подоплека заявления об угоне — уход от налогов (у остановленного шофера с документами был полный порядок). В тот же день милиционеры

разыскали лжеца и передали в районную прокуратуру. Вот-вот должно состояться судебное заседание, где будет решаться судьба собственника злосчастной машины. Гособвинение настаивает на самых жестких санкциях, а это либо весомый штраф (от 100 до 200 МРОТ), либо лишение свободы на срок до двух лет.

Вообще надо заметить, что продажа автомобилей по доверенности уже давно стала излюбленным методом избавления от автомобиля. Да вот загвоздка: избавление от машины столь простым способом уже через несколько месяцев сулит неприятности в виде квитанции из налоговой инспекции. Но россияне в совершенстве овладели тремя способами ухода от навязчивых налоговиков. Наиболее цивилизованный способ — разыскать субъекта, которому в свое время был продан автомобиль. Прав-

да, сделать это не всегда удастся, поэтому владельцы авто вынуждены идти в ГАИ «выбракосывать машину». Но этот способ приемлют далеко не все, ведь об очередях в регистрационные подразделения Госавтоинспекции многие знаю не понаслышке.

И вот здесь-то и посещает голову не совсем честная мыслишка — заявить в милицию, что, дескать, машину угнали, и пусть пропавший поверенный сам расхлебывает кашу с милиционерами. Плюсы налицо: минимум формальностей и очередей нет. Этот легкий, но гадский способ ухода от налогов пришелся по вкусу россиянам. Однако хотим предупредить, что прецедент уже практически создан и всяк, кто в надежде уйти от налогов будет подавать в милицию ложные заявления об угоне, рискует сменить привычный деловой костюм на тюремную рубу.



Ефим СВИСТУН

УРОКИ ПРАВОСУДИЯ**Верховный суд России рассказал гаишникам и мировым судьям, что они наказывали автомобилистов вопреки закону**

У гаишников, как известно, во главе угла всегда стоит денежный вопрос. И уж если служивых что и интересует в вопросах безопасности дорожного движения, так это исключительно платежеспособность водителей. Для своих корыстных целей они даже научились филигранно подменять одни статьи КоАП другими (причем – более суровыми!). А иногда стражи дорожного правопорядка и вовсе «разводили» шоферов на пустом месте. Благо, в ситуацию вмешался Верховный суд РФ, доказавший гайцам, что они частенько занимались произволом, прикрываясь законом.

Взять, к примеру, ситуацию с полисами ОСАГО. Согласно Административному кодексу России, управление автомобилем по просроченному полису наказывается солидным штрафом, в то время как по закону обязательной «автогражданке» у шофера есть так называемый 13-й месяц в году. То есть после истечения срока договора в течение 30 дней клиент может рассчитывать на выплату по ДТП, не внося деньги за новый полис. Однако гаишников подобные тонкости правил страхования совершенно не интересовали: коли срок действия истек – будьте любезны заплатить штраф.

Отстоять свои погрязшие права автомобильный люд мог в суде, да вот загвоздка – поголовное большинство мировых судей придерживались точки зрения ГИБДД. Но хвала Пленуму Верховного суда РФ, который расставил все точки над «i» в этом заковыристом для гаишников вопросе: «Водители, управляющие авто в период действия договора ОСАГО, не превышающего 1 года и 30 дней, не могут быть привлечены к административной ответственности по части 2 статьи

12.37 КоАП РФ». В переводе на язык электората это означает, что инспектора ДПС были не вправе штрафовать автомобилистов за просроченный менее чем на 30 дней полис ОСАГО.

Но это далеко не все, чем порадовал нас Верховный суд. В обзоре законодательства и судебной практики за первый квартал 2006 г. главные судьи России разобрались и с просроченными транзитными знаками. Вспомним, как это было в жизни: если гаишники ловили водителя с просроченными «транзитами» они без промедления оформляли его по части 2 статьи 12.2 КоАП. А это, между прочим, либо 2500 рублей штрафа, либо лишение прав на срок до четырех месяцев. Верховный суд на эту проблему зрит иначе: «Знаки «Транзит» выдаются на машины, временно допущенные к участию в движении. Наличие регистрационного учета является основополагающим условием для допуска его к участию в дорожном движении и получения постоянных государственных регистрационных знаков. Поэтому в случае управления автомобилем с просроченными регистрационными знаками «Транзит» водитель может быть привлечен к административной ответственности по статье 12.1 КоАП РФ (предупреждение или штраф в 50 рублей), а не по статье 12.2 части 2 КоАП РФ». А что, спрашивается, делать «рулевым», если мировой судья до сенсационного решения своих высокопоставленных шефов забрал у них права? Выход есть только один, причем неизбежно сопряженный с очередями. Необходимо подать в прокуратуру жалобу с требованием внести протест на вступившее в законную силу решение суда. К данной жалобе не забудьте подшить копию бездарного решения ма-

лограммного мирового судьи и выдержки из «обзора законодательства и судебной практики за первый квартал 2006 года», утвержденного Пленумом Верховного суда России. В течение двух недель вам должны будут вернуть незаконно экспроприированные водительские права.

...Совсем несправедливо гаишники поступали с автомобилистами, колесящими по дорогам без одного госномера, потерянным, скажем, на кочке – как и в предыдущем случае инспектора оформляли водителей по «лишенческой» статье 12.2 часть 2 КоАП РФ.

А по мнению Верховного суда РФ, это самое настоящее надругательство над законом. «Согласно требованиям государственного стандарта, на транспортном средстве должны быть установлены два государственных регистрационных знака в предусмотренных для этого местах, – пишут в своем обзоре судьи. – Часть 2 статьи 12.2 КоАП РФ предусматривает ответственность за управление авто без двух номерных знаков. Отсутствие же одного регистрационного знака лишь затрудняет идентификацию автомобиля и соответственно не образует состава административного правонарушения по части 2 указанной выше статьи. С учетом того, что один из регистрационных знаков доступен для обозрения, такое правонарушение следует квалифицировать по части 1 статьи 12.2 КоАП РФ (предупреждение или штраф в 50 рублей)».

Не менее любопытно и другое решение Пленума верховных судей России. Весьма типичная ситуация: произошло ДТП, в котором сумма причиненного ущерба составила 100–150 «баксов». Авария оформлена надлежащим образом, но ни у одной из сторон нет желания собирать справки и

ждать, когда страховщики соизволят заплатить, а поэтому виновник аварии отдает пострадавшему требуемую сумму из личного кошелька, берет расписку и идет с ней к своему страховщику, дабы получить компенсацию. Но там получает отказ.

И такое положение вещей Верховный суд счел незаконным! В том случае, если вы, как страхователь, самостоятельно возместили потерпевшему вред, то вы тем самым сэкономили деньги страховой компании, которые она была обязана выплатить потерпевшему при наступлении страхового случая. Поэтому ваши требования о возврате вам потраченных сумм вполне обоснованы и основаны на статье 1102 Гражданского кодекса РФ, которая предусматривает обязанность возвратить неосновательное обогащение.

Разумеется, страховая компания будет иметь право выплатить вам страховое возмещение лишь в том случае, если вы сумеете подтвердить ей документально, что дорожно-транспортное происшествие действительно имело место и что реально понесенные вами убытки, связанные с наступлением страхового случая, составляют именно ту сумму, которую вы заплатили. Если такие доказательства у вас есть, уплаченные вами потерпевшему в аварии деньги могут в полном объеме вернуться к вам.

И еще одно судьбоносное для автомобилистов и страховщиков решение российского Верховного суда. Предположим, вы попали в аварию на стоянке возле супермаркета типа «Икея» или «Ашан». Позвонив в ГАИ, чтобы вызвать инспекторов для оформления, вы наверняка услышите сонный голос дежурного, который сообщит, что гаишники на оформление не поедут, ибо территория, принадлежащая супермаркету, является внутренней территорией организации и



Правила дорожного движения на нее не распространяются. Наши российские страховые компании тоже заявляют, что возмещать ущерб в ДТП не будут, ибо законом об обязательной «автогражданке» это не предусмотрено. С одной стороны, страховые компании формально правы: согласно статье 6 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» не относится к страховым случаям «наступление гражданской ответственности владельцев транспортных средств вследствие причинения вреда при движении транспортного средства по внутренней территории организации». Следовательно, страховщик не обязан выплачивать страховую сумму, если причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевшего произошло при движении автомобиля по такой территории.

Но вместе с тем законодательство никак не раскрывает понятие «внутренняя территория организации». Как сказано в «Обзоре законодательства и судебной практики Верховного суда Российской Федерации за 1-й квартал 2006 года», внутренняя территория организации представляет собой земельный участок, прилегающий к

зданию организации, который принадлежит ей на праве собственности или на ином законном основании. Такая территория предназначена для движения транспортных средств в целях обеспечения деятельности организации, имеет ограждение и характеризуется наличием ограниченного режима допуска на нее транспортных средств и выезда с нее (говоря по-русски, пропускной режим).

Территория супермаркетов вряд ли подпадает под определение внутренней территории организации, ибо она не имеет вышеуказанных признаков – она не ограждена и, что самое главное, не имеет пропускного режима.

Напоследок нам бы хотелось поблагодарить Верховный суд Российской Федерации за столь долгожданные и, главное, справедливые решения. Вот только огорчает одно – служителям Фемиды потребовалось три года (столько живет «автогражданка»), чтобы внести ясность в отношениях водителей и страховщиков, и год (примерно столько времени не было ясности в вопросах потерянных регистрационных знаков и просроченных «транзитов»), чтобы убедить гаишников и судей в их собственной некомпетентности...



Матвей БЫКОВ

ОПАСНЫЙ ИЗВОЗ

Таксисты стали легкой добычей для супостатов

Профессия дальнбойщика и таксиста сродни профессии «солдата удачи» – шансы не вернуться живым с работы более чем велики. Но если нашего брата дальнбойщика преследуют ради крупной наживы (денег на закупку товара, груза или автомобиля), то таксистов «пускают в расход» по пустяку – из-за пятисот рублей или потрепанного мобильного телефона.

Редкая криминальная сводка обходится без сообщения об ограблении или убийстве таксиста. Особенно напряженно дела обстоят в дальних регионах страны. Вот лишь немногие, но характерные примеры. В Усольском районе Иркутской области на обочине дороги был обнаружен сгоревший ВАЗ-2105 с обгоревшим телом. В ходе розыскных мероприятий по подозрению в убийстве были задержаны уроженец села Ангарск гражданин Астахов и житель поселка Китой г-н Чернов. По признанию мужчин, на «мокрое дело» они пошли из-за электропилы и перфоратора, увиденных в салоне «пятерки».

В Нижнеилимском районе все той же Иркутской области в лесополосе в 13 километрах от деревни Хребтовая грибниками обнаружен автомобиль ВАЗ-2106. В салоне машины находилось бездыханное тело водителя. Вскоре сотрудники уголовного розыска вышли на убийц (Белоглазова и Кузакова), задушивших водителя ради его дневной выручки.

9-й километр трассы Усть-Илимск—Братск. В автомобиле Toyota обнаружен мужчина с пулевым ранением в затылок. Выяснилось, что убитый зарабатывал на жизнь частным извозом и, скорее всего, инцидент произошел на почве выручки. По подозрению в убийстве задержан тридцатилетний мужчина, нажавший на курок из-за... мобильного телефона стоимостью в 500 рублей и документов.

В Вологде случилась зверская расправа над «извозчиком». Ночью



молодой человек решил проводить свою спутницу до дома на такси: вытянул руку в надежде, что к ним тут же подъедет стоящая в нескольких метрах «Волга» с «шашками» на борту. Но «зеленый огонек» стоял, как ни в чем не бывало. Тогда парень направился будить водителя, однако когда увидел перерезанное горло «рулевого» и салон, забрызганный кровью, молодой человек резко передумал брать таксомотор и, вернувшись к своей даме, предложил ей прогуляться пешком. Но барышня заупрямилась и попросила поймать «тачку». Пожелание леди было исполнено, она села к частнику в машину, скомандовала бойфренду сесть рядом, после чего парочка покинула злополучное место.

Через полтора часа к барышне в гости наведались милиционеры.

– На Лечебной улице, напротив дома №20, обнаружен труп таксиста, – «обрадовали» известием заспанную девушку опера. – По свидетельству подвозившего вас до дома шофера, последними на месте преступления были вы с молодым человеком.

Барышня была не в курсе событий и без обиняков направила «следопытов» к своему молодому человеку. До утра продолжался допрос. Следова-

телям парень честно рассказал, что действительно был на месте преступления, но спешно его покинул, испугавшись, что убийство таксиста «повесят» на него с подругой.

Позже нашелся свидетель, который подтвердил непричастность парочки к убийству таксиста. Так или иначе, но в первые часы после убийства милиционерам не удалось выйти на след преступников, и к расследованию подключилась городская прокуратура. Внимание прокуратуры к убийству таксиста отнюдь не случайно: несколькими днями раньше в Заречной части города аналогичный случай произошел с другим шофером таксомотора. Ему также перерезали горло и отняли всю выручку. К счастью, мужчина выжил. Отлежавшись в больнице, пострадавший смог рассказать, что нападавших было трое. Забрав все деньги, они хотели угнать его автомобиль, но когда водитель попытался оказать сопротивление, гангстеры полоснули его ножом по горлу и оставили умирать в машине.

По версии прокуратуры, в Вологде появились так называемые охотники на таксистов. Следователи призывают водителей быть бдительными и не подвозить подозрительные компании.

Shell - оптимальное решение
для Вашего бизнеса



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

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

ОДОЛЕНЬ

Официальный дистрибьютор Shell

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



17

МАТРИКС[®]
Trucks&Trailers

ООО «Матрикс Trucks&Trailers»

Грузовики

DAF



DAF LF 55 13 FT 4x2
64 500 Euro

Полуприцепы

BURG



DAF CF 85 4x2
83 400 Euro



DAF XF 95 FT 4x2
88 300 Euro

Новая и б/у техника со склада в Москве

127015, Москва, ул. Вятская, д. 27, строение 7, 2 этаж

Тел.: (495) 777-0130

Т/ф.: (495) 777-0124

www.matrix-tt.ru





Алексей Виноградов
Фото автора

Ульяновские Isuzu

11 июля прошло торжественное открытие сборочного производства компании «Северсталь-авто» автомобилями Isuzu NQR71 на площадке Ульяновского автозавода. Первые собранные здесь машины стояли рядом с цехом. После пламенных речей и традиционного разрезания ленточки прошло подписание лицензионного договора.

Весь бизнес принадлежит «Северстали-авто». Никакого совместного предприятия нет. А все инвестиции Isuzu в этот проект сводятся к командировочным и другим расходам того же рода. Под сборку японских грузовиков отведена половина цеха малых серий автозавода. Естественно, она подверглась реконструкции и... не знаю даже как назвать тот ремонт, который был сделан. Во всяком случае, в цеховые полы можно смотреться,

как в зеркало. И все потому, что японцы потребовали чистоты помещения.

Модель, которую здесь собирают, – Isuzu NQR71. Полная масса 8 т, собственная сухая для шасси: 2,4–2,5 т. Впечатляет? Грузоподъемность бортового автомобиля пять тонн. Ходимость до миллиона километров. Все основные узлы и агрегаты поставляются Isuzu. Несколько насторожил вопрос локализации. То есть, когда речь шла о том, что аккумуляторные батареи и дисковые колеса будут отечественными (ближняя перспектива), дурных мыслей не возникло. А вот прозвучавшая идея обуть японский грузовик в отечественную резину... Дай Бог, чтобы это случилось не при нашей жизни!

Знакомство с машиной и порадовало, и разочаровало. Прежде всего, отмечу внутренние скаты задних колес на футорках. Далее вижу просто выкинутые на улицу аккумуляторы – в

таком исполнении они проживут на машине до первого мороза, когда и будут украдены. Совсем пустяк – отсутствие удлинителя для контроля давления и подкачки внутреннего ската. Пустяк-то пустяк, но неуважение к транспортнику. Стоит ли экономить «на спичках»? Деталь-то копеечная! Отмечу и многолистные рессоры – идеальную подвеску для «направлений», но не дорог. А ведь машины такого класса работают как раз на дорогах! И, наконец, гидропривод тормозов. Он, конечно, ничем не хуже любого другого, однако работу с прицепом практически исключает. Но это уже мелочи: далеко не у всех возникает подобная нужда.

Кое-что из перечисленного может исправить Isuzu – есть у компании версии и посовременнее. Но все же на месте «Северстали» я создал бы собственную, пусть и небольшую, конструкторскую службу. Дабы нормально адаптировать машину к российским условиям. И дело не столько в пресловутой «русской зиме», – в конце концов, Европа уже прочувствовала большинство ее аспектов на собственной шкуре, сколько в менталитете водителей и транспортников. Не зря же ГАЗ ушел от многолистных к малолистовым рессорам. Как «шофер» (именно так было написано в



моем «комбинатовском» пропуске) замечу: «иномарка» должна оправдать свое высокое звание, иначе – за что плачены бешеные «бабки»?

А деньги за ульяновские Isuzu просят вовсе не маленькие: 868 тыс. руб., что даже по курсу 27,0 превышает \$32 тыс. В пересчете на ресурс – 0,032 цента на километр. Здорово, конечно. Но ведь есть и вторичный рынок! Как-то еще он оценит трехлетку Isuzu?

Тем не менее, изготовленные машины уже выкуплены. Позвольте представить: фирма «Сергеев посад» (учредитель Сергей, располагается на

Посадской улице) из Екатеринбурга. Этот продавец подумывает, о чем удалось узнать неформально, за обедом, не выкупить ли все собранные до конца года в Ульяновске Isuzu? В конце концов, не так уж много машин пока готовы делать в Ульяновске... И екатеринбуржцы не сомневаются в продажах – имидж «японцев» в их городе высок. Но вот в чем вопрос: долго ли он продержится, не адаптирую ульяновцы машину к российским реалиям?

Так что рыночная раскладка пока далеко неоднозначна. Пусть «Бычок» большая европейская «семерка» считает сошедшим со сцены, однако на нашем рынке прекрасно работают еще и «Зубренок», и «Валдай». В ту же нишу лезет КамАЗ с моделями «4307» и «4308». «Большая семерка» тоже не горит желанием оставлять рынок россиянам и твердо рассчитывает на свой кусок. К слову, примерно за те же деньги. И пусть «Северсталь-авто» строит громадь планов. Да еще такое (собрать в год до 10 тыс. машин), что на открытие скромного сборочного участка примчался собственной персоной президент Isuzu. Но реальных шагов к освоению рынка ни в части его исследования, ни в части рекламной политики наш журнал – старейший из поступающих в розничную продажу – пока не увидел.





Алексей Мошков
Фото автора

Младший брат «Газели»

Московские власти из года в год ужесточают правила въезда в центр, усложняя и без того нелегкую жизнь владельцев грузовиков. И производители стремятся воспользоваться сложившейся ситуацией. На суд заказчиков выставили свои малотоннажные модели все, кому не лень. Маленький фургончик можно увидеть на базе любой легковой машины, от «Оки» до «Волги». Если учесть, что разнокалиберные «каблучки» по грузоподъемности не дотягивают до милостиво разрешенной Лужковым одной тонны, а уазовскую «буханку» предпочитают в основном ремонтники и аварийные службы, то станет понятно, что единственной машиной, способной хоть как-то защитить Москву от нашествия «портеров», является «Соболь». Тем более что фургончик этот сравнительно недавно обзавелся бортовой модификацией. Отличный повод познакомиться с ним поближе.

Первое, что я увидел, прибыв на площадку одного из дилеров «ГАЗа», компании «Автофрестайл», огромное скопление «Газелей» всех модификаций. Ряды «Соболей» и «Валдаев» смотрелись на их фоне очень скромно.

– Неужели после всех запретов «Газели» в Москве еще кому-то нуж-

ны? – интересуюсь у продавцов.

– Еще как, берут настолько хорошо, что мы сейчас работаем по предоплате, как в старые добрые времена.

– А что с «Валдаем»?

– Полная масса 7,1 тонны, вот что, – отвечают продавцы.

Но несмотря на это, продается и

«Валдай», и, что еще более удивительно, большие «ГАЗоны» тоже находят себе хозяев. Нет в наличии только вездехода ГАЗ-3308 – уж больно специфический товар. Ведь внедорожники ездят мало, и их парк обновляется медленно. Да и Москва – асфальтовый регион. Но пора идти на стоянку.



Первой на глаза попадает «Газель» с дизелем Газ-560 (бывший «Штайр»). Слухи о его скорой кончине оказались преувеличенными. Спрос на него, хотя и маленький, но не иссякает. Надо с этой машиной разобраться, ведь точно такой двигатель может ставиться и на «Соболь». Здесь очень интересная конструкция, головка у него отлита заодно с цилиндрами. С одной стороны, это хорошо, ведь прокладка между ними – потенциальный источник неприятностей. А с другой – интересно, что делать, если прогорит клапан. Еще из нетрадиционных (для нашего автопрома) решений – микропроцессорная система управления и насос-форсунки, приводимые в действие распредвалом. Хотя лично мне интересно было бы иметь мотор не как у всех.

Все развивается по кругу? Подкачивающий насос – электрический. Может, для кого-то все это значит, что моторостроение в нашей стране идет дорогой прогресса, а для меня – только то, что современные дизели потеряли способность работать при полном отказе электрооборудования. Но электроника бывает и полезна. Например, теперь можно месяцами



По закрытому паркингу «Соболь» передвигается без проблем

ездить с неисправным турбонаддувом. Черного дыма не будет. Просто блок управления двигателем, получив сигнал о падении давления наддува, ограничит количество топлива, подаваемого в цилиндр, а мощность упадет на 30%.

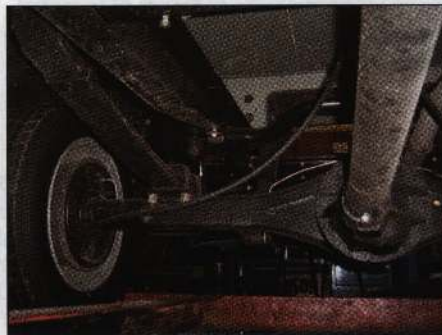
Дизель, хоть и имеет те же 4 цилиндра, чисто визуально занимает в моторном отсеке больше места, чем бензиновый ЗМЗ 4063, которым комплектуется большинство «Газелей» и «Соболей». Еще замечаю, что аккумулятор здесь емкостью 75 ампер-часов, зато электрооборудование осталось 12-вольтовым. Никаких «двойных стандартов», как на «Бычках». Интересно, как здесь работают тормоза? Оказывается, так же, как и на бензиновых машинах, только вакуум для усилителя (он здесь один, объединен с главным тормозным ци-

линдром) создается специальным насосом. Такую систему я уже видел на переделанном ГАЗ-66 из Смоленска. Еще у дизельной и бензиновой машин немного отличается сцепление, а все агрегаты, что расположены за ним, – одинаковые.

Направляемся к «нашему» «Соболю». Обычная бортовая машина, в самой дешевой комплектации, как я и просил. Под капотом стоит двигатель ЗМЗ-4063. От «Волговского» он отличается наличием карбюратора, хотя зажигание оставлено микропроцессорным. Такое странное сочетание еще можно встретить на «Оке». Кстати, «151-й» карбюратор – устройство, довольно совершенное. Здесь удобно контролировать уровень топлива в поплавковой камере, ведь при демонтаже верхней крышки поплавков и запорный клапан остаются внизу. А если



Передний мост для «Соболя» создан из «Чайковского»



Задний мост также происходит от «Чайки»



Самый популярный двигатель – ЗМЗ-4063





уровень все-таки повысится, то дренажная трубка сольет излишки обратно в бак. Короче говоря, залить свечи с ним довольно сложно.

Передняя подвеска на «Соболе» с пружинами и рычагами, как на легковой машине, задняя – на малолитровых рессорах. Спереди и сзади – стабилизаторы поперечной устойчивости.

Однако пора узнать, каков «Соболь» в действии. Путь из салона на улицу пролегает через подземный гараж, но благодаря малым размерам грузовичок уверенно чувствует себя на автостоянке. Нет никаких затруднений и с выездом, высота не мешает. В характеристиках машины, в графе «радиус разворота» написано 6 м.

Для меня это такая же загадочная надпись, как и 3-икс на рычаге переключения передач. «Давайте, покрутитесь тут на нем, а я снимаю», – обращаюсь к продавцам. Интересно, сколько полос нужно этому головасту, чтобы развернуться?

Находим участок двухполосной дороги, руль «лево на борт», пошел! Останавливает наш эксперимент довольно высокий бордюр. Повторяем попытку, выкрутив руль заранее. Обидно, но чтобы развернуться на двух полосах, нам не хватило какого-то десятка сантиметров. Впрочем, поднатужившись, пустой «Соболь» бордюр все-таки одолел... Несмотря на это, геометрическую проходимость машины мож-

но считать отличной. Ведь на большом «Газоне», для того чтобы развернуться, нужно 4 полосы, из которых 2 крайние должны быть широкими. А в его характеристиках написано: радиус разворота – 7,9 м. Так что производителям этот параметр стоило бы указывать в «полосах».

Во время попытки вывернуть машине колеса до упора послышался характерный звук работающего гидроусилителя. Зачем он нужен такой козьявке? Наверняка на нем можно сэкономить. Еще пару сотен долларов можно было бы сберечь, если бы дуги и тент не входили в обязательную комплектацию. Ведь если человек постоянно возит боящиеся осадков грузы, он выберет фургон. А ведь все это хозяйство надо где-то хранить, да и постоянно ставить-снимать тент – тоже радости никакой.

– «А у нас еще и фургон есть!» – сообщают мне продавцы. Не знаю, найдет ли он применение: в машинах малой грузоподъемности «будка» съедает немало нужных килограммов. Здесь важно другое. В прайс-листе «Автофристайла» в день моего визита фигурировали более 30 модификаций «Соболей» с разными двигателями, кузовами и кабинами. Есть даже модели 4x4. И изготавливаются все они не где-нибудь на стороне, а на самом заводе. А это значит, что ГАЗ взялся за это направление всерьез. Тем лучше для нас с вами.





HYUNDAI TRUCK & BUS

«Хендэ КомТранс Рус»
Официальный дистрибьютор
коммерческих автомобилей
www.hyundai-comtrans.ru

HD 120



Технические характеристики HD-120:

Грузоподъемность – 5 т
Полная масса – 12,4 т
Дизельный двигатель 6.6 л; 196 л.с.

Среднемесячный платеж - 1400\$*

* - Лизинг 36 месяцев, аванс 20%

Официальные дилеры в России:

Москва: «Хендэ КомТранс» (495) 255-2912, «Центр «Автофургон» (495) 744-0616, «Русбизнесавто» (495) 785-9999, «Каширка 39» (495) 323-7974, «Корея Автоцентр» (495) 932-8250, «Элекс-Полюс» (495) 741-4800, «Концерн Блок» (495) 231-2350.

Санкт-Петербург: Автоцентр «DACAR» (812) 327-0000, «ТД «Мосдизайнмаш» (812) 715-1754. **Астрахань:** ИП Лотис И. В. (8512) 39-5380. **Волгоград:** Компания «ВАЛ» (8442) 36-2222. **Воронеж:** «Лаборатория Охранных Систем» (4732) 21-4989. **Екатеринбург:** «Уралкомтранс» (343) 349-0760, «ГК Восточный Ветер» (343) 233-5888. **Ижевск:** «Интерпартнер» (3412) 75-4455. **Иркутск:** «Корея Моторс» (3952) 55-3383. **Казань:** «Нур-Авто» (843) 251-7766. **Киров:** «Престиж Авто» (8332) 56-8400. **Краснодар:** «ЮРТО» (861) 225-9380. **Красноярск:** «Hyundai Енисей» (3912)

65-5780. **Курск:** «Орлов» (4712) 50-6032. **Набережные Челны:** «Автоматгистраль-Сервис» (8552) 44-3050. **Нижний Новгород:** «Агат» (8312) 79-0077, «БЦР-Автоком» (8312) 582-999. **Новокузнецк:** «Хендэ Кузбасс» (3843) 74-5136. **Новосибирск:** «Сибмеддизайн» (383) 200-1070. **Омск:** «МИК 3,5,7» (3812) 55-77-77. **Оренбург:** «Центр коммерческой техники» (3532) 95-2270. **Пермь:** «Уралавтоимпорт» (3422) 42-8331. **Ростов-на-Дону:** «РБА-Ростов» (863) 254-4433, «Темп Авто-Дон» (863) 26-88-888. **Рязань:** «Фэст» (0912) 34-0356. **Самара:** «Автосалон Арго» (846) 263-5353. **Саратов:** «Авто-Моторс» (8452) 20-7711. **Ставрополь:** «Hyundai Service» (8652) 28-4848. **Сургут:** «СК-Моторс» (3462) 76-4039. **Томск:** «Автоцентр «Велес-40» (3822) 76-3308. **Уфа:** «Демо Моторс» (3472) 79-8453. **Челябинск:** «Эридан» (3512) 63-8234.

В коммерческом транспорте мы доверяем



Shell

RIMULA



Алексей Виноградов
Фото автора



Чайница из сервиса Volkswagen

Название или, если хотите, имя этого автомобиля имеет два перевода. Из возможных вариантов я выбрал тот, который, во-первых, до сих пор не использовался, а во-вторых, больше соответствует сути той версии Volkswagen Caddy, которая попала ко мне на тест-драйв. Сами подумайте, ну какой «мальчик-ассистент» из голой металлической коробки для перевозки грузов? Такой смысл вполне подходит варианту «комби», но он – не мой случай.

Автомобиль беру у официального дилера Volkswagen компании «Германика». Стоящий в ряду прочих представителей славной немецкой марки, внешне он не производит сильного впечатления. Зато голый металл гру-

зового отсека и установленные в полу складные полукольца для крепления груза сразу западали в душу. Пассажирская секция отделена пластиковой перегородкой, составленной из двух частей. Перегородка в нижней части

сплошная и решетчатая – сверху, что позволяет пользоваться втурисалонным зеркалом. Ее оцениваю нажатием руки, сначала легким, затем все более и более сильным. Заканчиваю проверку крепким ударом кулака. Солидно!



Грузовой отсек большой и голый

Знакомство с водительским местом проходит с заминкой. А все дело в том, что обычно для тест-драйвовских машин выделяют самые навороченные версии. И теперь в моей голове далеко не сразу укладывается то обстоятельство, что передо мной нечто противоположное: абсолютно «голый» вариант! Стекла в дверях поднимаются и опускаются вращением ручки, зеркала регулируются нажатием на них пальцем. Нет даже магнитолы или радиоприемника. О кондиционере, а уж тем более климат-контроле, и вспоминать не стоит. Кому-то это может показаться странным, однако именно такая комплектация вызвала мое глубочайшее уважение.

Поймите правильно. Если бы речь шла о легковушке или даже комби, я первый сказал бы: «Фи! Тоже мне, иномарка!» Но передо мною стоял натуральный маленький грузовичок, который должен отработать и вернуть каждый рубль собственной цены. Так что здесь все правильно. Ведь и «кондишн», и электростеклоподъемники, и зеркала с подогревом и настройкой электричеством, и многое другое можно заказать. Но задумайтесь, а что из перечисленно-



Кольцо для крепления груза



го реально используется настолько часто, чтобы оправдать собственную стоимость? И уж во всяком случае, лучше платить за то, чтобы что-нибудь получить, чем за то, чтобы от чего-нибудь избавиться.

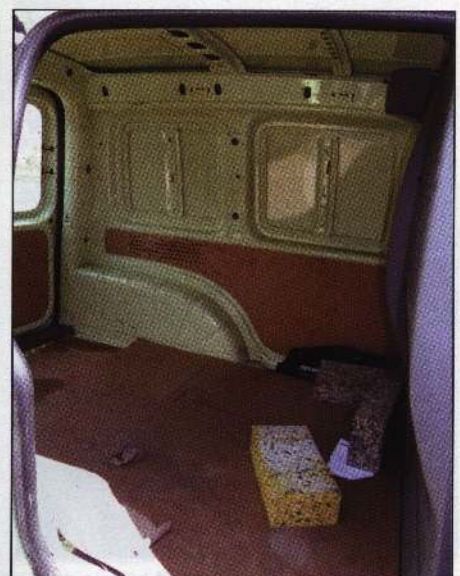
Одновременно «необходимый минимум» полностью выполнен. Пусть у сидений только две регулировки – сдвиг вперед-назад да наклон спинки, но руль регулируется и по высоте, и по наклону. При этом в процессе регулировки испытываешь удовольствие: все работает мягко и точно. Вот только рычаг блокировки продольного перемещения кресел силь-

но выдается за габарит сиденья, из-за чего портфель-«дипломат», поставленный в ноги пассажиру вплотную к весьма высокому сиденью, создает неудобства.

Выезд из «калашного ряда» преподнес свою порцию сюрпризов. Прежде всего, полной неожиданностью стала напольная педаль газа. А я-то думал, что в этом размере они давно ушли в прошлое... Порадовали сцепление и руль. Баранка при работающем моторе крутится одним пальцем, прижатым к ободу. Не скажу, что это в современном автомобильном мире большая редкость,



Домкрат и «баллонник» всегда под рукой



Кроме задних распашных имеется боковая сдвижная дверь





Обилие полочек и поднутрений радует



На панели приборов – ничего лишнего

кста, оказался потрясающе красивой машиной. Только теперь я наконец разглядел, что передо мною Touran в грузовом исполнении. Линии и поверхности плавно перетекают друг в друга, что сулит отменную аэродинамику, да и глазу на фоне всеобщей ботиночной «гриндерности» одноклассников все это очень даже приятно.

На ходу

В движении автомобиль доставляет удовольствие. Прежде всего, это руль с четким «нулем», превосходной стабилизацией и небольшим усилием вращения. Работать им можно в любом темпе и совершенно точно. Управление разгоном также можно оценить «на ять». Педаль газа, даром что напольная, позволяет совершенно четко дозировать тягу двигателя в любых пропорциях. Передаточные числа в коробке подобраны с чисто фольксвагеновской тщательностью. Ощущения на рычаге переключения передач – истинно фольксвагеновские. Более четкое и легкое переключение доводилось встречать только на Scania Irizar, но там для этих целей используется натуральный джойстик, а сам привод переключения – электрический.

скорее, наоборот, но жизнь при развозке «по точкам» облегчает здорово. Педаль сцепления с довольно большим ходом. Правда, понимаешь это, только пересев на легковую машину. Включение растянутое – почти на весь ход педали. А потому двигаться с пробуксовкой можно с любой скоростью. Полкилометра в час, четверть, восьмая... А на сколько хватит терпения? Машина идет... При этом никаких напрягов из-за не полностью выключенного сцепления за четыре дня и почти тысячу километров ни разу не возникло.

Движение вперед заканчивается знакомством с еще одной особенностью органов управления. Первое же прикосновение к педали тормоза заканчивается чувствительным тычком носа в баранку. Забегая вперед, скажу: к концу теста я понял: когда

педаль дошла до упора, значит, уже стоишь. Но до этого момента сопротивление педали почти не ощущается: как пятку от пола оторвал, так носом клюнул. В движении все это выглядит так: после 60 км/ч удобно, от 40 до 60 км/ч – легкий дискомфорт, до 40 км/ч – напрягает. Особенно в «пробках». Опять же, забегая вперед: по мере загрузки границы сдвигаются вниз, ехать становится легче, но полностью этот эффект не исчезает.

О перегоне машины к редакции скажу одно: он был полон открытий и состоял из привыкания. Но останавливаться на нем не буду. Тем более что и он, и последующие разезды только подтвердили все, уже сказанное. А вот на месте поджидало еще одно открытие. Caddy, изъятый из «фольксвагеновского» конте-



Огромные зеркала дадут фору не только одноклассникам, но и многим фургонам покрупнее



Рука цепляет подлокотник



Здесь бутылка с водой прекрасно едет

Пустой грузовой объем – превосходный резонатор. Не хуже, чем у скрипки Страдивари. И все дорожные шумы замечательно усиливает. Правда, ни одна панель не «поет» сама по себе – идет чистое и бескомпромиссное усиление дорожного шума. Исключение составляют двери. Их «подвякивание» вплетается в общий шум фургона и вовсе не радует.

Двигатель заглушен бесподобно – на холостом ходу только по тахометру и можно понять, работает он или нет. В итоге звук разгоняющегося на одной передаче Caddy сильно смахивает на звук разгоняющейся скоростной электрички. А после 3000 об/мин и мотор становится отчетливо слышен. Он издает откровенно «формульные» звуки. Забавно, но не более. Впрочем, все перечисленное поет и звучит, конечно... Но если приоткрыть окно, то на оживленной магистрали оно просто исчезает, съеденное наружным шумом. Кстати, если кинуть в кузов пару-тройку коробок, то машина становится заметно комфортнее по шуму.

По пути из редакции на МКАД вдруг вижу, что еду по колее. Еще метров через пятьсот до меня доходит: Что?! Вижу?! И моя «чайница» по этому безобразию едет, как по ровному?! Через пару дней, начав по-насто-



ящему «чувствовать машину», я убедился, что и на достаточно глубокую колею, и на профрезерованный асфальт Caddy все же реагирует, однако раз в сто менее остро, чем, скажем, ВИС или ижевский «каблук».

Двигатель, даром что автомобиль довольно тяжелый (почти полторы тонны в снаряженном состоянии), а его рабочий объем всего 1,4 л и мощность 55 кВт (75 л.с.), обеспечивает хоть небольшой, но ощутимый запас тяги. По мере загрузки он уменьшается, но сохраняется до момента, когда грузоподъемность использована полностью. Кому-то этого покажется мало, но для нормальной развозной работы такой энерговооруженности вполне достаточно. Больше того, выбирая машины для собственной фирмы, я бы остановился на версии 2.0 SDi мощностью 51 кВт или 70 л.с. В этом варианте максимальная мощность хоть и меньше, зато характеристика по моменту не в пример полнее. А гонки... Вам что важнее: товар вовремя доставить или на финише в «стрит-рейсинге» быть первым? И если второе, то зачем вам «чайница»?

Еще одна занятная особенность: на первых двух передачах по асфаль-

ту машина едет на холостом ходу. Точнее, ползет. Медленно так, но не дергается, не глохнет. В сочетании с длинноходной педалью сцепления с очень растянутым его включением это означает почти полное всепрощение. Почти, но все же неполное. Слишком уж уверовав в дружелюб-



Напольная педаль газа – редкость для этого класса



При переключении передач пассажир пепельницей воспользоваться не может





ность автомобиля и став совсем небрежным, я вдруг самым «чайниковским» образом глохну посередине дороги в «пробке». М-н-да... У всего есть свои пределы! К слову, «пробки» составили почти треть весьма не маленького пробега, но расход топлива получился в диапазоне 7–8 литров на «сотню». Очень даже неплохо для такой сравнительно большой и доволь-



Не какая-то хлипкая фитюлька – настоящий крепкий капот!



Контроль масла в двигателе

но тяжелой машины. Реальной развозки грузов, правда, на долю Caddy не выпало, хотя загрузить его я и попробовал. Так что приведенная цифирь – для пустого варианта. С грузом будет побольше.

Плавность хода порадовала. Хотя это и грузовой автомобиль и соответственно подвеска у него довольно жесткая, но при прохождении «поперечных волн» на дороге возникал даже меньший дискомфорт, чем на вазовской «классике». Задком, впрочем, машина все же «взбрыкивала», но лежащие в кузове предметы не громяхают. Видимо, сказывается сравнительно длинная база.

И кое-что еще

Вот и пришла пора прервать поток превосходных оценок. Мы как-то привыкли считать, что это только для нашей страны «ложка дегтя» в «бочке



Аккумулятор «живет» в чистоте

меда» – дело обыденное. Ан нет! При ближайшем рассмотрении выясняется, что и германскому автостроению сие не чуждо. Ну а если конкретно...

Стеклоподъемники на Caddy вовсе не «фольксвагеновские», прославившиеся тем, что при минимальном усилии на ручке обеспечивали полную надежность закрывания стекла. Усилие к ним надо прикладывать хоть и не чрезмерное, но вполне заметное. Хуже то, что при попытке воспользоваться ручкой рука цепляет подлокотник. Это раз. Второе: при переключении передач рука нет-нет, да и коснется торпедо. Оно б и не важно, но пепельница расположена так, что при этом пассажир пользоваться ею не может. Понимаю, Евро-союз борется с курением. Но тогда зачем пепельница вообще?

Для бутылок имеется две пары мест между сиденьями. Задняя пара – под пластиковые бутылки, передняя – под стеклянные. Задними местами можно пользоваться на ходу – бутылки замечательно стоят в процессе движения. Передними – только на стоянке. В движении бутылки упадут. Мне, во всяком случае, больше трехсот метров «стекло» провезти не удалось. Даже при всем старании ехать плавно.

Вопрос цены

Для такого автомобиля, не побоюсь повториться, каждый рубль цены означает дополнительную «отработку». А потому применительно к бизнесу у каждого свой счет. Но все же \$17 868 – это заметно больше, чем у других изготовителей подобных машин. И прошу заметить: это даже не



Под капотом все под крышками

дизель, который априори на «штуку баксов» дороже. Но все же глянем, что в активе. Прежде всего, заметно больший, чем у других европейцев внутренний объем.

Модной формулировкой стала идея про «два европоддона». Но рискну напомнить: «пакет» «пакету» рознь, и собранные на стандартном европоддоне, по объему они могут отличаться раза в три-четыре. А значит, в некоторых случаях пару таких пакетов не удастся впихнуть даже в Caddy, а в других – с запасом хватит ижевского «каблука». А вот мелких коробок в Caddy можно реально засунуть больше. И намного.

Что еще в активе? Потрясающее дружелюбие и комплектация – ничего лишнего. А еще имидж фирмы, как солидного производителя – «ну очень качественных!» – автомобилей. Правда здесь приходится вспомнить и некоторые эргономические просчеты, что переводит «актив» в «пассив». Согласитесь, для фирмы, еще недавно кичившейся высочайшим качеством выпускаемых ею «жуков», и тяжеловатые неудобные ручки стеклоподъемников, и невозможность использования пассажиром пепельницы – серьезный «фитиль». Не радуют и дискомфортные на малых скоростях тормоза. Все это несколько портит репутацию «солидной» фирмы, правда, не мешает работе и доходам. И отмечу, что все остальное работает идеально.



Подведем итог. Так уж вышло, что с VW Caddy я пересел на другую, очень близкую европейскую машину. И вердикт выношу уже с учетом более позднего опыта. А он такой: Caddy посolidнее будет. И по вместимости, и по ездовым качествам, и по цене. А значит, следует очень внимательно отнестись к соответствию размеров автомобиля именно вашим перевозкам.

**Редакция благодарит
ООО «Фольксваген Груп Рус»
и компанию «Германика» за
предоставленный на тест
автомобиль.**



Техническая характеристика Volkswagen Caddy (данные производителя)

| | |
|---|------------------|
| Объем кузова, м ³ | 3,2 |
| Грузоподъемность, кг | 750 |
| Снаряженная масса, кг | 1400 |
| Полная масса, кг | 2150 |
| Двигатель | бензиновый |
| Рабочий объем, см ³ | 1390 |
| Номинальная мощность, кВт (л.с.) при об/мин | 55 (75) при 5000 |
| Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин | 127 при 3300 |
| Габариты автомобиля (длина x ширина x высота), мм | 4405x1802x1833 |
| Максимальная скорость, км/ч | 148 |
| Время разгона до 100 км/ч, с | 17,9 |
| Расход топлива при 90 км/ч с половинной загрузкой, л/100 км | 6,5 |
| Емкость бака, л | 60 |



Дмитрий Жигульский
Фото автора и Volvo Truck Corporation

Volvo взялось за старое

Когда за нами закрылись толстенные створки подземного бункера шведских ВВС, а жаркое июньское солнце сменилось на прохладное дыхание темного подземелья, мне вдруг представилось, что сейчас из темноты тоннелей появятся стада Орков или оживут еще какие-нибудь монстры из фильма «Властелин колец» и... цвет европейской журналистики пойдет на закуску этим тварям. Но вместо «милых» созданий, под звуки музыки из темноты выехали грузовики с голубыми кабинами. Они начали прятаться в многочисленных боковых проходах бункера, словно играя в прятки, периодически появляясь в центральном туннеле. Когда мне порядком надоело гадать, откуда появится и куда спрячется в очередной раз голубой призрак, грузовики остановились перед журналистами и люди, отвечающие за PR компании, начали расписывать достоинства машин. Так шведская компания Volvo представила свои новые грузовики серии FL и FE.

Такой мир увидел VOLVO FL6 в 1986 г.



Дитя кровосмешения

Машины действительно новые, а не рестайлинг старых, чем обычно грешат все производители, представляя иногда слегка измененный бампер или новую окраску за бессонный труд

многотысячного коллектива. Одна оговорка – новая для Volvo, но не для компании Renault, где такие кабины выпускают и ставят на грузовики Renault Midlum и Premium. Конечно, иная, чем у Renault, облицовка радиа-

тора и фирменный «вольвовский» бампер с разнесенными по его углам фарами облагородили и, с моей точки зрения, улучшили дизайн, но...

Вот она – глобализация, ешкин кот. Когда на смену индивидуальности и оригинальности приходят прагматизм и сухой экономический расчет. Когда ограниченное количество людей начинает всем диктовать выбор энергетических источников на земле, концепцию развития автотранспорта или моду в одежде часто не во благо остальным, а во имя золотой монеты в своих карманах. Шведы, не долго думая и не скрывая экономической целесообразности, поставили на новые машины уже неоригинальные французские кабины.

С точки зрения эстетики кабины более узнаваемы и более гармонируют с кабинами FM и FH, чем старая «эфэлка» – в этом грузовики выиграли. Но это как раз тот случай, когда снаружи «более», чем внутри. Откровенно говоря, интерьер кабины мне



Тяжелая версия FL12 для стран Юго-Восточной Азии





Новая кабина VOLVO FL

не понравился. Есть кабины, когда, сидя в кресле водителя, понимаешь – это твое. А есть – мыльница мыльницей. Именно такое ощущение всегда приходит в голову, когда я сажусь за руль французского грузовика. Нет, дело не в том, что «французы» лучше или хуже. Я работал на Major, ездил на Magnum и всегда откровенно говорил, что интерьер французских грузовиков мне не нравится. Говорю и сейчас: «Не нравится». Несмотря на то, что руль, панель приборов и сиденья от Volvo FH/FM. Несмотря на то, что в кабине хорошая обзорность и больше простора, чем на старой FL. Но люблю к тому же рулить одной рукой, положив левую на подлокотник. Да, неправильно, но вот такой я. А здесь подлокотник на уровне... мужского достоинства (или недостатка?) и ты как настоящий «чайник» должен класть руки на руль в положение «без десяти два (другой правильный вариант – «без пятнадцати три»).

Боже, а какой звук при закрывании двери. Моя покойная доберманиха гавкала намного музыкальнее, чем хлопанье дверей новых кабин. И хотя музыкантов среди водителей грузовиков не так много, но приятнее все же услышать чавканье вытаскиваемо-

го из болота сапога при закрывании двери, что характерно для кабин хорошего уровня, чем металлическое хлопанье самопальной совдеповской железной двери.



Фраза вольвовских инженеров о том, что французские кабины не соот-

ветствуют шведским стандартам безопасности, окончательно подорвала мою веру во французские грузовики. А чтобы шведские водители не боялись ездить на грузовиках Volvo с французскими кабинами, конструкторы укрепили, улучшили и, как говорил последний генсек, разваливший СССР, «углубили» каркас кабины. При этом, по заверениям шведов, кабины для французских грузовиков и шведских делаются на одном заводе Renault и на одном конвейере. Интересно, как это возможно? А если и возможно, то в Евросоюзе дураки и совсем не думают о безопасности и клепают кабины, не отвечающие современным требованиям? А умные шведы со своими требованиями безопасности на французском заводе переделывают плохие в хорошие? И дело здесь не в маразме, а в политике, о которой мы пока не знаем, а может, никогда и не узнаем. Заканчивая о кабинах, скажу, что главное их отличие на грузовиках FL и FE – в ширине. Кабина FE на 20 см шире, чем на Volvo FL.

7 литров рабочего объема

Что действительно новое на этих грузовиках – это 7-литровый рядный двигатель. «Эфэлки», выпускающиеся сегодня с 2000 г., имеют под кабиной 5,5-литровый дизель мощностью 180, 220 и 250 л.с. Но до «миллиума» шведы уже выпускали FL с 7-литровым (точнее – 6,7 л) мощностью 230 – 285 л.с. И сейчас я частенько вижу на дорогах Москвы «бэушные» машины Volvo FL7 тех серий. И если старая «эфэлка»



VOLVO F6 - первая машина шведского производителя, на которой пришлось работать автору этих строк



VOLVO FE

была полностью доморощенной, то на новой не только «заморская» кабина, но и рядный шестицилиндровый двигатель. Делать его будут на заводе Deutz, причем устанавливаться он будет и на французских грузовиках. Система

впрыска – Common Rail, выхлоп – Euro - 3, -4, -5. Мотористы не стали мудрить с системой рециркуляции газов EGR, что в принципе позволяла добиться для этого двигателя стандарта Евро-4, а сделали ставку на SCR (каталитическая

реакция с мочевиной). Поэтому европейским перевозчикам сразу придется раскошелиться на AdBlue из расчета 4% последнего от потребления топлива для стандарта Euro-4 и 8% - для Euro-5. А сейчас «мочевинка» на заправках Европы стоит 1 Евро за литр. Лихо законодатели Европы пролоббировали чьи-то интересы и «обули» всех перевозчиков! Так как Euro-4 вводится осенью этого года, то двигатели экологического стандарта Euro-3 будут продолжать производить для стран с менее жесткими нормативами. Для нового двигателя предусмотрено три варианта мощности – 240, 280 и 320 л.с.

М пропала, L упала...

Главный повод для шумихи вокруг новых машин – Volvo FE, объявленная шведами как принципиально новая серия. При этом все представители компании, рассказывающие журналистам о ней, кокетливо улыбались и строили из себя невинных младенцев на вопрос писателей об аббревиату-



VOLVO FM7 - предшественник новой серии FE



VOLVO FE - европейский дизайн, шведская кабина, американское исполнение

ре FE. Со слов шведов смысла в ней никакого. Ага, сорока на хвосте принесла! Лукавят скандинавы! Грузовик Volvo FE уже с 1986 г. известен в США. Там эта машина со старым 6-, 7-литровым двигателем, с кабиной FL и усиленным шасси позиционируется как грузовик для коммунальных и хозяйственных нужд. Именно оттуда и растут ноги. Скорее всего, и на американский рынок рассчитана новая-старая серия FE, где к этой аббревиатуре уже привыкли.

Выводя Volvo FE на европейский рынок, со шведской компанией случилось дежавю. Производители в пресрелизах утверждают, что FE – новый класс в линейке «вольвовских» грузовиков полной массой 18 – 26 тонн. Но в эту же весовую категорию попадают современные FM9 с 9-литровым двигателем. А если оглянемся назад, то вспомним, что до 2001 г. скандинавы выпускали грузовики Volvo FM7 полной массой 18 – 42 т. с 7-литровым двигателем мощностью 250-290 л. с., которые в 1998 г. пришли на смену тяжелой версии Volvo FL 7, и FL10. В 2001 г. производители посчитали, что класс FM7 не нужен и свернули производство. Через пять лет вспомнили, взяли шасси от FM, придали новую упаковку в виде кабины Renault и новое содержание в виде

двигателя, и вот он, новый класс – грузовик Volvo FE.

Надо отдать должное шведам – туману в эту презентацию напустили очень много. Если полная масса 18 – 26 тонн для FE вопросов не вызывает и увязана только с количеством осей на грузовике и законодательной нагрузке на ось, то Volvo FL позиционируется как грузовик полной массой 12 – 18 тонн. Историческая справка: с 2000 г. компания Volvo Truck Corporation выпускает грузовики Volvo FL6 полной массой 7,5 – 26 т. (в

весовой категории 3,5-7,5 т. – VOLVO FLC). И если весовую гамму 18 – 26 т. взяла на себя серия FE, то почему грузовики полной массой 7,5 – 12 т. скандинавы отдали на откуп другим производителям. Что это: ошибка, как с FM7, экономический расчет или банальный сговор? Или ждать от шведов принципиально новой машины полной массой до 12 тонн? Очевидно и то, что на выбор точки отсчета в 12 т. повлиял и рынок Германии, крупнейший в Европе, где грузовики полной массой 12 т. и выше должны оплачивать движение по автобану.

Шведы презентовали и новый подход к продажам FL. Если раньше производитель предлагал на продажу только шасси, а надстройку: фургоны, кузова и оборудование, рекомендовал, где установить, то сейчас Volvo представляет уже сразу готовые к эксплуатации грузовики. Так, дилерам будет предлагаться готовый стандартный вариант развозного грузовика CitiPro полной массой 12 т. и грузоподъемностью 5 т., с фургоном на 16 европоддонов и гидролифтом, с двигателем мощностью 240 л.с. и 6-ступенчатой КПП, с передней рессорной подвеской и пневматической задней. И уже сервисные станции Volvo дают гарантию на фургон и лифт, обс-



Кабина VOLVO FE мало чем отличается от интерьера FL



Любая прихоть за дополнительную плату



Монитор камеры заднего вида



Блок управления автоматической КПП Allison

луживают и ремонтируют их. Такие же варианты есть для коммунальных и строительных машин. То есть потребителям не нужно будет обслуживать шасси грузовика в одном месте, а надстройку в другом – все в одном. Это не значит, что невозможны другие варианты надстроек, пожалуйста, но – примите к сведению.

механических КПП: 6- и 9-ступенчатые ZF. Обе «коробки» с повышающей передачей с передаточным соотношением 0,78 для 6-ступенчатой и 0,75 для 9-ступенчатой. Три варианта ведущего моста с нагрузкой 11 и 11,5 т и с колесным или бортовым редукторами в комбинации с великолепным крутящим моментом двигателей и удачным рядом КПП обеспечивают движение и ускорение автомобиля уже с низких оборотов двигателя, что и предлагали проверить инструкторы на вольвовском полигоне. Действительно

так! Рычаг КПП на FL выполнен почти джойстиком, привод тросовый. Но переключения мне не понравились. Такое впечатление, что режешь ножом хлеб, в котором попадаются гвозди. Характерно это для всех грузовых машин независимо от производителя с КПП с тросовым приводом, на которых я ездил, работал или катался. Всегда говорю, что лучшее переключение передач имеет развозной Iveco Daily с пневмоусилителем переключения передач. Да, сложнее и дороже, но –

лучше. Тем не менее, передачи на FL не путаются, а привыкнуть можно и к теще, особенно когда увидел на свадьбе в первый и последний раз.

Кроме механических КПП производитель предлагает и 6-ступенчатый «автомат» Allison. Прокатился я на мусоровозе FL с автоматической КПП. Впечатления самые положительные. Это не те старые «автоматы», которые долго «думают», дергаются и шумят. Быстрое ускорение, плавное переключение почти без задержек – очень удобно. «Дубовое» сиденье мусоровоза – продуманная и стандартная комплектация для таких машин. Мусорщик



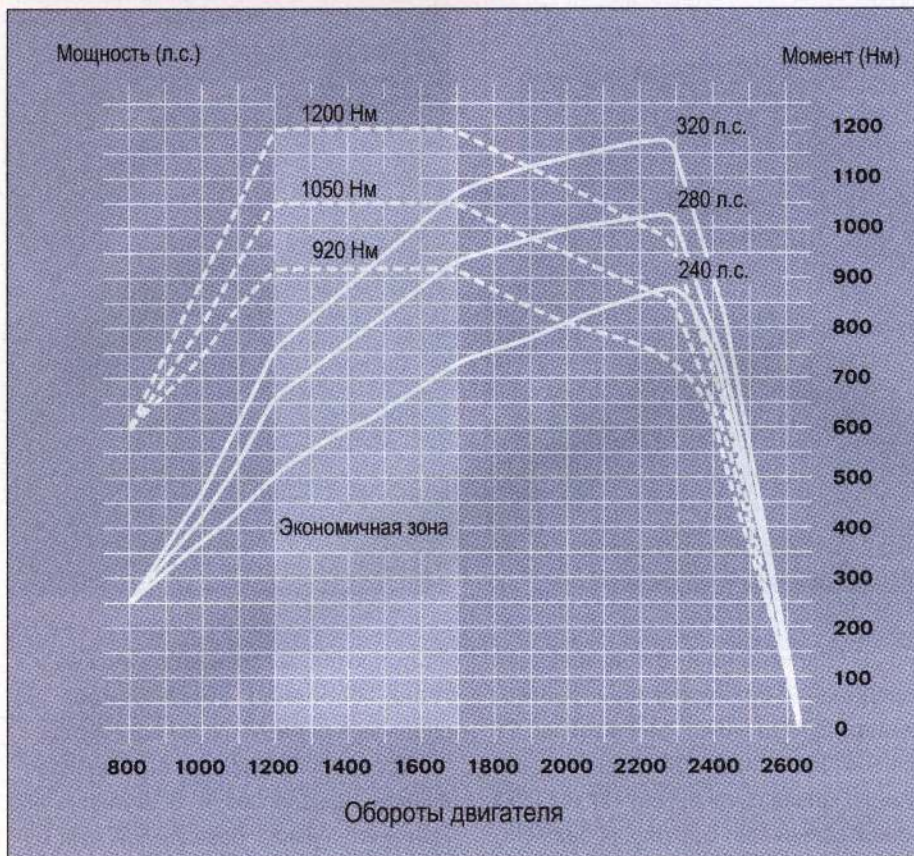
В России пока такая бизнес-концепция от Volvo работать не будет – слишком дорогие получаются фургоны отсюда, но местные варианты рассматриваются.

На новые «эфэлки» будут устанавливаться двигатели мощностью 240 и 280 л.с. Предлагаются и два варианта



Задние дисковые тормоза в стандартной комплектации





в большом городе за смену скачет из кабины в кабину раз 100. Клавиша быстрого подъема и опускания сиденья на пневмоподвеске выйдет из строя через полгода. Да и сколько лишних движений руками надо сделать, тыкая пальцем в эту клавишу.

Для серии FE производитель предлагает и третью модификацию 7-литрового двигателя мощность 320 л.с. Учитывая заявленную полную массу 26 т для «одиночки» и 44 т для

автопоезда – логично. А вот гамму КПП я бы расширил. Для 44-тонного автопоезда, тем более с «бюджетным» двигателем в 320 л.с., 9-ступенчатой (одна из передач ползучая) «коробки» будет недостаточно. Просится 12- или 16-ступенчатая «коробка». Кстати, если уж затронули тему «бюджетных» грузовиков, то версия тягача Volvo FE с двигателем 320 л.с. стандарта Евро-3 как нельзя лучше подходит для внутрироссийских перевозок.

Ведь однозначно, что новые FL и FE в Россию пойдут только с двигателями Евро-3, никто здесь с «мочевинной» связываться не будет. Но в представительстве мне сказали, что пока вариант «бюджетного» грузовика FE не рассматривается. Три варианта 13-тонных ведущих одиночных мостов позаимствованы у FM, как, собственно, и все шасси.

Что еще объединяет FL и FM – три, включая со спальным местом, варианта кабины (напоминаю, что у FE она на 20 см шире), дисковые на всех колесах тормоза с электронным управлением EBS. Рулевое управление фирмы ZF новое и оставило благоприятное впечатление, хоть и без выраженной обратной связи на малых скоростях, но прекрасно держащее машину на прямой на высокой скорости.

Часть из того, что сказано о грузовиках выше, я выложил сразу и безапелляционно еще в демоцентре в Гетеборге PR-менеджеру российского представительства Volvo Наталии Алешиной, сопровождавшей нас в той поездке. Если бы у нее был пистолет, стоять мне у расстрельной стенки. Но, слава Богу, оружия детям и женщинам не дают – не игрушка. Да и я, поняв, что могу остаться в Швеции (почему бы и нет?) навсегда, предпочел дальше тему о машинах и женщинах не развивать. Но с удовольствием делаю это на страницах нашего издания.

Грузовики VOLVO – очень хорошие машины. Это для тех, кто не понял.

Техническая характеристика двигателя D7E с турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха

| | | | |
|--|-------------|------|------|
| Номинальная мощность при 2300 об/мин, л.с. | 240 | 280 | 320 |
| Макс. крутящий момент при 1200-1700 об/мин, Нм | 920 | 1050 | 1200 |
| Система впрыска топлива | Common Rail | | |
| Количество клапанов в цилиндре | 4 | | |
| Количество цилиндров | 6 | | |
| Рабочий объем двигателя, л | 7,2 | | |
| Диаметр цилиндра, мм | 108 | | |
| Ход поршня, мм | 130 | | |
| Степень сжатия | 18:1 | | |
| Макс. мощность моторного тормоза (заслонка в выпускном коллекторе) при 2800 об/мин, л.с. | 177 | | |
| Макс. мощность компрессионного моторного тормоза при 2800 об/мин, л.с. | 256 | | |
| Объем системы смазки двигателя, л | 27,5 | | |
| Объем системы охлаждения двигателя, л | 21,5 | | |



ЕвроЗапчасть

Приглашаем
посетить выставку
«ММАС-2006»
с 30 августа
по 3 сентября 2006
в Крокус-Экспо.
Ждем Вас на
нашем стенде
Р 401,
павильон №2
зал №11



ONYARBI
industrias

**Склад №1
в России
Запчасти для
грузовых
автомобилей, автобусов,
прицепов европейского
производства**

Москва, Сигнальный пр-д, д. 23А Тел.: +7 (495) 781-4555 E-mail: info@ezet.ru www.ezet.ru



MAN показал Ганновер...

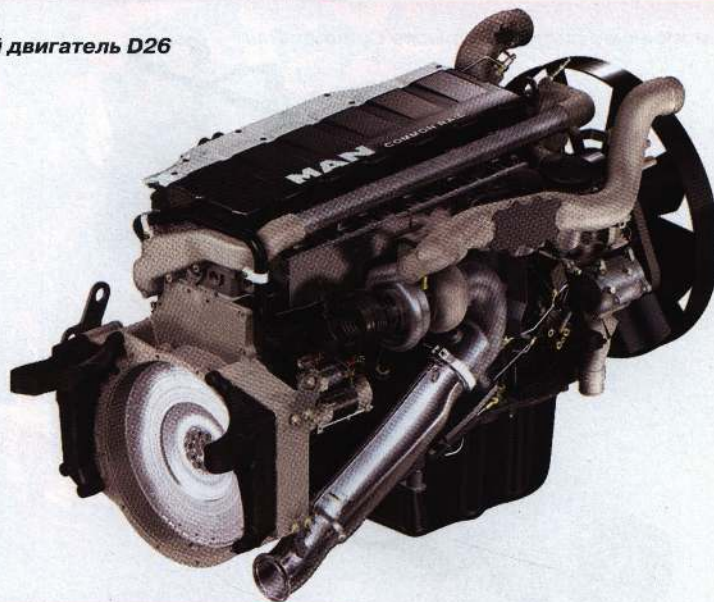
Дмитрий Жигульский
Фото автора и MAN



В австрийских Альпах

Второй раз, а это уже почти традиция, немецкий производитель автомобилей MAN собирает журналистов, чтобы показать ту технику и новинки, которые будут выставляться на крупнейшем в Европе автосалоне коммерческой техники IAA-2006. Кстати, без тени иронии скажу, что это очень грамотное решение – проинформировать и заинтересовать людей накануне выставки, где от обилия машин и информации разбегаются глаза и многое, в конечном итоге, проходит мимо одурманенного немецким пивом сознания.

Новый двигатель D26



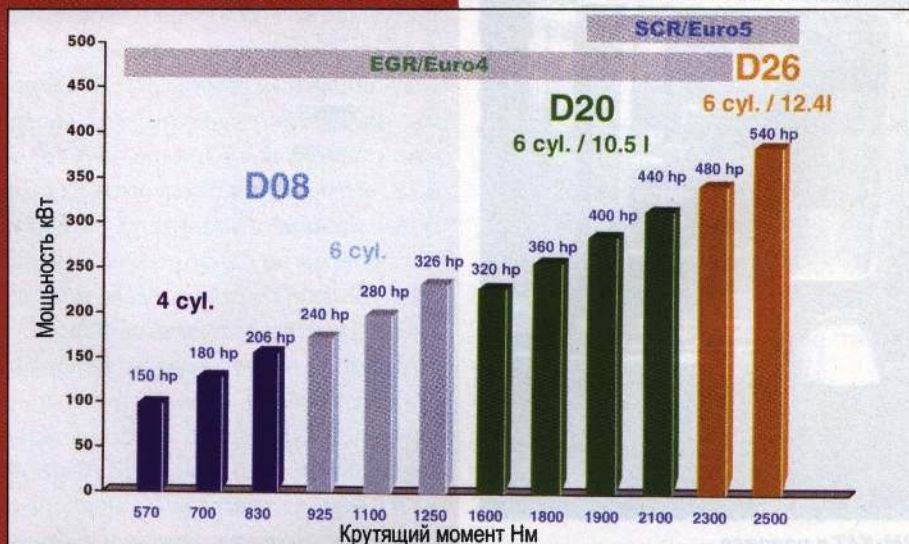
шим пусть не лыжный, но переход через горы. Тот старик хотел передать информацию, а мы, наоборот, должны были ее получить. Информации оказалось много, места на страницах журнала мало, поэтому я коротко и конспективно расскажу о том, что меня заинтересовало как российского журналиста, отдавая себе отчет прежде всего, в том, что многие новации и технические разработки, актуальные на Западе, у нас еще долго не будут востребованы. Поэтому опустим тему гибридных двигателей для развозных грузовиков и городских автобусов, не будем упоминать о различных электронных системах, следящих за разметкой дороги, расстоянием до впереди идущего транс-

порта или о двигателях, работающих на H₂, а познакомимся с тем, что российские потребители увидят уже скоро или что может быть интересно для наших климатических условий.

Новый двигатель для тяжеловесов

На сегодняшний день немцы выпускают широкую мощностную гамму двигателей: 4-, 6-цилиндровые D08 с рабочим объемом 4580 и 6870 см³ для легких и средних грузовиков мощностью от 150 до 326 л.с., D20 объемом 10 518 см³ мощностью от 320 до 440 л.с., выпуск которого начался в 2004 г. для грузовиков серии TGA и D28, закрывающий диапазон мощности больше 440 л.с. Последний является долгожителем, поэтому накануне IAA-2006 инженеры из MAN ре-

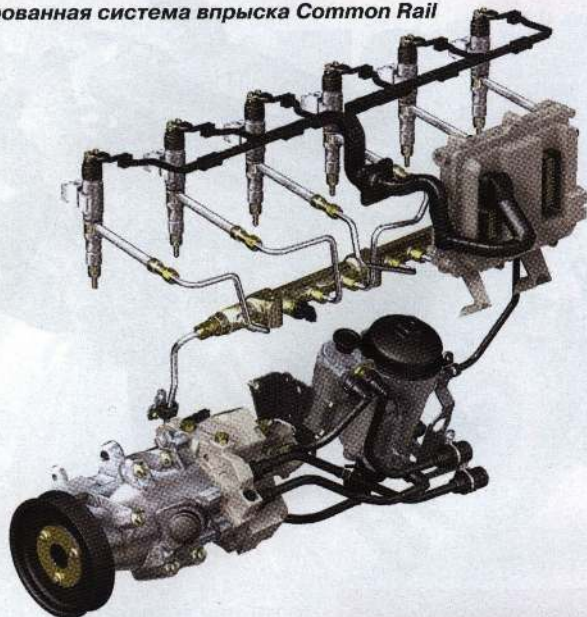
Нас так долго везли до места назначения: пересаживали с одного транспорта на другой, мы меняли страны, менялись красивые девушки, кормившие нас бутербродами и поившие водой, что, оказавшись в австрийских Альпах, я почувствовал себя пастером Шлагом, совершив-



Линейка двигателей MAN Евро-4, -5 для грузовых автомобилей



Препарированная система впрыска Common Rail



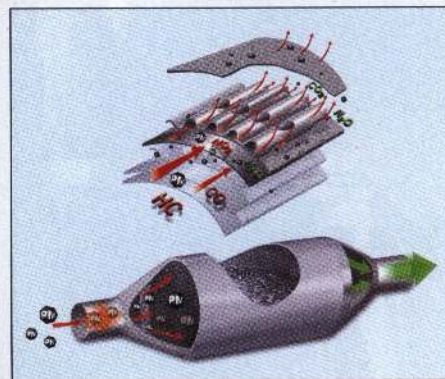
шили продемонстрировать журна-листам свою новую разработку – двигатель D26. Рядный 6-цилиндровый мотор имеет 4 клапана на цилиндр, рабочий объем 12,4 л, верхнее расположение распредвала, систему впрыска Common Rail. Мощность двигателя – 460 (только для автобусов), 480 и 540 л.с. Новый мотор весит на 70 кг меньше предшественника и, как заявляют слишком смело представи-тели MAN, на 300 кг легче аналогич-ных двигателей конкурентов. Меж-сервисный интервал заявляется в 120

тыс. км, а ресурс 1,5 млн. км. Потребле-ние топлива на лошадиную силу, по заявлениям немцев на 2% меньше, чем у предшественника. Достигнуто это за счет уменьшения потерь мощ-ности на трение в газораспредели-тельном механизме и за счет модерни-зации системы EGR (рециркуляция выхлопных газов). С точки зрения го-дового пробега моторы D08 рассчита-ны на 40 – 80 тыс. км в год, D20 – до 200 тыс. км, D26 – на пробеги автопо-ездов свыше 200 тыс. км в год.

Мы уже не раз писали, что в Евро-пе только MAN и Scania (Автотрак №6, 2005, стр. 62) сопротивляются слишком простому и не самому луч-шему решению достижения норм токсичности выхлопных газов с по-мощью каталитической реакции с мочевиной (система SCR). Эти фир-мы предлагают двигатели с систе-мой рециркуляции выхлопных газов EGR, что позволяет достигать Euro-4. Остальные производители, напоми-наю, совсем не сопротивляясь, пове-сили на свои грузовики баки с моче-виной уже для достижения Евро-4. У MAN все двигатели достигают этого стандарта с EGR, кроме самого мощ-ного, в 540 л.с., D26. Это красивое техническое решение, в отличие от SCR, хоть и требующее несколько большего расхода топлива и более



PM-KAT в разрезе



MAN PM-KAT® - System im TGA

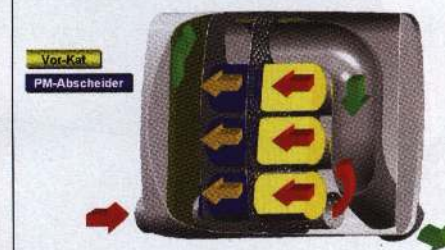


Схема работы PM-KAT

телонагруженного процесса работы мотора. Вот почему и MAN и Scania пока не смогли обеспечить Euro-4 для самых мощных двигателей без мочевины. Двигатели с системой EGR всего на 10 кг тяжелее, чем мо-торы без нее. Напомню, что SCR, требующая AdBlue, весит 150 кг, сто-ит немалых денег и нуждается в об-служивании. Сама мочевина стоит 1 евро за литр, и требуется ее от 3 до 8 литров на 100 км пробега. Экономическое преимущество EGR очевидно. Да, чуть не забыл, EGR снижает окис-лы азота, а вот для уменьшения сажи MAN использует PM-KAT – ловушка в глушителе для сажи (Автотрак №4, 2005, стр. 24), не требующая обслу-живания. Для развозных грузовиков и городских автобусов, не нуждаю-щихся в большой мощности двигате-ля «мановцы» будут производить двигатели Euro-5 только с системой EGR без SCR из-за большого допол-нительного веса последней, что су-щественно для развозных машин.

Решение немцев заслуживает ува-жения, тем более что, по заявлению инженеров MAN, они совместно с американцами из Navistar International Corporation доведут дигатели D20 и D26 до стандарта Euro-5 только с по-

мощью EGR, двухступенчатого турбонаддува (его использование обязательно) и PM-KAT без увеличения массогабаритных размеров моторов и без добавления мочевины. Технология эта называется IPEC и на осеннем представлении в Ганновере будет демонстрироваться на стенде MAN. Над этим же совместно с инженерами Cummins работает и Scania. Молодцы ребята, думал я, пока не увидел данные в пресрелизах, что Euro-6, а ввести его в будущем будут обязательно (планируют в 2010 г.), невозможно без EGR и без мочевины с системой SCR. Вот те на, если Euro-6 невозможно без AdBlue, то к чему было бить себя в грудь и изображать инженерных гениев. Получается, что пока одни строили из себя девушку на выданье и набивали цену, сопротивляясь мочеvine, другие с радостью и сразу приняли SCR, понимая, что лучше добавлять AdBlue в глушитель уже при Euro-4, с малыми усилиями перейти к Euro-5, а когда два особенно упорных производителя доведут EGR до ума, скопировать этот блок и просто поставить на двигатель с SCR, доведя его до Euro-6. Утрирую, конечно, но сдаётся мне, что все эти споры и ломание копий производителей вокруг EGR и SCR не более чем рекламный ход, возможно, сговор, а конец один – без мочевины «не туды и не сюды». Но ведь так хо-



Вспомогательный тормоз PriTarder

чется ошибиться и верить в красоту инженерной мысли.

Что еще касается двигателей – это: двухступенчатый турбонаддув для D08, позволяющий получить оптимальную кривую крутящего момента и повышенную надежность турбины в сравнении с одноступенчатым наддувом и вспомогательная тормозная система PriTarder. Последняя имеет тот же принцип, что и масляный ретардер, но встроена в систему охлаждения двигателя и вместо масла работает на охлаждающей жидкости. Эта система не нова, но я впервые в

эту поездку попробовал в деле и остался довольным ее характеристиками. Работает PriTarder вместе с компрессионным моторным тормозом EVB мощностью 290 кВт, и совместная работа их позволят достичь тормозного усилия в 600 кВт в скоростном диапазоне от 10 до 90 км/ч.

Полный гидропривод

Кто из водителей грузовиков не бывал в ситуации, когда зимой, встав на обочине оправить естественные надобности, выражаясь армейским языком, вдруг узнает, что машина не может тронуться. Теплые покрывшки растопили снег, который через пять минут превратился в лед под колесами. Или на базе погрузки-выгрузки, где все подъездные пути превращаются в каток, автопоезда вынуждены шлифовать лед, а водители вспоминать богатый и могучий, надеясь, что трехэтажный мат добавит сцепные свойства колесам. У немцев такие ситуации происходят редко, но и они пытаются подобное предусмотреть и придумывают оригинальные технические решения.

Одно из них – ведущий передний мост. Тоже мне – новинка! Грузовиками с колесной формулой 4x4 не удивишь младенца, не то что вояку или жителя тундры. Даже технари из МАЗа

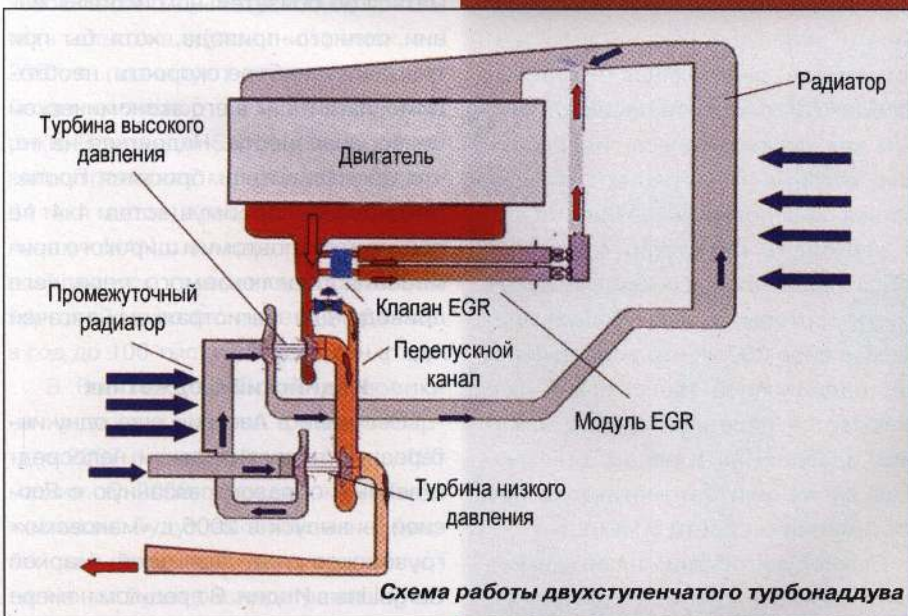


Схема работы двухступенчатого турбонаддува





Принципиальная схема HydroDrive

недавно представили магистральные автопоезда с тягачами 4x4. Для наших дорог и нашего климата более чем оправдано. Главный недостаток



Масляный радиатор

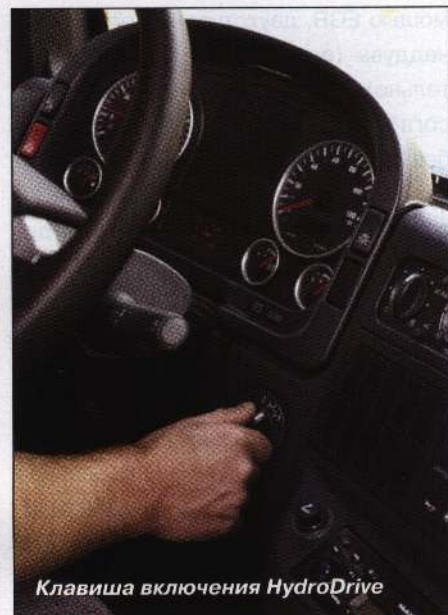


Ступица переднего колеса гидропривода

такой трансмиссии – повышенный расход топлива, низкая маневренность и высокий дорожный просвет, уменьшающий полезную вместимость грузовика. Поэтому такая схема на магистральных автопоездах до сих пор не прижилась.

В Германии дороги лучше, климат теплее, но если постараться, то и там можно найти условия, когда полный привод магистральному тягачу не помешает. Поэтому инженеры MAN решили установить спереди грузовика не полноразмерный ведущий мост, а применили схему гидропривода HydroDrive, впервые представленную еще в прошлом году, но опробованную мной только в июне этого года. Ничего революционного здесь нет: гидронасос, работающая от коробки передач гонит масло к индивидуальным для каждого колеса гидромоторам, которые и заставляют их вращаться. Для полноты картины следует упомянуть резервуар с маслом, блок гидроклапанов и масляный радиатор, которые и дают общую прибавку в весе 300 кг, что все же меньше традиционной трансмиссии 4x4. Включается передний привод нажатием клавиши на торпедо, отключается ей же или автоматически при достижении скорости 30 км/ч.

Главное достижение такой схемы – сохранение стандартной высоты шасси



Клавиша включения HydroDrive

и, соответственно, сцепного устройства. Преимущества – уверенное движение на скользкой дороге или сыпучем грунте. Еще один очень большой плюс – равномерное распределение крутящего момента между колесами при трогании. Мало кто из потребителей техники задумывается об этом, но равномерное распределение нагрузки между осями позволяет не только уверенно тронуться на скользкой дороге без пробуксовки колес, но и увеличивает срок службы сцепления, ведущего заднего моста и трансмиссии в целом при движении на нормальном асфальте. Правда, чтобы заставить перевозчиков задуматься об обязательном использовании полного привода, хотя бы при трогании и наборе скорости, необходимо убедить их в его экономической целесообразности. Надеяться на то, что производители бросятся пропагандировать преимущества 4x4 не приходится, поэтому и широкого применения подключаемого переднего привода для магистральных тягачей ждать не следует.

Индийский бюджетник

Озвучили в Австрии еще одну интересную новость, самым непосредственным образом связанную с Россией, – выпуск в 2006 г. «мановских» грузовиков под торговой маркой CargoLine в Индии. В прошлом номере

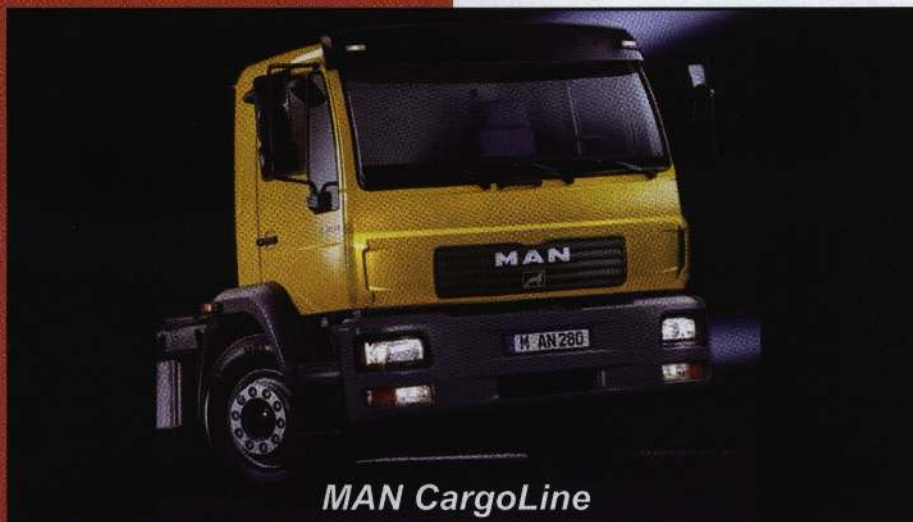
мы уже давали такую новость, но без комментариев. Теперь занавес приоткрылся и российский рынок, да не только его, ждет сюрприз в виде грузовиков в новом ценовом диапазоне.

Совместное предприятие будет выпускать машины для стран третьего мира, к коим Россия и относится, несмотря на потуги наших правителей к великодержавности. В основе грузовика – упрощенная конструкция на проверенных узлах и агрегатах известных мировых производителей. Доморощенными будут рама, по заверениям более прочная, и кабины. Двигатели и мосты «мановские», КПП местного производства, но по лицензии ZF. Моторы мощностью 180, 255 и 280 л.с. будут соответствовать экологическим стандартам Euro-2, -3. Планируется выпускать 14–16-тонные развозные грузовики или шасси под различные надстройки с колесной формулой 4x2, 25-тонные с колесной формулой 6x2, шасси 6x4, 8x2 под спецтехнику и тягачи 4x2, 6x4. Передние мосты с нагрузкой 7,5 т, ведущие – 13-тонные. Передняя подвеска рессорная, задняя может быть как рессорной, так и пневматической. Кабины будут выпускаться в трех вариантах: от «дневной» для развозного городского грузовика до высокой с двумя спальными местами для магистральных тягачей. В этом году индусы будут работать только на внутренний рынок, а с 2007 г. планируют начать поставки машин на экспорт в страны Азии, Африки, Восточной Европы, ну и в Россию. Проектная мощность завода – 24 тыс. машин в год. Теперь понятно, почему MAN планирует довести общий выпуск грузовиков под своей торговой маркой с нынешних 68 тыс. в год до 100 тыс. к 2010 г.

В Россию индийские грузовики начнут поставляться с третьего квартала 2007 г. с квотой на этот год 150 машин. С 2008-го индийские «бюджетники» будут ввозиться на российский склад, исходя из потребности. На них будет распространяться га-



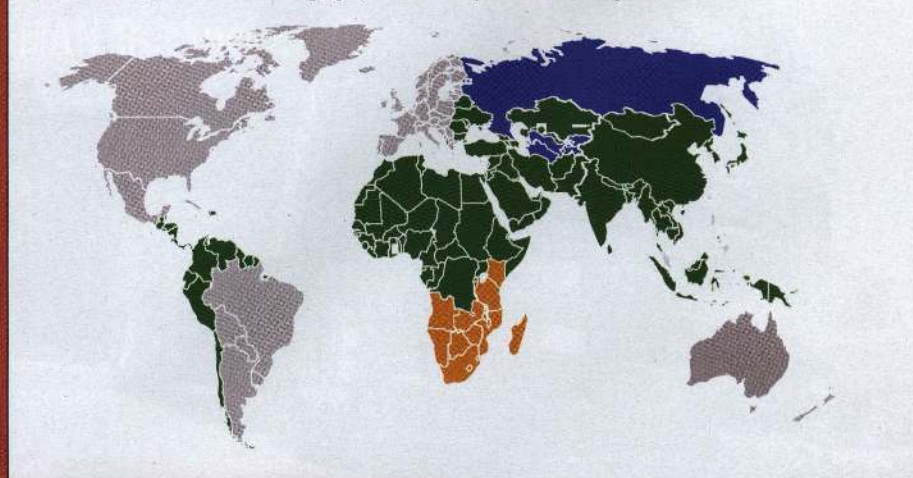
Грузовик для внутреннего индийского рынка



MAN CargoLine

MAN CargoLine - экспортный вариант

Цветом выделены зоны будущего экспорта MAN CargoLine





Интерьер кабины MAN TGM

рантия MAN, и обслуживаться они будут на фирменных сервисах. Очень интересный вопрос – цена автомобилей здесь. В представительстве не скрывают, что хотели бы видеть цену на индийские машины на треть выше аналогичных грузовиков российского производства. Следовательно, можем предположить, что тягачи окажутся в ценовом диапазоне \$40 – 45 тыс., самосвалы 6x4 – \$50 – 55 тыс. «Мановцы» попали как раз в тот ценовой сектор, в котором новых импортных машин еще не было, а заполнялся он только «бэушной» техникой из Ев-

ропы. Можно ожидать, что спрос на индийские грузовики будет.

Средний класс

Ну а на десерт нашей поездки немцы выкатили на площадку различную технику и позволили пишущей братии прокатиться на различных образцах по австрийским дорогам общего пользования. Тестами это назвать язык не поворачивается, но начальное общее представление составить можно. Мне интересен был средний грузовик MAN TGM. Год назад на выставке в Амстердаме 18-тонного представителя этой серии

можно было увидеть на высоте, в прямом смысле этого слова. Немцы поставили его на контейнер, а вот в зале такого экспоната я не помню, хоть убейте. Будем считать, что тогда поспешили и только в Ганновере состоится премьера этой машины. TGM пришел на смену развозному M2000. Шасси среднетоннажника модернизировали, поставили на него кабину легкого TGL, и получилась добротная и красивая машина среднего класса. MAN всегда отличала пластмасса хорошего уровня в кабине, продуманная эргономика водительского места и какой-то дух немецкого качества и надежности. Хотя грузовики MAN тоже ломаются не хуже остальных «европейцев».

Так уж повезло, что на «немцах» мы ездили через несколько дней после шведских покатушек. Так вот, новый немецкий TGM мне понравился больше, чем новый шведский Volvo FE. В первую очередь интерьером кабины, четкостью переключения передач, хотя и на тех и на других машинах стояли 9-ступенчатые КПП ZF. Не придерешься к работе рулевого и тормозных механизмов TGA.

Все «тэгэмки» имеют двигатели D08 различной мощности от 240 до 326 л.с., полную массу от 12 до 26 тонн. Да, немецкое законодательство фискальными рычагами четко разграничило «до» и «после», и все производители вынуждены подстраиваться под пресловутые 12 тонн.

К сожалению, российский рынок имеет свои законы развития, и если тягачи и тяжелые грузовики сегодня расхватываются, как горячие пирожки, то спрос на импортные новые машины средней грузоподъемности ажиотажным не назовешь. Но это только вопрос времени, так как наша промышленность, кроме очень устаревших ЗИЛ, ГАЗ и КамАЗ, ничего так до сих пор не предложила. А «бэушных» европейских среднетоннажников на наших дорогах появляется все больше. Это только вопрос времени и цен на «черное золото».



MAN TGM

100%

Trucknology



реклама
товар сертифицирован

Встреча на высшем уровне. MAN Trucknology Generation: TGM, TGA, TGL.

Высочайшее качество в любом классе автомобилей - три конструктивных ряда MAN TGM, TGA и TGL. Грузовые автомобили MAN Trucknology Generation блистают высокими оценками за результаты в таких дисциплинах как полезная нагрузка, комфортабельность и надежность. Благодаря этому MAN вновь задает основные направления в своей отрасли. Это и понимают на MAN как "100 % Trucknology".

Генеральный импортер в России ООО "МАН Автомобили Россия"

125476, Москва, ул. Василия Петушкова, 3 Телефон: +7 (495) 258 39 45/46 Факс: +7 (495) 258 39 77 www.man-mn.ru

Дилерская сеть MAN в России

| | | |
|-------------------------|-----------------|-----------------|
| ООО "Ростехно" | Москва | (495) 659 24 27 |
| ООО "альфа Автомобили" | Санкт-Петербург | (812) 703 42 43 |
| ЗАО "Кубаньгрузсервис" | Краснодар | (861) 231 59 30 |
| ООО "Лига" | Казань | (843) 67 61 61 |
| ООО "СТО Молния" | Челябинск | (351) 262 70 82 |
| ООО "Автопилот" | Самара | (846) 226 63 44 |
| ООО "ВЕРРА-МОТОРС Трак" | Пермь | (342) 268 98 88 |
| ООО "Уралтраксервис" | Екатеринбург | (343) 216 77 82 |



СУПЕРТАНКОВОЗ



Владимир Чехута

Танковоз на пустынной дороге в ОАЭ

Минский завод колесных тягачей, который в советские времена был военным спецпроизводством МАЗа, хотя и выпускает сейчас большей частью гражданские автомобили под маркой ВОЛАТ, но умения делать уникальные армейские тяжеловозы за годы переходного периода все же не утратил. Специфика производства МЗКТ такова, что предприятие работает, выполняя заказы по разработке и выпуску тяжелых машин с заданными характеристиками для решения конкретных задач. Как правило, в единичных экземплярах. Поскольку серийных изделий в программе завода немного, то каждая новая машина, попавшая в эту категорию, думаю, заслуживает отдельного подробного обзора. Таким новым «серийным» автомобилем недавно стал капотный полноприводной тягач МЗКТ-74135.

Начну с того, что идея этого автомобиля родилась в середине девяностых из желания минчан продвигать свою технику в Аравийском регионе. В 1997 г. к тендеру в Объединенных Арабских Эмиратах был изготовлен опытный образец «пустынного» седельного тягача МЗКТ-74135 колесной формулы 8x8. Этот тяжеловоз имел совершенно новую, нарушающую заводские традиции капотную компоновку, ведь до этого на предприятии «капотников» вообще не выпускали. А дело в том, что в условиях жаркого климата Аравийской пустыни

большую часть подкапотного пространства машины заняли очень мощные объединенные системы охлаждения двигателя и трансмиссии. Сделать тягач «традиционным» конструкторам просто не представлялось возможным. Также перед тендером заказчики намекнули, что в регионе уже работает немало американских капотных грузовых автомобилей и тяжеловоз именно такой компоновки будет иметь преимущество.

Касаясь технической стороны, скажу, что автомобиль был укомплектован узлами и агрегатами собственного

производства: надежная прочная рама; мосты, хорошо зарекомендовавшие себя на четырехосных тягачах семейства «Волат», и удлиненная кабина, разработанная для военного шасси МЗКТ-7930. Кроме проверенных собственных компонентов в оснащение машины добавили импортные комплектующие. В качестве силовой установки смонтировали дизель Deutz MWM TBD 234 V12 мощностью 788 л.с. Машина также получила гидромеханическую коробку передач Alison M6600 AR (6 передач вперед и 2 назад), широкопрофильные шины для пустынной



Трехзвенный автопоезд с двумя танками
LECLERC (2004 г.)

эксплуатации Michelin 23,5R25 XLB TL 188E, кондиционер Konvekta KL-3AT/4 и две лебедки ITAG WPH-250-2.

Автопоезд в составе тягача МЗКТ-74135 и полуприцепа мог перевозить по песку танк массой до 70 т или два БМП. Поскольку к началу тендера минчане не успели изготовить собственный трейлер, то испытания в песках провели с полуприцепом фирмы LOHR (Франция). Стоит отметить, что конкурентами в первых тестах были всемирно известные производители: Tatra, Kynos, MAN, Mercedes-Benz и Oshkosh. После первого опыта, по мнению организаторов, автопоезд МЗКТ по всем оценочным показателям был лучше конкурентов, но заказчика не удовлетворили размеры платформы полуприцепа LOHR.

Следующий конкурсный этап прошел в 2000 г., и на этот раз уже тестировался автопоезд в составе того же тягача МЗКТ-74135 с полуприцепом МЗКТ-99942 и прицепом МЗКТ-83721. Такой трехзвенный автопоезд мог перевезти уже два танка Leclerc с экипажами в семиместной кабине или три гусеничные боевые машины типа БМП-3. По окончании этих испытаний военные признали преимуще-

ства белорусского тяжеловоза перед другими участниками: Tatra, Titan и Libcher. Арабским военспецам понравилось единственное в своем роде трехзвенное решение автопоезда, когда один автомобиль может одновременно транспортировать два танка и их экипажи, к тому же испытания прошли без поломок, а по проходимости и мобильности белорусский тяжеловоз не уступил конкурентам.

Конечно, когда информация об этом автомобиле попала в журналы и каталоги, то многие испытали гор-

дость, так как были поражены этим мощным танковозом МЗКТ-74135. Но шли годы, контракта не было, и как-то стало казаться, что о машине просто забыли. Но терпение и труд все продадут, и вот в 2002 г. договор все-таки заключили. Согласно ему заводу необходимо было изготовить еще один предсерийный модернизированный образец и после его положительных испытаний вступит в силу заказ еще на 39 таких тягачей.

Два года назад Минский завод колесных тягачей изготовил второй



Автопоезд МЗКТ-74135+99942+83721 на конкурсном этапе 2000 г.



МЗКТ-74135+99942 с двумя БМП (2004 г.)



экземпляр танковоза с тем же индексом МЗКТ-74135.

Тягач предназначен для перевозки особотяжелых грузов в составе либо двухзвенного автопоезда: автомобиль МЗКТ-74135 и полуприцеп МЗКТ-99942, либо трехзвенного: та же сцепка работает с прицепом МЗКТ-83721 для транспортировки двух танков Leclerc или трех БМП-3.

Изменилась ли машина? Конечно. Прежде всего, это другая внешность, так как установлена новая кабина. Кроме того, у нее другой двигатель, обновленная трансмиссия и улучшенная установка кондиционирования воздуха для водителя и экипажа.

Итак, седельный тягач МЗКТ-74135 (2004 г.): колесная формула 8x8 с управляемыми колесами двух передних осей. Двигатель DaimlerChrysler. Замена мотора была вызвана тем, что за

семь лет фирма Deutz поменяла свой модельный ряд и ранее использовавшийся минчанами дизель сняла с производства. Из-за этого машина (с учетом пожеланий заказчика) получила 12-цилиндровый турбодизель OM 444LA мощностью 585 кВт (796 л.с.) развиваемой при 2100 об/мин.

За прошедшие годы и американская Allison не теряла зря времени и внедрила новую систему управления своими трансмиссиями. Коробка передач, установленная на МЗКТ-74135 «№2», — автоматическая M6610AR (шесть передач вперед и две назад).

Четырехдверная, стеклопластиковая, девятиместная кабина с кондиционером — также новая. Ее серийное производство началось только в 2001 г. Внешний вид автомобиля изменился полностью: тягач 1997 г. имел преимущественно рубленые формы, а

контуры капота у образца 2004 г. скругленные, но у корпуса кабины — прямые. Не всем такой дизайн по вкусу. На мой субъективный взгляд — типичная дисгармония. Надо отметить удобный доступ к переднему и заднему рядам сидений. Он достигается благодаря тому, что двери кабины раскрываются в противоположные стороны. Такая схема открывания дверей на грузовиках мне вообще не встречалась. В салоне девять мест, в нем смогут разместиться экипажи двух транспортируемых танков, к тому же 5 мест для сидения могут быть трансформированы в одно спальное.

Заказчики особо отметили слабость кондиционера кабины у первого образца МЗКТ-74135, поэтому на второй машине конструкторы МЗКТ установили более мощную климатическую установку. Новой системе надлежало поддерживать температуру в салоне не более +20°С даже тогда, когда вокруг воздух прогревается до +55°С.

МЗКТ-74135 имеет снаряженную массу 29 900 кг. Минимальный радиус поворота машины — 16 м. Тягач оборудован седельно-сцепным устройством JOST (JSK 38G-1), которое расположено на высоте 2050 мм. Максимальная нагрузка на седло 26 т. Шины широкопрофильные, MICHELIN 23,5R25XLB TL 188E. Колеса тягача оснащены специальными устройствами «Бедлок». Они предотвращают разбортирование колес тягача при

Первый тягач МЗКТ-74135 перед загрузкой в самолет (Минск, 1997 г.)



движении автомобиля по песку, когда необходимо снизить давление воздуха в шинах.

Полная масса трехзвенного автопоезда 205,4 т. Объем топливных баков автомобиля 1210 л. Максимальная дальность с одной заправки составляет 750 км. Максимальная скорость двухзвенного автопоезда (тягач + полуприцеп) 82 км/ч, а трехзвенного (тягач+полуприцеп+прицеп) 50 км/ч. Дополнительным оборудованием тягача является лебедка ITAG WPH-250-2 (длина троса 100 м) двухскоростная, двухбарабанная с гидроприводом и тяговым усилием каждого барабана 200 кН. Она предназначена для затаскивания на полуприцеп и стаскивания с него тяжелой гусеничной техники. Габариты автомобиля: длина 10 510 мм, ширина 3180 мм, высота 3950 мм. Длина тягача с полуприцепом 26 300 мм. Длина трехзвенного автопоезда 38 700 мм.

Тягачи МЗКТ-74135 рассчитаны на эксплуатацию при температуре окружающего воздуха от минус 30° С до плюс 50° С, при относительной влажности воздуха до 98%, его запыленности до 1 г/м³ и скорости ветра до 25 м/с, в районах, расположенных на высоте до 2500 м над уровнем моря, и способны преодолевать перевалы высотой до 3000 м.



МЗКТ-74135+99942 с танком Т-72 (учения 2006 г.), вид сбоку

Высокие технические параметры автомобилей обеспечивают двигатель DaimlerChrysler и трансмиссия Allison с электронным управлением. Системы охлаждения двигателя и трансмиссии машин объединенные. Проведенные испытания показали удовлетворительную работоспособность системы охлаждения даже при температуре окружающего воздуха +50° С.

Высокую проходимость танковозов обеспечивают традиционные для МЗКТ системы и узлы, модернизированные с учетом региона эксплуатации:

- мощная рама с лонжеронами Z-образного профиля, связанными трубчатыми поперечинами с усиленными литыми кронштейнами. При значительной прочности рамы на из-

гиб она позволяет шасси лучше приспособляться к неровностям дороги;

- передняя независимая двухрычажная торсионная подвеска, а задняя – тоже независимая двухрычажная, но рессорно-балансирная. Они обеспечивают совместно с рамой оптимальное приложение тягового усилия через каждое колесо при любых неровностях дороги.

Крутящий момент от моторно-силовой установки к колесам передается узлами трансмиссии собственного производства МЗКТ:

- раздаточной коробкой, представляющей собой двухскоростной трехвальный редуктор с блокируемым дифференциалом и механизмом отбора мощности для привода допол-

Испытания 1997 г. автопоезд с полуприцепом LOHR



МЗКТ-74135+99942 с танком Т-72 (учения 2006 г.)



Площадка с автомобилями OSHKOSH, TATRA, KYNOS, MAN и MERCEDES-BENZ (первый тендер 1997 г.)



Два разных тягача, но имя одно - МЗКТ-74135



нительного оборудования;

– всеми ведущими мостами в составе центральных редукторов с межколесными дифференциалами на всех осях и межосевыми блокируемыми принудительно, полусосевых карданных передач, колесных планетарных редукторов.

Достаточную маневренность автомобилям обеспечивает рулевое управление колес двух передних осей.

Рулевой привод гидравлический с основным и дублирующим усилителями руля. Тормозные свойства автотехники соответствуют международным стандартам по эффективности. Тягачи МЗКТ-74135 оборудованы эффективным вспомогательным тормозом, обеспечивающим равномерное движение на затяжных спусках.

Несколько слов о полуприцепе МЗКТ-99942, входящего в состав ав-

топоезда. Его снаряженная масса составляет 26,4 т, а грузоподъемность – 70 т, иначе говоря, на него грузятся один танк Leclerc или два БМП-3. Сварная рама полуприцепа имеет коробчатые лонжероны, она изготовлена из низколегированной стали. В конструктивную прочность рамы включены настилы платформы с боковой обвязкой. Выглядит полуприцеп как-то необычно. Но «нестандартная» ломаная рама, состоящая из двух плоскостей, позволила оптимально перераспределить нагрузки и уменьшить габаритную длину трейлера и всего автопоезда.

На полуприцепе установлен автономный двигатель Kubota (Япония), обеспечивающий работу компрессора и гидронасоса. Управление всеми перечисленными устройствами осуществляется из кабины водителя или с выносного пульта. Гидрооборудование полуприцепа поднимает и опускает трапы, а компрессор связан с электропневмосистемой централизованной накачки шин, управлять которой также можно, как из кабины, так и с выносного пульта. На каждой оси прицепа установлены четыре колеса с шинами Michelin, суммарно их получается двенадцать.

Последнее и неслабое звено автопоезда – прицеп МЗКТ-83721, его грузоподъемность – 60 т.

Испытания автопоезда МЗКТ-74135+99942+83721 (2004 г. выпуска) закончились положительно, и заказ на изготовление остальной части контракта был получен. Сегодня «серийный» статус машины полностью подтвержден, работы по изготовлению оставшейся части тягачей идут в Минске полным ходом.

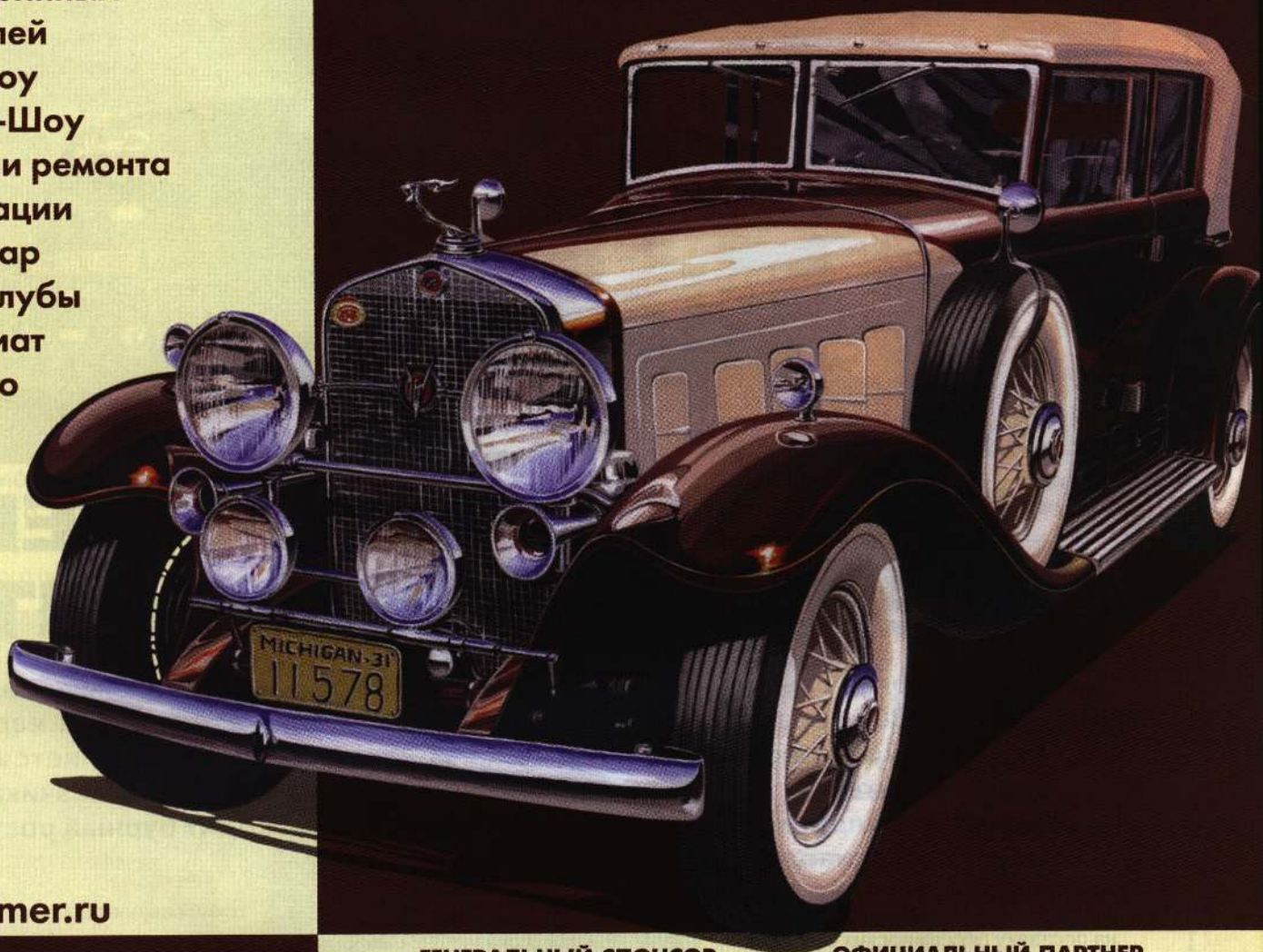
Пустынный танковоз едва ли мы увидим на наших дорогах, ведь он изначально проектировался для заказчиков с Ближнего Востока. Но минчане не прочь показать свои достижения в создании трехзвенного танкового автопоезда российским военным: может, они заинтересуют возрождающуюся армию.

Москва, Крокус Экспо
7-10 сентября 2006

DIII

Олдтаймер-Галерея Павильон Сорокина

- Салон старинных автомобилей
- Кастом-Шоу
- Суперкар-Шоу
- Технологии ремонта и реставрации
- Ретро-базар
- Музеи и клубы
- Антиквариат и искусство
- Life-Style



www.oldtimer.ru

По вопросам участия
следует обращаться в Фонд
«ВЕЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ»:
тел.: (495) 105-69-84
факс: (495) 612-31-59
моб.: (495) 104-47-77
e-mail: gallery@oldtimer.ru

Заказ и доставка билетов:

www.kontramarka.ru 933 3200

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



Владимир Чехута
Фото автора



ПЕРЕВОЗКА ДЕТАЛЕЙ «ВОЗДУШНОГО ГИГАНТА»

Наверное, многие слышали о самом крупном в мире пассажирском авиалайнере – аэробусе А-380, спроектированном компанией Airbus, входящей в европейский аэрокосмический консорциум EADS. Фирма Airbus на сегодня является крупнейшим авиастроителем в мире. В последнее время основными заказчиками европейского авиахолдинга стали Китай и Индия, где происходит бурный рост объемов коммерческих авиаперевозок.

В 2005 г. Airbus получил 1055 заказов на поставку пассажирских самолетов, обогнав при этом своего главного конкурента – американский Boeing, который смог получить портфель только на 1002 заказа. В 2005 г. объем продаж компании Airbus составил \$27,1 млрд., за этот период было изготовлено 378 самолетов. Boeing в тот год поставила своим клиентам

всего лишь 290 самолетов, что на 30% меньше показателей европейского авиахолдинга.

В 2004 г. состоялось знаменательное событие – демонстрационный полет гигантского воздушного судна – А-380. Этот разрекламированный двухэтажный лайнер может взять на борт от 550 до 800 пассажиров и пролететь без посадки 15 тыс. км. Гиган-

тский самолет достигает в длину 73 м, размах его крыльев составляет 80 м, а высота – 24 м. Полная масса самолета 600 т. Стоимость одного такого пассажирского воздушного гиганта варьируется в пределах от \$295,6 до 316 млн. в зависимости от комплектации. В реализации этого амбициозного проекта участвовали европейские компании из аэрокосмической индустрии.

стрии Франции, Великобритании, Германии и Испании.

Сборка двухпалубных воздушных лайнеров будет происходить на головном заводе корпорации AIRBUS во французском городе Тулуза. Но сборочные операции – это завершение всего процесса. Но как быть с тем, что немаленькие детали фюзеляжей огромного А-380 изготавливаются в Испании. При производстве других, меньших по размеру авиалайнеров логистических проблем не возникало вовсе, так как детали доставляли по воздуху прямо в Тулузу специальными транспортными самолетами.

Для нового гигантского воздушного судна потребовались новые подходы и новые решения. С 2001 г. авиастроители начали разрабатывать маршрут по доставке деталей лайнера А-380. Как планировалось, элементы фюзеляжей аэробуса будут прибывать в морской порт Франции из Испании, затем следует перегрузка на речной транспорт и перевозка по реке до порта в городе Лангон (Франция). Отсюда до сборочного завода в Тулузе надо преодолеть еще 240 км пути, но уже по дорогам общего пользования. Для комплексного решения логистической задачи этого последнего участка



специалисты Airbus в 2002 г. обратились к французской транспортной фирме Capelle.

Чтобы вы могли представить, какие детали предстояло транспортировать, приведу некоторые общие сведения о них.

– Передний фюзеляж А-380: масса 54,6 т, габариты: длина 22,7 м, ширина 8 м, высота 9,97 м.

– Центральный фюзеляж А-380: масса 60 т, габариты: длина 23,17 м, ширина 8 м, высота 10,3 м.

– Задний фюзеляж А-380: масса 55,5 т, габариты: длина 28,26 м, ширина 8 м, высота 10,7 м.

– Два крыла общим весом 135 т, габариты: длина 45,38 м, ширина 7,2 м, высота 11,9 м.

– Хвостовая часть А-380: масса 49,5 т, габариты: длина 27,35 м, ширина 7,68 м, высота 11,68 м.

Исходя из характеристик перевозимых элементов, фирмы Airbus и Capelle в феврале 2003 г. приобрели специальный подвижной состав у французского предприятия Nicolas и специально доработанные тягачи у корпорации DaimlerChrysler.

Для выполнения транспортного процесса были приобретены три тягача Mercedes-Benz Actros 4160 А (8х6) SLT, каждый из которых имеет дизель мощностью 609 л.с. и предназначен для работы в составе автопоезда полной массой до 250 т. Чтобы получить этот тяжелый тягач, был куплен обычный серийный тягач 6х6 немецкого автогиганта. Тюнинг провела фирма Titan из города Backnang (Германия). Трансформация машины включила в себя навеску еще одной оси и превращение всего автомобиля в настоящего тяжеловоза.

Кроме трех четырехосных, были также приобретены еще четыре трех-





осных тягача Mercedes Actros 3360 S (6x4) SLT с такими же по мощности силовыми агрегатами. Эти автомобили аналогично дорабатывались фирмой Titan, и каждый из них в состоянии работать в составе автопоезда полной массой до 180 тонн.

Для работы с тягачами предназначены три 12-осных прицепа Nicolas (по четыре колеса на каждой тележке), всего у этого трейлера 96 колес. Габариты платформы: длина 28 м, ширина варьируется от 3 до 5 м. Их дополняют четыре 6-осных полуприцепа

Nicolas (по четыре колеса на каждой тележке). У этих всего 48 колес. Габариты платформы: длина 25 м, ширина также варьируется от 3 до 5 м.

После приобретения всей необходимой автотехники фирма Capelle согласилась использовать ее только при перевозках заказов компании Airbus.

Для того чтобы доставить все элементы, необходимые для сборки одного авиалайнера A-380, необходимо собрать караван из шести автопоездов. При этом одна, седьмая, сцепка в составе тягача Mercedes Actros 4160 A (8x6) SLT и 12-осного прицепа Nicolas находится в резерве перевозчиков на всякий непредвиденный случай.





3 ноября 2003 г. прошли генеральные испытания транспортной операции с использованием деревянных крупногабаритных конструкций, по размерам соответствующих деталям самолета. Чтобы отработать маршрут до мелочей, а транспортникам набраться опыта, подобные пробные рейсы, но уже без загрузки, повторялись еще четыре раза.

Несколько слов об организации перевозок. Движение каравана происходит только в ночное время – с 22-00 до 6-00. Учитывая небольшую скорость движения, тяжелым автопоездам со сверхбольшими деталями будущего авиалайнера для преодоления 240 км требуется полных три ночи.

В апреле 2004 г. состоялась штатная доставка элементов первого аэробуса A-380 на сборочный завод в Тулузу. После чего был собран прототип самого большого в мире пассажирского самолета.

Перевозчики уже готовились и составляли планы доставок на 2006 г., ведь именно на этот год планировалось начало серийного производства авиалайнера, поскольку Airbus уже подписал контракты с 13 авиакомпаниями на поставку 140 машин. Но, несмотря на коммерческий успех проекта, A-380 пока никуда не летит. Как стало известно, запуск производства отложен до начала 2007 г., поэтому транспортникам, видимо, придется

пока заняться другими заказами. Причины задержек скрывались под формулировкой «ряд факторов, тормозящих производственный процесс». На деле эти «факторы» оказались проблемами с ненадежной работой оптоволоконных кабелей, которыми ради экономии веса конструкторы решили заменить обычные медные провода там, где это было возможно. А потому поставки самолетов потребителям задерживаются на 6–7 месяцев.

Будем надеяться, что проблемы производства аэробуса A-380 будут успешно решены, а наземные перевозчики начнут регулярные доставки огромных деталей для будущих воздушных гигантов.



А. Красиков



VEGUZTI DIPLOMATIC 3000 DP 8x2 '04

56

ЮЖНОАМЕРИКАНСКИЕ «СОРОКОНОЖКИ» 10x4 – НЕ ПРЕДЕЛ?

После знакомства с австралийскими и азиатскими автобусами обратим взор к Южной Америке. Многие наши соотечественники полагают, что в странах этого континента выпускают только устаревшие легковые автомобили (а равно и грузовики, и автобусы) Европы, Японии и США, то есть являются, по сути, второсортными, отсталыми государствами. Поверьте, это не так! Рассказать об огромном количестве автобусных фирм и их продукции ни в одной, ни даже в нескольких статьях невозможно. А потому расскажу о таких автобусах, которых нет нигде в мире. Не потому, что плохие, а потому, что очень большие. Речь идет об одиночных автобусах, так называемых «соло» (Solo-Buses), но не простых, а многоосных.

Автобусы с колесными формулами 6x2 и 6x4 выпускаются практически во всех странах мира уже давно. Но только на Южно Американском континенте строят СЕРИЙНО автобусы с

формулой 8x4 и даже 10x4. Правда, Neoplan в Европе, Mitsubishi в Японии да еще некоторые фирмы в Австралии выпускают четырехосные автобусы, но это – единичные случаи, а

здесь идет речь о тотальном тиражировании таких монстров практически всеми крупными латиноамериканскими автобусными фирмами. Пикантная подробность: в наш обзор попала и

Мексика, располагающаяся на Северо-Американском континенте. Это говорит лишь о том, что по рыночным реалиям она все-таки ближе к Южной, чем к Северной Америке. Итак, многоосники, вперед!

Самыми крупными самостоятельными автобусными производителями на юге Западного полушария являются Бразилия и Аргентина. Здесь же сосредоточены и основные автобोरочные заводы Америки, Европы и Японии, так что автобусной механики хватает с лихвой. Дело только в таланте местных инженеров и дизайнеров. Давайте начнем с Аргентины: буква «А» – первая в алфавите. Там находятся около полусотни автобусных предприятий с прошлым и настоящим, очень богатыми разработками – талантливыми, красивыми и самобытными. Но «стартовый импульс» в деле производства многоосных автобусов, сами того не подозревая, им задали европейцы.

В 1979 г. в Европе известная своими необычными автобусами фирма Neoplan выпустила четырехосную модель, названную Spaceliner (позднее – Megaliner). Этот автобус предназначался не только для местных туристических фирм, но и на экспорт, в част-



TROYANO ELEGANCE DP 8x2 '96

ности в США, под названием Skyliner 4-Axle. А в Аргентине фирма Cametal (так и пишется – с одним «L») уже выпускала трехосные двухэтажные модели Skyliner по лицензии. Правда, их автобус имел совсем другую ходовую часть, и, в частности, мерседесовский двигатель. Узнав о новом, более вместительном туристическом лайнере, инженеры фирмы самостоятельно разработали на базе уже выпускавшегося Skyliner четырехосное

шасси, и с 1980 г. в Аргентине уже работали автобусы Neoplan с колесной формулой 8x2.

Не забывала аргентинская компания и о собственных разработках, ведь они составляли, как и везде, целую гамму – от «малышей» до традиционных двухэтажников. Для грамотного проектирования четырехосного шасси тяжелых автобусов к работе подключили компанию ARBUS (Аргентинские автоБУСы), занимавшуюся только механикой и сотрудничавшую с такими именитыми изготовителями шасси, как Scania и Volvo. Daimler-Benz держалась особняком и в те времена поставляла в Южную Америку уже готовые шасси разного назначения.

С 1986 г. Cametal начала разработку большого четырехосного двухэтажного автобуса с узлами и агрегатами модифицированной ходовой части Scania K113. А в 1989-м эти автобусы уже возили пассажиров по стране. На борт модель Cametal Jumbus DP I 8x2 брала около сотни пассажиров. «Около» потому, что таких автобусов изготавливалось в год ограниченное количество, и каждый из них имел свои особенности интерьера. Кстати, это же касается и всех машин, о которых пойдет речь далее.



BUSSCAR PANORAMICO DD 10x4 '03



SULTANA MEXICO 8x4 '74



58

Некоторые автобусы на первом этаже не имели сидений вовсе, только сервисные службы. У других и на первом этаже, и на втором имелось по два прохода, а сиденья располагались совсем уж нетрадиционно – ряд составлял 1+2+1, как в салонах больших самолетов. Одним словом, два одинаковых автобуса такого класса – это невозможно! Длина Jumbus DP I составляла 15 200 мм, а весил он с полной нагрузкой больше 25 т – в зависимости от комплектации.

В 1992 г. увидела свет модифицированная версия Jumbus DP II 8x2, у которой первый этаж не был застеклен, и на нем располагались спальные места, кухня, туалет. Поездка на таком автобусе была очень дорогой, но запоминающейся надолго. Базировался он на том же шасси Scania с двигателем DSC9 первого поколения мощностью 300 л.с. В 1993-м появилась модель Doble Piso 8x2 большей длины и с незначительными внешними изменениями. Этот автобус выпускался до 2000 г., когда появилось новое поколение Jumbus II, которое изготавливается и сегодня. Оно уже базируется на новом четырехосном шасси Scania K360 IB 8x2 с пневмати-

ческой подвеской, оснащенный 12-литровым двигателем мощностью 420 л.с. Внешность изменилась кардинально – это современный дизайн с национальными чертами.

По алфавиту следующей аргентинской кузовной фирмой, выпускающей «8x2» является DIC (Desarollo Integral de Carrocerias), образованная в 1960 г. Ее продукция всегда слави-

лась оригинальным дизайном и нестандартным подходом к конструкции кузовов. Первый 8x2 появился в ее производственных корпусах в 1996 г. в уже существовавшем семействе Megadic.

Появились сразу два автобуса с новой колесной формулой – двухэтажный (дополнительный индекс «X2 8x2») и полуторазэтажный (3.8 8x2).

METALSUR FASE



Первые автобусы имели уже существовавшие 15-метровые по длине кузова и оригинальную «глазастую» внешность с округлым передком. DIC в подавляющем большинстве своих автобусов использовала различные шасси знаменитой на весь мир фирмы Daimler-Benz с торговой маркой Mercedes. Перечислять мы их не будем – нет места... В 1996 г. Megadic X2 вырос по длине до 16 м.

Автобусы этой фирмы, пожалуй, самые комфортабельные, но мало-местительные. Достаточно сказать, что двухэтажный Megadic X2 брал всего до 90 пассажиров, но предлагал им массу удобств. 1997 г. изменил габариты полутрехэтажника – его высота уменьшилась до 3600 мм, зато увеличилась до 16,7 м длина. А в 2001 г. прошла модернизация, и автобус стал называться DIC Megadic Piso Y Medio X2 8x2 (длинное название), но внешность, откровенно говоря, от этой модернизации не выиграла...

Фирма Eurobus выпустила первый двухэтажный автобус 8x2 в 1990 г. Он назывался Max Cielo 8x2. Это был современный, красивый для тех лет двухэтажник длиной 15 м. Он имел четырехосное шасси Arbus, которое создавалось с учетом результатов совместной работы с Cametal. Пассажиры вмещал он уже меньше (96 чело-



век), но кресла были более комфортабельными, и больше разнообразных услуг предлагалось путешественникам. Имелось даже спальное место для сменного водителя.

В 1995 г. автобус значительно модернизировался и внешне, и внутренне. Поменялась даже ходовая часть, теперь такие машины стали ходить на мерседесовских шасси O400RSD и O400RSE, выпускаемых специально для Латинской Америки. Эти шасси имеют пневматическую подвеску, много алюминиевого профиля в конструкции и мотор OM 457 LA мощностью 360 л.с. В 2002 г. поколение

сменилось полностью, остались только ходовая часть и прежнее название – Eurobus Max Cielo.

Следующей аргентинской автобусной фирмой в нашем рассказе является Imesa. Фирма самобытная (это видно по внешности продукции) и с богатым прошлым. Свой первый 8x2 она выпустила в 1993 г. Этакое клиновидное двухэтажное чудо, но своеобразное, – на фото это видно (Imesa GTR 18 DP 8x2). Базировался автобус на уже известном нам шасси Scania K113. Его длина составляла 14,4 м, а путешествовать в нем могли около 87 человек. В 1996 г. автобус был модернизирован и получил новое название – Imesa GTR 19 DP 8x2. На метр увеличилась длина, и повысился комфорт, а количество пассажиров практически не изменилось.

Год смены столетий фирма встретила совершенно новым автобусом, но со старым названием. Передок его стал почти вертикалью, да и внешне он был уже гораздо современнее. А в 2002-м на фирме произошло сразу два события: модернизировалась модель GTR 19 (со сменой внешности изменился и индекс – GTR 21), и появился совершенно новый модельный ряд F50, в который входила и модель 8x2. Эти новые автобусы Imesa разрабатывала совместно с автобусным кузовным ателье Sudamericanas. Как прави-





ло, автобусы Imesa эксплуатировали мерседесовские шасси и Scania.

В 1992-м кузовная фирма Maxibus выпустила несколько прототипов с претенциозным названием 2005 DP 8x2. Автобус имел аэродинамическую форму, и многие на континенте пророчили ему большое будущее, но после нескольких лет эксплуатации к нему пришло забвение, и больше Maxibus пока не выпускала автобусы 8x2. А ведь 2005 DP 8x2 был весьма необычен по внешности...

Еще одна кузовная компания, Metalsur, приступила к выпуску 8x2 довольно поздно. Ее первый экземпляр появился лишь в 1997 г. Руководство поступило очень просто: уже готовые и много лет выпускающиеся кузова Arrow и Arrowliner оно поставило на четыре оси. 2001 г. принес новую модель в старом семействе Fase II. Автобус был длиной около 16 м, а пассажиров вмещал 98 человек. В 2002 и 2003 гг. появились модернизированные автобусы 8x2. Особенно необычно выглядит вариант 2003 г. Metalsur Arrowliner 405 8x2. Масса стекла и необычная стрела, устремленная вверх с первого этажа. Это стало неким фирменным стилем автобусов Metalsur. В качестве шасси использовалась в подавляющем большинстве продукция латиноамериканских отделений Scania и Mercedes.

Кузовщики Neocar выпускают массу интересующей нас продукции, но к автобусам 8x2 относятся, видимо, весьма прохладно. Лишь в 1988 г. они выпустили модель Neocar Doble Piso 8x2. Несмотря на то что эта фирма была одной из первых, выпустивших 8x2, ожидаемого продолжения этого направления туристических автобусов у Neocar пока нет.

А теперь расскажем об аргентинской фирме Troiano, которая, по всем данным, выпускает в Аргентине машин с колесной формулой 8x2 больше всех. Начав их производство довольно поздно (1993 г.) с модели Troiano Elegance DP 8x2, фирма в 1995 г.

предложила вариант 8x2 другого семейства – Doble Piso на шасси Scania K113, а затем решила поставить на четыре оси всю гамму крупных автобусов. В следующем году (1996) они провели модернизацию Troiano Elegance DP 8x2, у которой сразу же нашлось много поклонников. Посыпались заказы, и фирмачи были вынуждены перестраивать производство под новый вид автобусов.

В результате этой перестройки производства в 1999 г. появилось более современное семейство Elegance, поставленное на современное шасси MB O400RSD. Кузов удлинился на полтора метра, – до 15,5 м. 94 пассажира с комфортом размещались в салонах первого и второго этажей. В 2002 г. прошла модернизация, в основном внешняя, и машина приобрела современные черты, но название осталось прежним – Troiano Elegance DP 8x2.

Бразильская автобусная фирма Busscar – самая крупная в стране, а ее филиалы разбросаны по всему свету. Свой первый 8x2 она выпустила в 1994 г. в семействе Jum Buss 400 длиной 14 м. Автобус был полуплурэтажным и предлагал места 72 пассажирам. Поняв, что шасси недогружено, на следующий год конструкторы довели длину машины до 15 м и увеличили ее пассажироместимость.



Теперь загрузка шасси стала оптимальной, прошли необходимые испытания и можно было приступать к переводу двухэтажников фирмы на колесную формулу 8x2. Именно такая версия появилась в 1998 г. в новом поколении Busscar Panoramico DD. С полным доверием к именитой фирме такой автобус заказало огромное количество туристических фирм, но с одной просьбой – увеличить пассажироместимость первого этажа. Это сделали только в модели Panoramico DD 1999 г. Изменения заметны даже внешне. Тогда же увеличилась до 15,5 м и длина автобуса.

В 2003 г. в Латинской Америке проходило очередное автобусное шоу. Его сенсацией стал 17-метровый двухэтажный одиночный автобус Busscar Panoramico DD 10x4. Пока таких машин построено всего несколько. Прямо вагон поезда... Об этом – рассказ в будущих номерах журнала.

Известная уже нам фирма Comil тоже не осталась в стороне. В 2003 г. она изготовила опытный образец Comil Campione 4.05 Visione. К великому сожалению его судьба пока неизвестна, а фото очень плохое.

И наконец, Marcopolo... Эта фирма разбросала свои заводы по всему миру. Даже в Европе выпускаются красивейшие автобусы с этой маркой. Но то, что нас интересует (8x2), изготавливается только в Бразилии.



CAMETAL NEOPLAN 8x2 '80

Первый 8x2 фирма построила в 1991 г. на базе семейства Paradiso 1150. Это был полутрехэтажник с четырьмя осями. Два года спустя появился более длинный и вместительный Paradiso 1450 LD. В 1993 г. поставили на четыре оси двухэтажник Paradiso 1800 DD, что очень сильно привлекло туристические фирмы. 90 пассажиров чувствовали себя в круизе комфортно и безопасно. В 1995 г. его удлиннили, и автобус стал еще желаннее.

Не обошло стороной увлечение 8x2 и новейшее поколение Marcopolo Paradiso GVI 1800 DD. Этот двухэтажный автобус появился и в Европе, но уже с колесной формулой 6x2.

И несколько слов о перуанской фирме Veguzzi. В прошлом году эта малоизвестная фирма выпустила автобус 8x2 Diplomatic 3000 DP. Машина сверхсовременная, с навигационной системой, компьютерным управлением двигателем, коробкой передач и другими узлами и механизмами. И это – в Перу. А внешность...

И несколько слов о мексиканских 8x2. Это автобусы Sultana. Если быть точным, то колесная формула этих автобусов 8x4, потому что они строились на узлах и агрегатах американских грузовиков GMC, а первый 13-метровый автобус был построен аж в 1972 г. к выставке TRANSEXPO'72 в мастерских мексиканского завода грузовиков Ramirez. Затем его стали тиражировать, появились внешние изменения, а версия 1976 г. по дизайну тяготеет уже к американским автобусам.

Вот очень коротко о необычном классе автобусов малоизвестного континента. Единственное, что хотелось бы отметить, все без исключения перечисленные автобусы имели и имеют самое современное электронное управление системами, вплоть до круиз-контроля. Телевизоры, музыкальные центры с CD-чейнджерами входят в стандартное оборудование. Системы противобуксовки, противоскольжения, активные рулевые механизмы и многое, многое другое – такое же, как и у европейских или японских автобусов.



DIC MEGADIC 3.8 8x2 '96





Андрей Карасев
Фото DaimlerChrysler

Новое поколение Citaro

С начала производства Mercedes-Benz Citaro в 1998 г. выпущено почти 15 тыс. этих автобусов. Citaro можно увидеть на дорогах столиц почти всех государств Европы – от Лондона до Мадрида, Стамбула, Берлина и Рима. За годы производства модель подверглась лишь незначительным изменениям. Теперь Mercedes-Benz представляет Citaro второго поколения, которые должны появиться в октябре 2005 г.

Новое поколение автобусов представлено тремя низкопольными моделями: городским Citaro LE, пригородными Citaro LE U и Citaro LE MU, оснащенными двигателями Euro-4. В их дизайне использованы элементы, применявшиеся ранее на туристических моделях компании. Характерной чертой автобусов является изогнутая подштамповка между фарами, символизирующая решетку радиатора. Трехлучевая звезда Mercedes-Benz расположена на персональном выступе. Бесцветные указатели поворотов, заходящие на боковую поверхность, имеют скругленные

скосы нижней кромки, что как бы приподнимает края «глаз» головной светотехники. Это придает пассажирской машине дружелюбный вид. Черная накладка под ветровым стеклом его зрительно увеличивает и корректирует его форму. Кроме этого, она закрывает щетки стеклоочистителей с поводками. Для удобства обслуживания новый Citaro имеет самый настоящий капот.

Не менее интересны решения дизайнеров, примененные для создания оригинального и запоминающегося облика задней части автобуса. Внутреннее по размерам и трапециевид-

ное по форме заднее окно кажется спускающимся с крыши и заходящим на откидной капот двигателя. Такой визуальный эффект создает черная пластина, закрепленная в верхней части капота. Кроме этого, она еще и маскирует вентиляционное отверстие.

Характерный вид трехсекционного заднего окна «поддерживается» аналогичными по форме и тоже трехсекционными фонарями, «спускающимися» с тыльной стороны на боковую поверхность автобуса. Фонари имеют блочную систему с одним цельным рассеивателем, как у нового автобуса Mercedes-Benz.



Боковые стекла на Citaro второго поколения теперь серые вместо ранее использовавшихся дымчато-зеленых для всех окон, кроме водительского и дверей переднего входа.

Изменения в дизайне коснулись интерьера салона. Наклонные боковые поверхности потолка теперь примыкают к центральной части, сделанной из алюминия практически без швов. Соответственно изменена и система освещения, которое обеспечивают лампы дневного света. Ветровое стекло, изготовленное по технологии Opticool, опробованной на Travego, тоже является новинкой для семейства Citaro. Оно позволяет значительно улучшить теплоизоляцию салона. Стекло поглощает инфракрасное излучение, позволяя экономить около 10% энергии, затрачиваемой на поддержание микроклимата.

Обшивка салона в передней части автобуса теперь скрывает огнетушитель. На автобусе по-прежнему

используется проверенная приборная панель VDV. Слева от водителя располагаются отделения для хранения разных вещей, которые по заказу могут быть заменены холодильником. С левой стороны располагаются дополнительные выключатели и рычаг стояночного тормоза.

На всех Citaro второго поколения устанавливаются двигатели, соответствующие требованиям Euro-4. Их выполнение достигается применением технологии BlueTec. Самым компактным из предлагаемых моторов является шестицилиндровый рядный дизель OM 906 hLA рабочим объемом 6,4 л.





Двигатель развивает 210 кВт (286 л.с.) и максимальный крутящий момент 1120 Нм при 1200–1600 об/мин. На автобусы также ставится хорошо известный шестицилиндровый дизель OM 457 hLA с турбонадувом. При объеме 12 л он имеет мощность 220 кВт (299 л.с.) или 260 кВт (354 л.с.) с максимальным крутящим моментом 1250 Нм или 1600 Нм при 1100 об/мин соответственно. Все двигатели имеют внушительный крутящий момент даже на малых частотах вращения, что положительно сказывается на динамике движения автобуса в городе.

Автобусы имеют независимую переднюю подвеску, которая позволяет улучшить устойчивость при прямолинейном движении. Кроме того, она обеспечивает уменьшение неподрессоренных масс, что повышает комфортабельность поездки. Благодаря новой конструкции подвески удалось опустить ее поперечные рычаги. При одинаковой с прежней моделью посадочной высоте клиренс передней оси составляет 163 мм. Ход подвески автобуса увеличился почти на треть: от 70 до 94 мм. Объем камеры пневматической рессоры увеличился более чем на 10% до 10,5 дм³. Это позволило существенно сократить частоту колебаний кузова.

Рулевой механизм переместился назад, в безопасную при столкновении зону. Угол поворота передних колес составляет 53° внутрь и 46° наружу, притом пролет между колесными нишами составляет 910 мм. Большой угол поворота колес позволил уменьшить диаметр разворота 12-метрового автобуса на полметра: с 21,5 до 21 м. Для разворота Citaro MU требуется 23,7, Citaro L\LU – 24,3 и Citaro G\GU – 22,9 м.

Напомним, что модельный ряд автобусов Mercedes-Benz Citaro включает в себя 12-метровый Citaro, Citaro L, имеющий длину 15 м, и двухсекционный Citaro G длиной 18 м. Плюс пригородные модели: Citaro U (12 м), Citaro MU (13 м) и Citaro LU (15 м). Первыми будут 12-метровые модели – как городские, так и пригородные варианты. Дебют назначен на осень.



KONI

BUS TRUCK & TRAILER

KONI является ведущим производителем амортизаторов высокого качества для грузовиков, прицепов и автобусов. Если Вам нужна надежность, экономичность и комфорт, KONI это правильный выбор. За более подробной информацией обращайтесь к нашему официальному представителю в России, в компанию "Глобал Трак Сервис"



Надежность Экономичность Комфорт



ООО "Глобал Трак Сервис" 124460, г.Москва, г. Зеленоград,
3-й Западный проезд, д. 8, стр. 1
www.gt-service.ru, e-mail: gts@gt-service.ru



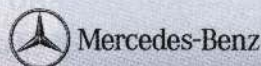
Отдел продаж: тел: (495) 739-62-02

ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС

ПРОДАЖА ЗАПЧАСТЕЙ

- Оригинальные запчасти

VOLVO



- Оригинальные запчасти к осевым агрегатам
BPW, SAF, ROR



- Оригинальные запчасти **LOHR** **ROLFO**

- Амортизаторы



- Тормозные накладки



- Седельные и тяговые сцепные устройства
+GF+, V.ORLANDI



- Пневморессоры WABCO



- Электрические кабели и розетки



- Пневморессоры к подвескам GOODYEAR



Отдел продаж запчастей: (495) 739-62-01, 739-62-02

Оптовые и розничные продажи

124460 Москва, Зеленоград, 3-й Западный пр-д, д. 8, стр. 1

www.gt-service.ru



А. Красиков
Фото MAN



MAN LION'S REGIO

УДЛИНЯЕТСЯ

С момента появления модели Man Lion's Regio прошло уже больше года. Тогда в Гамбурге было представлено целое семейство принципиально новых автобусов фирмы MAN, являющееся костяком объединения NEOMAN. Так вот, модель Regio предлагалась в двух- и трехосном вариантах и, естественно, с разными длинами кузовов.

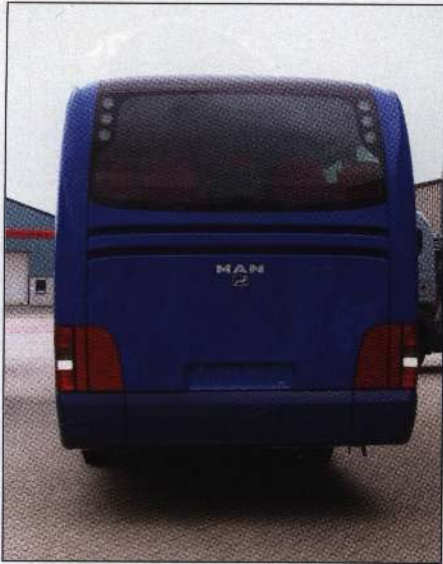
Двухосная модификация появилась на рынке почти сразу и, в общем-то, нашла свою нишу среди покупателей. А вот трехосная версия Regio L несколько запоздала по нескольким причинам. На основных европейских заводах MAN не оказалось специального оборудования для сборки и окрасочных камер для автобуса длиной почти 14 м (13 900 мм). А доверять свою марку заводам стран третьего мира не очень-то хотелось: качество все-таки не то.

После многих консультаций и встреч в европейской штаб-квартире фирмы с руководителями филиалов

зимой этого года было принято решение о выпуске опытной партии автобусов MAN Lion's Regio L на турецком заводе MAN, имеющем многолетний опыт производства автобусов приличной длины. Кроме того, здесь уже несколько лет изготавливают две довольно дорогие модели семейства Lion's. Качество изготовления – на должном уровне. Так что Анкара пока стала победителем в этом тендере. Летом в Европу прибыла первая партия автобусов, и журналистам оставалось лишь ознакомиться с новой моделью воочию, потому что даже на фирменном сайте MAN ее фотогра-

фий нет – только один чертеж. Надо же, всего-то одна буква «L» к названию, а сколько проблем!

Многие журналисты и «дизайнерски» настроенные автомобилисты настаивают на том, что Regio L очень сильно напоминает им Neoplan Trendliner с индексом UL (также длиной 13 900 мм), только остекление боковин сильно отличается, да общий стиль кузовов совершенно другой. Оба автобуса имеют междугородный статус, но мы их не будем сравнивать, скажем лишь, что у них много общего в конструкции и даже двигатели (MAN D 2866 LUH) одинаковы.



MAN Lion's Regio L производит весьма благоприятное впечатление. Правда, в некоторых ракурсах он кажется непропорционально длинным одиночным автобусом. Именно в этом и виноваты огромные боковые стекла с 15-процентным затемнением. От боковин кузова практически ничего не остается, хотя места для багажа и водительских «мелочей» вполне достаточно. С обеих сторон имеются люки для доступа к багажным отделениям, объем которых составляет 6,3 м³.

Передняя панель кузова выполнена из упругого пластика, возвращающего свою первоначальную форму после незначительного удара. Поэтому привычный бампер попросту отсутствует. Блоки фар разде-



лены на две части – основные и второстепенные, которыми могут быть и противотуманки, объединенные с указателями поворотов. Все «стекла» фар утоплены в панель во избежание их повреждений.

Ветровое стекло имеет огромные размеры. Часть крыши окрашена в черный цвет и как бы продолжает ветровое стекло. Нижняя его часть также окрашена в черный цвет, и создается иллюзия «стеклянного» автобуса – это особый стилистический прием. Кстати, и внешность автобуса в целом, и отдельные ее детали недалеко ушли от первоначальных эскизов.

Обе двери открываются при помощи пневмопривода, передняя сдвигается назад, а вторая дверь состоит из двух половинок, сдвигаю-

щихся в разные стороны. В отдельных вариантах имеются лифты для инвалидов на колясках. Лифт вызывается кнопкой на боковине кузова. За передней дверью мы видим очень активную вертикальную серебряную стойку. Вообще-то, это, по большому счету, называется украшательством: и сказать уже больше нечего, и новых мыслей нет, а добавить что-нибудь хочется... К слову, голландцы на автобусах BERKHOF «носят» стойку очень похожей формы уже добрый десяток лет. Единственным оправданием «мановского» случая служит то, что она органично вписалась в общий стиль и не выглядит инородным телом.

А дальше... А дальше – одно огромное длинное и широкое стекло,





по крайней мере такое возникает впечатление. Окна не открываются – автобус имеет мощную климатическую установку. Всего пассажирских мест от 57 до 63 в зависимости от типа кресел и уровня комфорта,



мест для стояния не предусмотрено совсем – междугородный все-таки. Высота от пола до потолка между передней осью и средней 2210 мм, а ближе к редуктору ведущего моста и двигателю – 1760 мм. Высота пола от дорожного полотна составляет всего 860 мм.

Пассажирский салон выполнен без особых изысков, но пребывание в нем очень приятно. Такое впечатление, что находишься почти на улице и природа совсем рядом. Такой подход сильно отличается от проектирования интерьеров американских автобусов, когда окна довольно маленькие и пассажиру при долгих поездках навязан искусственный уют. Как лучше? Спорный вопрос... Но вернемся к Regio. Над пассажирскими креслами – емкие багажные полки для ручной клади, над каждым рядом сидений имеется соответствующий ряд блоков индивидуальных регулировок потоков воздуха, освещения, громкости звука динамика. Содержит он и тревожную кнопку «STOP». На стойках закреплены аварийные инструменты. Одним словом, интерьер имеет все необходимое.

Задняя часть машины принципиально отличается от передка. Помимо стекла красивой формы и декоративных решеток она имеет настоящий бампер, развитые многофунк-



циональные фонари и большой люк для доступа в моторный отсек – двигатель у этого автобуса находится сзади, как у подавляющего большинства подобных машин. 6-цилиндровый рядный дизель мощностью 360 л.с. с рабочим объемом 11 957 см³ положен горизонтально. Он агрегируется с 6-ступенчатой коробкой передач. Ведущей является средняя ось с двойными скатами. Общая допустимая масса автобуса 24 900 кг, причем на переднюю ось из них приходится 7100, на среднюю – 11 500 кг, а на заднюю – 6300 кг. Тяжелый получился аппарат, но ведь и габариты – 13 900 x 2550 x 3400 мм.

Несколько слов о водительском месте. Понятно, что все приборы и органы управления расположены в соответствии с последними нормами и эргономическими требованиями. Интересно другое. Необычен сам подход к рабочему месту. Овальная панель приборов, на которой очень компактно нашли свое место переключатели и контрольные огни, выглядит очень красиво. Часть их переключателя на левую стенку кузова. Внизу справа – управление кондиционером и музыкальным центром. Пожалуй, в таком автобусе очень приятно и комфортно работать.

Так что получай, автобусный мир, еще одного красавца...

ООО «БалАвтоТорг»

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙDIESEL TECHNIC GERMANI
SCANIA, VOLVO, DAF, MAN, MBENZSCANIA
VOLVO
MERCEDES-BENZ
DAF
MANМКАД 31-й км
павильоны Б-1-7 и Б-1-8Тел.: (495) 781-8035,
781-8387, 745-1622

E-MAIL: INFO@DIESELTECHNICS.RU



МКАД, 31 км, ТК АВТО-31, 1-й подъезд, пав. А-2-8

Тел.: (495) 781-83-65, 781-83-80, 747-28-24

e-mail: detail_mashin_av@mail.ru; icq 289-056-036, icq 213-738-732

Всегда в наличии большой выбор:

РАДИАТОРЫ, ИНТЕРКУЛЕРЫ,
СЕРДЦЕВИНЫ, ПЛАСТИКОВЫЕ
ДЕТАЛИ КАБИН, ВИСКОМУФТЫ
КОМПРЕССОРЫ, ПНЕВМАТИКА,
СЦЕПЛЕНИЕ

Заказ любых запчастей: 1-10 дней



ТОСОЛ И АНТИФРИЗ

С ФУНКЦИОНАЛЬНЫМИ ПРИСАДКАМИ
ЕВРОПЕЙСКОГО КАЧЕСТВА

+130°C

ПОЗВОНТЕ по тел.:

(495) 266-2120
517-9845www.dixis-avto.ru
E-mail: splan@online.ru

СПЕЦИАЛЬНАЯ ФОРМУЛА ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И Л/Т



ТЕХНОГРУП

Запчасти на грузовики



Mercedes

VOLVO

IVECO



SCANIA

RENAULT

Москва, 31 км МКАДа, ТК «АВТО-31» Б-1-6

Тел-факс: (+7 495) 781 83 68, 101 75 82, 724 39 53

teknogrup@teknogrup.ru www.teknogrup.ru

РАДИОСТАНЦИИ
НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ, НОСИМЫЕтел: (495) 722-22-71
МКАД 31 км, Т/Ц АВТО 31

Михаил Ожерельев
 Фото автора и ContiTech



Популярно о пневморессорах

Пневматические упругие элементы постепенно вытесняют стальные рессоры из конструкций подвесок современных грузовиков, прицепов и автобусов. В 1955 г. концерн Continental AG первым в Европе начал разработку пневматики для подвесок автобусов и железнодорожных вагонов. Сегодня практически невозможно себе представить современную модель магистрального тягача без интеллектуальной подвески, способной подстраиваться под рабочие условия, по мере необходимости изменяя высоту подрессоренной части транспортного средства. Разумеется, эксплуатация более сложной системы требует дополнительных знаний и грамотного подхода к обслуживанию. Поэтому вначале немного теории.

Как известно, упругий элемент подвески служит для уменьшения динамических нагрузок, обусловленных главным образом действием части веса автомобиля, приходящегося на колеса. При наезде колеса на неровность дороги упругий элемент подвески сжимается, значительно смяг-

чая удар, передаваемый от колеса на кузов. Разжимаясь, он сообщает кузову колебания, которым, при подборе соответствующих характеристик подвески в целом можно придать желаемый характер. Отличной плавностью хода считается такая, при которой подрессоренная

часть совершает колебания с частотой 1–1,3 Гц, хорошей – примерно до 2 Гц. По физиологическим параметрам это соответствует обычной ходьбе пешком (60–70 и 120 шагов в мин соответственно).

Основной характеристикой упругого устройства является жесткость,

представляющая собой отношение нагрузки к статическому прогибу под ее воздействием. Чем жестче упругий элемент, тем меньше он проседает под воздействием внешней нагрузки. Рессоры, даже если они изготовлены из легких композиционных материалов, имеют один серьезный недостаток – их упругая характеристика неизменна, в то время как загрузка автомобиля меняется. Чтобы выдержать максимальную загрузку автомобиля, рессоры должны быть достаточно жесткими. Соответственно в порожнем состоянии плавность хода получается недостаточной. Установка относительно мягкой рессоры с подрессорником – только частичное решение проблемы.

В пневмоподвеске упругие элементы с системой регулирования обеспечивают переменную жесткость, реагируя на изменение нагрузки. Полезная нагрузка, воспринимаемая пневморессорой, прямо пропорциональна площади окружности и внутреннему давлению. Если автомобиль загружен частично, в баллонах устанавливается низкое давление воздуха, а при полной загрузке – высокое. Повышение давления производится автоматически с помощью специальных датчиков уровня кузова. Благодаря этому прогиб остается в заданных значениях, но жесткость увеличивается пропорционально нагрузке.

Разберем по составным частям пневматический упругий элемент. Начнем с резиновой оболочки, наиболее интересной с точки зрения технологической проработки. Наружная поверхность «рукава» покрыта специальным составом, который защищает баллон от влияния наружной среды: высокой температуры, ультрафиолетовых лучей и химических воздействий. Под ним находятся два слоя тканевого корда, завулканизированные в эластомерном материале и составляющие каркас пневмобаллона. Полиамидные нити, расположенные особым образом, при-



дают пневмобаллону исключительную прочность при сохранении гибкости. Под тканевым каркасом расположен еще один, герметизирующий слой эластомера. Верхняя и нижняя часть «рукава» заканчивается отбортовкой с применением стальной проволоки. Эта конструкция отвечает за надежную фиксацию и герметичность пневмобаллона в соединении с другими частями подвески. Синтетический каучук и другие высокотехнологичные эластомерные материалы позволяют уверенно выдерживать изделиям рабочие температуры от -40 до $+70^{\circ}\text{C}$.

Сравнительно простую конструкцию представляет собой «пневморук»ав», фиксирующийся на посадочных местах верхней пластины и поршня с помощью конического соединения. Простота конструкции в том, что в ней, как правило, меняют только один резиновый элемент. Угол конуса в месте посадки стандартный – 5° , а его высота и наличие специального фиксирующего приспособления в виде носика зависят от области при-

менения подушки. Фиксирующие приспособления используют в случае, если пневмоподушка длительное время может работать под минимальным давлением. Например, седельный тягач, движущийся без прицепа. В пневмоподушках автобусов, с их относительно постоянной подрессоренной массой, таких ухищрений не требуется, и бортовое кольцо прекрасно чувствует себя на гладком конусе, а процесс замены происходит, как правило, гораздо легче, чем в первом случае, и напоминает отделение бортового кольца от диска в бескамерной шине.

В последнее время начали активно применяться пневмоподушки с неразъемным соединением резиновой и металлической части. Такое соединение позволяет избежать саморазборки подушки при аварийном ходе подвески, а кроме того, упрощает монтаж, для которого требуется только гаечный ключ. Разновидностью неразъемного варианта является баллон с привулканизированной верхней тарелкой. Такая конструкция





уменьшает материалоемкость изделия и делает его удобным для монтажа. Конструктивно очень интересен пневмобаллон ContiTech 4713N, устанавливаемый на Volvo FH12. Он имеет завальцованную верхнюю тарелку и дополнительное стопорное кольцо на конусе нижнего поршня, удерживающее соединение при минимальном давлении.

При сборке на заводе это кольцо одевают перед завальцовкой верхней тарелки. В запасных частях можно приобрести «полуфабрикат» такого баллона без нижнего поршня. Но вот как поставить стопорное кольцо на место при сборке в «домашних» условиях? Ответ прост: «домашние» условия изготовителем не предусмотрены. Если нет опыта, лучше действовать наверняка: приобретать и менять такой элемент в сборе со стаканом.

Еще одна интересная тема – многосекционный пневмобаллон (гармошка), состоящий, как правило, из двух секций. Пневморукав делится на равные секции металлическим опоясывающим кольцом, позволяющим уменьшить диаметр. Резиновая часть обычно крепится к верхнему и нижнему основанию с помощью прижимных колец и болтов. В свое время такую конструкцию очень активно исполь-

зовали в подвесках городских автобусов. По сравнению с «односкатным» пневмобаллоном такой упругий элемент более уверенно чувствует себя на малой высоте и позволяет достичь сравнительно больших величин прогиба. Сейчас он чаще применяется на прицепах или в промышленном оборудовании.

Несколько слов о конструкции поршня-стакана. По форме он может быть цилиндрическим, коническим или с вогнутыми стенками. Специальная форма вогнутых стенок позволяет уменьшить трение и циклические нагрузки, возникающие в результате трения при минимальном давлении. Аналогичная цель достигается при уменьшении наружного диаметра контура пневмобаллона от середины вниз. Такую конструкцию имеют преимущественно пневмоподушки тягача.

Для увеличения комфортности подвески часто используется внутренний объем поршня. Дополнительный объем воздуха, находящийся внутри герметичного поршня особой конструкции, изменяет коэффициент упругости и расширяет «зону комфорта». Объяснение этому можно найти в формулах частоты естественных колебаний, но это уже об-

ласть инженерных расчетов. Что касается материала, то пластиковые поршни, применяемые в последнее время все чаще, ничем не уступают металлическим, но выигрывают в массе. Резиновый буфер, расположенный внутри большинства конструкций, предотвращает смыкание верхней тарелки с поршнем при отсутствии давления.

Теперь об обещанном производственном процессе изготовления пневморессор. Он напоминает изготовление автомобильных шин в уменьшенном масштабе. На начальном этапе резина сырец раскатывается в виде тонкого слоя. Далее происходит намотка полиамидного корда. Нити корда располагаются в пневморессоре под особым углом. За это отвечает специальная «портновская» операция – ленту режут под особым углом, а затем соединяют по месту разреза. От правильности подбора углов будет зависеть дальнейшее трение пневморюкава на изгибах при скатывании. А значит, прочность и долговечность.

При сборке предварительно подготовленные ленты наматывают на шаблонную болванку в соответствии с последовательностью расположения слоев. Затем одевают бортовые кольца по краям, и изделие закладывается в индивидуальную форму для вулканизации. Завальцовку металлической тарелки и сборку поршня производят на последнем этапе. Во время поездки на фирму ContiTech AG автору удалось наблюдать всю последовательность превращения резиновой основы в полноценное изделие ContiTech. Отлаженный до



мелочей технологический процесс заканчивается серьезными испытаниями определенного количества образцов из каждой партии перед отправкой заказчику.

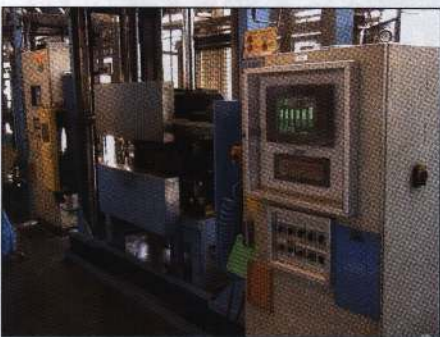
Репутация крупного конвейерного поставщика обязывает искать новые конструктивные решения для выполнения заказов автостроителей. Из последних разработок заинтересовала пневмоподушка с встроенным датчиком перемещения подвески. Такая подушка должна решить эксплуатационные проблемы, связанные с выходом из строя датчиков, расположенных на раме.

Сегодня уже все основные производители большегрузной техники в Европе перешли на использование системы электронного управления пневмоподвеской. Исключение составляют только американские грузовики, на которых и по сей день сохраняется пневмомеханика. С этим не поспоришь – за океаном своя концепция автомобилестроения.

Полноценный рассказ о пневморессорах не получается без отдельного обобщенного описания характерных отказов. К основным причинам выхода из строя упругих элементов относятся:

- потеря герметичности вследствие чрезмерного растяжения, возникающего из-за неисправности ограничителей. Предельное значение хода подвески (и соответственно подушки) – важный конструктивный параметр;

- воздействие химических веществ. Парадоксально, что основным веществом, сокращающим срок службы пневмобаллона, является



смазка, наносимая на детали автомобиля, в особенности лишняя;

- усталость и старение проявляются в виде трещин резинового рукава; они являются следствием длительной работы и постоянных циклических нагрузок, которые испытывает баллон.

Оригинальные детали по уже изложенным причинам при хорошем уходе служат исключительно долго, и дело редко доходит до появления естественной усталости пневмобаллона. В то же время от механического износа, вызванного контактом с посторонними предметами, деталями автомобиля а также дорожной грязью, накапливающейся на боковой поверхности поршня, изготовитель защитить не сможет. Смотреть за этим – это уже «дело хозяйское».

При монтаже нового пневмобаллона для обеспечения его долгой работоспособности советуем обратить внимание на исправность механизма регулировки уровня, амортизаторов и ограничителей хода подвески. Кроме того, нужно проверить также шарнирные элементы подвески на предмет отсутствия перекосов и возможного попадания смазки от агрегатов на резиновые части пневмобаллона.

Для установки пневмобаллона с коническим уплотнением желательно использовать специальную пасту или мыльный раствор. Процедура монтажа такой рессоры может облегчить подвод сжатого воздуха от внешнего источника непосредственно на вход установленной подушки. Гарантией прочной посадки служит характерный хлопок. При монтаже подушки в сборе рекомендуется использовать новые крепежные болты, поскольку существует вероятность разрушения старого крепежа.

В процессе эксплуатации пневмобаллон постепенно меняет свою форму. В большинстве случаев он уменьшается в длину, увеличиваясь при этом в диаметре. По этой причине определение модели пневмобаллона с помощью наружных размеров может привести к ошибке.

Стараясь не выходить за журнальный формат, мы сделали попытку собрать по возможности полезную информацию, которая может пригодиться водителю в дороге и в гараже.

**Благодарим за помощь
в подготовке материала
московское представительство
ContiTech**





www.viles.ru

Viles

Тенты, каркасы,
ворота, кузова
к грузовым автомобилям
и прицепной технике

Восстановление, реконструкция
прицепной техники после аварий

Увеличение объема, удлинение
рамы и кузова

Автополога, изделия из брезента
и ПВХ

Изготовление и размещение
рекламы на корпоративном
автотранспорте



Покупаем б/у аварийную
прицепную технику
импортного пр-ва

+7 (495) 746 3944
+7 (495) 784 3944

СпецАвтоСервис

Ремонт и обслуживание
VOLVO, MAN, Mercedes,
SAF ROR BPW

- Запчасти в наличии и на заказ
- Продажа смазочных материалов **Mobil**
- Кузовные и малярные работы
- Ремонт и продажа пластиковых деталей
- Сервис

+7-495-739-54-54
доб. 106

■ Запчасти
+7-495-772-06-06



Эвакуатор 24 часа
+7-495-504-63-86

САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МОСКВЕ

РАЗБОР

ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ

- ПРОДАЖА ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ ИЗ АНГЛИИ
- ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВАРИЙНЫХ МАШИН
- РЕМОНТ КПП ZF, EATON, MB, VOLVO
- RENAULT С ГАРАНТИЕЙ
- РЕМОНТ РЕДУКТОРОВ ЗАДНЕГО МОСТА



ПОКУПАЕМ ГРУЗОВИКИ НА ЗАПЧАСТИ

Москва, ул. Енисейская, 39

Продажа запчастей: (495) 772-5951

ТО и сервис: (495) 109-2819

Продажа грузовиков: (495) 749-81-49

WWW.EURO-STOCK.RU

Запчасти на Американские грузовики

«АВТО-31»



МКАД 31 км



**ТЫ НЕ ЗАБЫЛ
ПРО ЗАПЧАСТИ?**

ТОЛЬКО У НАС!

722-22-71

РЕМОНТ ДИЗЕЛЬНОЙ ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ



DENSO

ДИДЖИТАЛ ДИЗЕЛЬ
DIGITAL DIESELСпециализированный
авторизованный дизельный центр125373 Москва, Тушино
Ул. Василия Петушкова, 3
Тел.: (495) 787-92-52, 490-48-82
E-mail: tv@delphiauto.ru
Internet: www.delphiauto.ru

ИНТКОМ-СЕРВИС

Ремонт любой сложности
ТО п/прицепов и тягачей
европейского производства
Ремонт воздушной системыЗАПЧАСТИ
BPW, SAF, ROR

ДИАГНОСТИКА БЕСПЛАТНО!

Размещение
рекламы
в журнале

«АВТОТРАК»

(495) 414-89-83

(495) 749-45-50

8-916-396-71-74

ЗАПЧАСТИ

ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ

МАГАЗИН-СКЛАД

ТРАК•TIR

SCANIA, VOLVO, MAN, MERCEDES, RENAULT, IVECO, TATRA, DAF
SAF, ROR, BPV, SCHMITZ, FRIEHAUF, TRAILORЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ 37,3 КМ
ТЕЛ.: (495) 510-16-17/-18НОВОКАШИРСКОЕ ШОССЕ 35 КМ
ТЕЛ.: (495) 937-72-19ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК
ОПТОМ И В РОЗНИЦУ

www.autoliga-truck.ru

МКАД 86 км

(495) 955-79-47

(495) 780-28-58

(495) 507-79-69

(495) 955-79-99 доб 2542

(495) 955-79-59 доб 2579

86km@bk.ru

МКАД 6 км

(495) 589-05-97

(495) 370-30-61

truckparts@bk.ru

г. Москва

Кетчерская ул. 2а

(495) 542-04-67

(495) 375-25-00

truck@lord.dol.ru

г. Зеленоград,

Ленинградское ш. 37,3 км

ТЦ «Новые Ржавки»

(495) 642-32-36

(495) 543-97-75

(495) 543-97-76

доб. 117

sergey@autoliga-truck.ru





VINOTTO: сам свалит!

О продукции итальянской компании VINOTTO наш журнал уже рассказывал. Теперь остановимся подробнее на гидроцилондрах подъема самосвальных кузовов, устанавливаемых в передней части. Почему именно на них? Во-первых, телескопический гидроцилиндр – самое больное место среднестатистического самосвала, а значит транспортнику всегда интересно, чтобы в нем отсутствовали проблемы. А во-вторых, именно передние цилиндры находят на современных автомобилях все более и более широкое применение.

В модельном ряду VINOTTO предусмотрено две серии гидроцилиндров для установки на передней части кузова. Это MF и MFC с полностью идентичной гидравликой, но различным исполнением опор. Серия MF немного более универсальна, поскольку кроме цапфовых опор допускает использование шаровых. Гидроцилиндры MFC снабжены прочным

кожухом, установленным на последней ступени телескопа. Во время движения самосвала (кузов опущен) кожух закрывает почти весь гидроцилиндр; при полностью поднятом кузове внутри кожуха остается только самая тонкая ступень телескопа, однако он сильно снижает вероятность падения сверху на рабочую поверхность песка или других перевозимых

самосвалом абразивных материалов. И уже поэтому серия MFC представляет для нашей страны большой интерес. Кожух настолько прочен, что верхняя цапфовая опора расположена в его нижней части. Благодаря этому во-первых, можно минимизировать расстояние между опорами, а во-вторых удастся немного упростить конструкция кузова самосвала.

Гидроцилиндры на BINOTTO изготавливаются из горячекатаных бесшовных труб. У других производителей встречаются шовные и холоднокатаные трубы. Оба варианта накладывают серьезные технологические ограничения. И только горячекатаная бесшовная труба при высокой и равномерной прочности позволяет получать наилучшую рабочую поверхность после финишной обкатки роликом. В результате этой операции рабочая поверхность гидроцилиндра упрочняется наклепом, а форма ее шероховатости становится благоприятной как для получения высокой долговечности, так и для надежного уплотнения.

Важно, что у гидроцилиндров BINOTTO ограничители хода ступеней выполнены заодно со ступенями. Посадочные места под опорно-направляющие кольца и уплотнения при механической обработке деталей подвергаются строгому контролю. Сама механическая обработка посадочных мест конструктивно и технологически

обеспечиваются минимальные зазоры в опорно-направляющих кольцах, что повышает устойчивость телескопического гидроцилиндра в целом. Все это позволяет гидроцилиндрам надежно работать при давлениях до 200 бар включительно.

В серию MFC (как и в серию MF) входит широкий спектр гидроцилиндров для передней установки. Это позволяет изготовителям самосвалов подобрать оптимальный для своих условий вариант. Едва ли есть смысл перечислять все возможные версии. Скажем только, что самый маленький цилиндр имеет ход 2835 мм, а самый большой – 7800 мм. Самый легкий способен поднимать 14–18 т, самый мощный – до 70 т. Например, гидроцилиндр MFC 165-4-5100 – D1 267, установленный на КамАЗ-65201 имеет грузоподъемность 42–56 т и ход $4 \times 1275 = 5100$ мм.

Фирму BINOTTO и ее продукцию в нашей стране представляет ЗАО «Национальная Гидравлическая Компания». Ее специалисты всегда готовы



проконсультировать и помочь в выборе гидроцилиндров и систем опрокидывания кузовов. А также предоставить все необходимые комплектующие для установки систем опрокидывания кузовов и их сервиса. Существует и сервисный центр BINOTTO в подмосковном городе Люберцы на базе ЗАО «РГ-Ремсервис», где самосвалы, укомплектованные системами Binotto, проходят гарантийное и послегарантийное обслуживание.



Binotto®

THE TIPPING POWER

СИСТЕМЫ ОПРОКИДЫВАНИЯ КУЗОВОВ
САМОСВАЛЬНЫХ МАШИН

РАЗВИТАЯ СЕТЬ
СЕРВИСНЫХ
ЦЕНТРОВ
ВО ВСЕХ
РЕГИОНАХ
РОССИИ

ПРИГЛАШАЕМ К
СОТРУДНИЧЕСТВУ
СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ









НННС ЗАО «Национальная Гидравлическая Компания»

Коммерческий департамент:
111123, Москва, шоссе Энтузиастов, д. 56, стр. 32
Тел: +7(495) 788-50-39/40 Факс: +7(495) 788-50-07
<http://www.nhc.ru> E-mail: sales@nhc.ru

ВЫСОКИЕ МАСЛЯНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



78

Процесс каталитического гидрокрекинга известен с середины 60-ых годов прошлого столетия. Но, практическое применение этот современный процесс получения высококачественных базовых масел получил в середине 70-ых в США, благодаря технологиям компании Сопосо. После чего, производство моторных масел на основе «гидрокрекинговой базы» стремительно начало расти. Они быстро завоевали авторитет у потребителей, и стали главными конкурентами синтетических моторных масел. Основным их преимуществом является невысокая стоимость по сравнению с синтетическими моторными маслами при почти одинаковых эксплуатационных характеристиках. А чтобы понять, почему «гидрокрекинговые» моторные масла обладают удивительно высоким, как для нефтяных масел, качеством во время своей работы в двигателях большегрузного транспорта, горном и лесозаготовительном оборудовании, строительно-дорожной технике, необходимо, хотя бы вкратце, ознакомиться с самим процессом каталитического гидрокрекинга.

Базовые масла каталитического гидрокрекинга получают из минераль-

ного нефтяного сырья методом водородного синтеза. При этом наилучшие смазывающие свойства, которые присущи только минеральным нефтяным маслам, в «гидрокрекинговом» базовом масле сохраняются. Гидрокрекинг – это двухстадийный процесс, который включает в себя каталитическое расщепление и гидрирование, где тяжелое сырье расщепляется в присутствии водорода. Этот процесс происходит при очень высоких температурах больше 400°C и в условиях высокого давления около 20 МПа. Водород исполняет две важные функции. Во-первых, он препятствует формированию полициклических ароматических соединений, когда в масляном сырье присутствует большое количество парафинов. Во-вторых, водород уменьшает образование смолистых веществ и азотистых соединений, что предотвращает образование кокса в базовом масле, и как следствие в готовом моторном масле.

Полученные методом каталитического гидрокрекинга базовые масла имеют высокий индекс вязкости, обладают повышенной стойкостью к деформации сдвигом и являются особенно стойкими к окисле-

нию даже при очень высоких температурах. Благодаря улучшению молекулярной структуры такое базовое масло успешно противостоит сверхвысоким механическим, термическим и химическим воздействиям. А ведь это как раз то, что требуется большегрузной технике, которой постоянно приходится работать в диаметрально противоположных климатических условиях: от жуткого холода Крайнего Севера до невыносимой жары Южных широт России! И тогда на помощь приходят высококачественные смазочные материалы HYDROCLEAR Power-D от компании СопосоPhillips.

Моторные масла HYDROCLEAR Power-D изготавливаются по уникальной технологии с использованием гидрокрекинговых базовых масел очень высокой степени очистки и высокоэффективного многофункционального пакета присадок (кстати, компания СопосоPhillips была первой в мире, кто начал добавлять в моторное масло присадки). Благодаря этому моторные масла HYDROCLEAR Power-D обладают высоким индексом вязкости. Это значит, что моторное масло имеет отличную те-

кучесть при низкой температуре (запуск холодного двигателя) и более высокую вязкость при рабочей температуре двигателя.

Известно, что на вязкость моторного масла существенное влияние оказывает нагрузка сажи. Поскольку экологические требования по нормам выброса отработанных газов становятся все более жесткими, количество сажи, которая образуется в новых классах тяжелых дизельных двигателей, увеличивается. Это приводит к засорению фильтров, увеличению количества отложений, сокращению интервалов замены масла, повышению износа двигателя.

Результаты проведенных испытаний моторного масла HYDROCLEAR Power-D на мощных дизельных двигателях Mack T8-E и Cummins M-11 показывают, что вязкость масла не увеличивается выше допустимых значений даже при нагрузке сажи на масло в количестве 12,8% и при удвоенном времени испытания (рис. 1), а износ двигателя, вызванный сажей, при удвоенном времени испытания в несколько раз меньше, чем при применении обычных минеральных моторных масел. Это свидетельствует о том, что моторное масло HYDROCLEAR Power-D намного дольше сохраняет свои качественные параметры даже в экстремальных условиях эксплуатации большегрузных автомобилей, горного и лесозаготовительного оборудования и строительно-дорожной техники. Кроме перечисленных достоинств, моторные масла компании ConocoPhillips обеспечивают следующие преимущества:

Уменьшение расхода масла из-за меньшей его испаряемости;

Экономия топлива, вследствие меньших гидродинамических потерь на трение;

Более легкий пуск и переключение передачи в холодное время года;

Удлиненный срок службы масла, вследствие его большой устойчивости к окислению;

Лучшая защита от износа, что приводит к более долгому сроку службы основных частей, таких как гильзы и кольца цилиндров, коленвалы, подшипники;

Исключительная чистота двигателя, вследствие поддержания загрязняющих частиц во взвешенном состоянии в течение всего периода работы двигателя.

Компания ConocoPhillips является не только одним из мировых лидеров в технологии смазочных материалов, но и лидером по качеству обслуживания потребителей и предоставляемого им сервиса. Ассортимент компании не ограничивается моторными маслами, а включает широкий ряд трансмиссионных, гидравлических, промышленных масел и смазок. Особое место среди смазочных материалов ConocoPhillips занимают полностью биоразлагаемые масла, что особенно важно для лесной отрасли промышленности и строительства. Обеспечивая своих потребителей высококачественными смазочными материалами, компания ConocoPhillips всегда рада предоставить высококвалифицированные консультации по подбору смазочных материалов, их доставку и техническое сопровождение в период эксплуатации. Под руководством технических специалистов компании постоянно работают программа анализа затрат применения смазочных материалов ConocoPhillips, программа анализа отработанного масла, обучающая программа по смазочным материалам.

Высокотехнологичные смазочные материалы для коммерческого транспорта



(495) 647-00-91

www.conoco.ru

Каждая мелкая поломка большегрузной техники часто выливается большими экономическими потерями. Так стоит ли так рисковать, применяя обычные моторные масла, когда компания ConocoPhillips не только предлагает широкий ассортимент высококачественных специальных смазочных материалов, но и дает гарантию на работу своих продуктов?



Michelin едет по России



Алексей Виноградов
Фото автора

Шинная компания Michelin в этом году впервые проводит свою традиционную акцию Michelin Truck Pro Tour также и по территории России. Суть акции заключается в том, что шоу-трак MAN TGA с полуприцепом-выставкой едет от дилера к дилеру, где на остановках проводятся презентации. Но останавливается эта машина не у каждого дилера, а только у тех, кто уже вступил или собирается вступить в сеть шинных сервисов Tyre Plus. Таких в нашей стране 40 в 25 городах. Одну остановку шоу-автомобиль сделал на заводе Michelin в Давыдово, куда и пригласили журналистов.

В отличие от коллег, я побывал на таком шоу дважды: сначала у дилера, а потом в Давыдово. А потому успел понять: Michelin хочет, чтобы транспортники видели в его дилерах не просто продавцов, а партнеров по бизнесу. Именно такую цель преследует Michelin Truck Pro Tour. Отсюда и подход к презентации: новинки, обслуживание, восстановление шин (Remix), и особый акцент на профессиональный шинный сервис. Именно поэтому Шоу-трак объезжает лишь тех, кто го-

тов не только продавать шины, но и предложить весь комплекс услуг. Исключение составил завод в Давыдово. Почему, я думаю, понятно.

Среди новинок были показаны энергосберегающие шины Michelin Energy. Переход на них, как показывают данные эксплуатационных испытаний в европейских транспортных компаниях, позволяет уменьшить расход топлива примерно на 2 л/100 км. При нынешних ценах на дизтопливо это 1 евро, за год – около тысячи. Интересно? Еще как,

вот только как себя эти шины зимой покажут? Да и дороги наши от западно-европейских отличаются. Так что в будущем году такие же испытания Michelin планирует провести на российских предприятиях. Подозреваю, в ходе этой акции руководители участвующих в ней предприятий узнают немало интересного и неприятного.

Еще одна новинка: технология Infinicoil – дополнительный слой брекера, намотанный из стальной проволоки. Благодаря ему нагрузка на

беговую дорожку протектора получается равномерной по ширине даже для очень широких шин. Именно эта технология позволила создать сверхширокую низкопрофильную покрывку X-One, способную заменить сдвоенные задние скаты. К слову, именно такие шины стоят на MAN TGA, совершающем Michelin Truck Pro Tour. По данным Michelin это позволяет сэкономить 2% топлива в сравнении с двумя скатами Michelin XDA 2 Energy (315/70 R22,5) или 8% в сравнении с двумя традиционными шинами того же размера. Участие таких шин в акции дает надежду на появление их и на наших дорогах. Ведь пока главный довод «против» звучит так: бортировать где?

Применительно к шинам обычного размера технология Infinitcoil позволяет на 5–6% увеличить грузоподъемность, а также улучшить их износостойкость.

Протектор, в котором совместно используются ламели «двойная волна» и «капля» воды, обеспечивает наилучший контакт с дорогой в любых погодных условиях – это тоже новинка. А «капля воды» обеспечивает изношенным на 2/3 шинам даже лучшее сцепление с мокрой или заснеженной дорогой, чем у новой шины.



О «четыре жизни шины Michelin», как и заводском восстановлении Remix, наш журнал уже рассказывал (№2 за этот год), поэтому здесь писать о них не буду. Сразу перейду к профессиональному сервису. Здесь нам показали остроумный фильм как НЕ надо работать с колесами (каждый день в жизни видим) и как НАДО. Представители фирмы обратили внимание также на то, что транспортники обычно если и балансируют колеса

грузовика, то передние. Но ведь если дисбаланс не бьет по рулю, то это не значит, что его нет! И на износе шин это сказывается. Так же, как и неправильное давление. От себя добавлю, что грамотный шинник поможет в диагностировании ходовой части.

В заключение – несколько слов о заводе. Первую шину в Давыдово изготовили в июле 2003 г., а в этом году предприятие вышло на полную мощность. Выпускает легковые шины с посадочным диаметром 13, 14 и 15 дюймов и шириной профиля 175–205 мм. Здесь же шипуют все легковые шины Michelin. Работает на заводе 1000 чел., средняя зарплата чуть больше 16 тыс. руб. Производство грузовых шин пока не планируется, хотя используемая технология позволяет начать его после сравнительно небольшого переоборудования. Самое сильное впечатление в экскурсии по цехам – руки работников, выполняющих «тактильный» (то есть ощупыванием) контроль качества свежеспеченной покрывки. Они были чистыми! Надо ли говорить о состоянии цехов и одежды работников? А вот от специфического запаха на заводе избавиться полностью не смогли.



Алексей Виноградов
Фото автора



Ярославские моторы

Ярославский «Автодизель» готовится к празднованию своего 90-летия. Дубовской в своей книге отмечает, что в 1916 г. в России имелось пять крупных заводов, ориентированных на широкомасштабное производство автомобилей: два «Русских Рено» (в Питере и Рыбинске), КЗВС в Мытищах, АМО в Москве и завод Лебедева в Ярославле. Самого Лебедева хоть и называют сегодня промышленником и бизнесменом, но исторические хроники упоминают не иначе как спортсмена и авиатора. Злые языки утверждают, что жил он «в долгах, как в шелках», однако когда вознамерился ставить завод по изготовлению аэропланов и автомобилей для нужд фронта, кредиторы не только отступили, но и предложили еще денег, более того, к нему выстроилась очередь из потенциальных инвесторов! Но это – если не легенды, то дела давно минувшие. Сегодня можно сказать лишь то, что завод родился и с него пошел сначала ЯАЗ, а затем и нынешний «Автодизель». Впрочем, юбилей еще только будет. За чередой праздничных мероприятий едва ли можно будет разглядеть реальную жизнь завода. А потому в преддверии этого события ярославцы охотно принимают у себя Агентство деловых связей МАЗа (крупнейшего заказчика моторов) и приглашенных им белорусских и российских автомобильных журналистов.



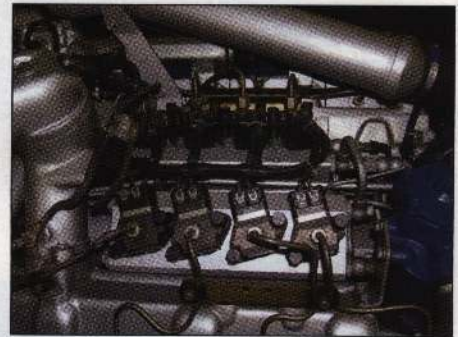
Моторы Euro-3

По пути в Ярославль вспомнилась поездка годичной давности, организованная правительством союзного государства Россия – Беларусь в рамках освещения программы дизельного автомобилестроения. Как выяснилось на месте, очень вовремя, поскольку, во-первых, на заводе произошли перемены, особенно заметные на фоне прошлогодних впечатлений, а во-вторых, оные перемены во многом обязаны своим существованием как раз союзной программе. Но начну, пожалуй, с новостей «Автодизеля», ради которых, собственно, и звали.

В экспериментальном цеху нас ждали дизеля Euro-3 – шести- и восьмицилиндровый. Топливная аппаратура, разумеется, Bosch, – своим пока слабовато. В этом году будет готова установочная партия, в дальнейшем, по мере роста спроса, начнется все более масштабное производство.

Моторы «пятисотой» серии, или (по меркам ярославцев) «малолитражные», в серию не пойдут вовсе, однако производственная площадка по выпуск двигателей такой размерности уже готовится. Изготавливать на ней станут дизель следующего поколения, который сегодня разрабатывают в Европе на основе той же «пятисотой» серии. Так что собственная разработка вовсе не канула в Лету.

Особый интерес вызвало соглашение с Renault Trucks. Площадка для производства пока окончательно не определена, однако наиболее вероятным местом производства полноразмерной рядной «шестерки» станет Тутаев. При подготовке производства заводчане постараются уложить цену «француза» в \$8,5 тыс. Если учесть, что розничная цена поступающего в запчасти дизеля ЯМЗ-7511 с электрооборудованием, но без сцепления и



коробки передач составляет около \$10 тыс., подобные устремления можно только приветствовать. Впрочем, пока это только планы, а насколько они реальны, станет понятно что-нибудь через годик.

Руководство завода отдает себе отчет, что скомпоновать на автомобиле рядный и V-образный двигатели – далеко не одно и то же, а потому готовит завод в перспективе к переходу на рядные шестицилиндровые двигатели. Впрочем, пока на старые добрые



Готовый мотор перед покраской



Моторы ЯМЗ получили белорусские термостаты



моторы сохраняется хоть сколько-нибудь значительный спрос, удалять их из производственной программы никто не собирается. Более того, в ближайшие годы именно они останутся основой существования завода.

Ну а теперь о личных впечатлениях. Когда я о них рассказываю, часто слышу: мол, перед юбилеем марафет навели. Не без того. Но позвольте заметить: юбилеи приходят и уходят, за

Николай Алексеевич Александрович, директор завода



ними грядут другие юбилеи... Но технологии, культура производства и комплектующие остаются. Независимо от юбилеев. А это именно то, что резко отличало сегодняшний ЯМЗ от того, который я увидел чуть больше года назад. А тогда...

Тогда директор завода Николай Алексеевич Александрович водил нас по цехам и читал лекцию. А между тем замызганные работяги занимались своим делом. При переходе с конвейера на конвейер полутаротонную железяку ярославского мотора молчала женщина. А проявив и отпечатав фотографии (в цеху я этого не видел), я обнаружил некоторое количество бракованных деталей, идущих на сборку. В общем, «Раша – мать наша». После этого диссонанс между реальностью и рассказами директора о принятой на заводе системе качества стал очевидным. Теперь не то.

Работники (язык не поворачивается сказать «работяги») ходят пусть не в идеально, но чистых спецовках; места в цехах стало заметно больше, заготовки выглядят гораздо опрятнее, на тяжелых операциях нет женщин; укомплектованные поршнями гильзы цилиндров для двигателей Euro-2 снабжены технологическими насадками, исключая повреждение привалочных поверхностей... Список можно продолжать до бесконечности. Добавьте сюда новейшие комплектующие: пластиковые клапанные крышки, термостаты в плас-

тиковых корпусах, современное электрооборудование... К слову, блок цилиндров поступает на сборку загрунтованным. В общем, перед покраской ярославский дизель имеет вполне европейский вид. И только одно я не понял: зачем его на финише обливают серебрянкой? Впрочем, на работу мотора это не влияет...

Нам даже показали литейку. С краешка, чуть-чуть, но показали. Знаете, в инженерную бытность довелось в литейке работать. Слава Богу, не формовщиком и недолго – ровно столько, сколько требовалось для согласования и уточнения чертежей. Но этого хватило, чтобы во времена журналистской работы никогда не пытаться отодвинуть ту шторку, которой заводское начальство стыдливо отгораживало проезд в литейный цех... Здесь не постеснялись показать. Это был, без сомнения, горячий цех, но вовсе не тот ад, который стыдливо прячут за шторкой.

Подводя итог, скажу так. В этой поездке я впервые увидел (верил в это я всегда), что проблема не в национальности рабочих, а в том, как поставлено дело. И пусть ярославцам еще многое предстоит сделать, но прогресс, который я увидел через год с небольшим после предшествующего посещения, убеждает: могут российские рабочие сделать РУКАМИ нормальный Продукт для российских транспортников! Ну так дай Бог, – и нам, и им, – чтобы это произошло скорее!



Литейный цех

ЧУСОВСКАЯ РЕССОРА - НАДЕЖНАЯ ОПОРА ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ



Телефоны региональных складов ОАО "ЧМЗ":

г. Екатеринбург, (34369) 31-5-31, (343)378-65-53, delta-e@sky.ru
 г. Ижевск, (3412) 75-10-97, 76-00-85, dal_office@udmnet.ru
 г. Иркутск, (3952) 30-49-13, dal38@irtel.ru
 г. Кемерово (3842) 57-15-94, 57-06-16, lorry@tck.ru
 г. Москва, (495) 223-70-02, ф. 225-44-01, divaviri@mail.ru
 г. Набережные Челны, (8552) 39-76-13, 39-76-15, dal-chelny@mail.ru
 г. Н.Новгород, (8312) 759-767, nprn@nprn.nnov.ru
 г. Новосибирск (383) 347-56-92, 213-06-26, sutpk-nsk@mail.ru
 г. Ростов-на-Дону, (863) 224-09-10, 224-58-33, 223-05-06, gato_gordo@mail.ru
 г. Омск, (3812) 57-78-75, 57-78-70, promavtohim@nm.ru
 г. Пермь, (3422) 69-59-92, delta-p@permonline.ru
 г. Самара, (846) 265-51-04, 225-05-97, info@avankap.ru
 г. С-Петербург, (812) 448-07-74, progres@rol.ru
 г. Тюмень, (3452) 21-35-80, sytpk@tyumen.ru
 г. Хабаровск, (4212) 31-21-94, bendox@mail.ru
 г. Ульяновск, Саратов (8422) 69-11-19, 69-29-39, 65-25-40, info@avankap.ru
 г. Уфа, (3472) 64-88-51, deltaufa@yandex.ru
 г. Челябинск, (3512) 55-91-47, 25-91-90, cat7@mail.ru
 г. Чусовой, (34256) 3-02-79, 3-04-07, ressoara@permonline.ru; 5-11-05, 5-11-06, sutpk@permonline.ru



ЧУСОВСКОЙ
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ
ЗАВОД



ОМК

www.chmz.ru

85

Чусовская рессора – история и будущее российских дорог

«Чусовской рессорой» производства Чусовского металлургического завода оснащены 70% отечественных машин, в том числе и победители мирового ралли Париж–Дакар, отечественные КамАЗы. В январе 2007 года ЧМЗ начнет выпуск малолитровых (параболических) рессор для иномарок.

Цех авторессор ЧМЗ проектировали пятнадцать ведущих институтов СССР. Первая термическая линия была запущена в октябре 1973 г., тогда же были получены пробные образцы чусовской рессоры для ЗИЛ-131. К 1980 г. максимальную производительность цеха – 150 тыс. т рессор в год – обеспечивали уже семнадцать линий и большой сборочный конвейер. Сегодня цех автомобильных рессор ОАО «ЧМЗ» – крупнейшее европейское производство, выпускающее свыше трехсот наименований рессор для всех отечественных автомобилей: «Ка-

МАЗ», «УАЗ», «НеФАЗ», «Урал», «КрАЗ».

Важная особенность рессорной стали ЧМЗ – естественное содержание в ней ванадия. Это микролегирование придает рессорной полосе отличные упругие свойства и долговечность. В свою очередь автоматизация закалочных линий обеспечивает комплекс механических характеристик. Она обеспечивает сочетание прочности, жесткости и правильной геометрии рессорного листа. Хорошая геометрия рессорных листов повышает долговечность рессоры за счет более равномерного распределения нагрузок в пакете, облегчает сборку и установку рессоры.

В 2003 г. Чусовской металлургический завод выпустил на рынок уникальную новинку – долговечную рессору, полученную по уникальной технологии объемно-поверхностной закалки. Новая рессора была испытана

специалистами Камского автомобильного завода в дорожных условиях, получила высокую оценку и была принята для комплектации конвейера. С сентября 2003 г. автомобили КамАЗ-55111, -5320, -4310 стопроцентно комплектуются задними рессорами, изготовленными по технологии объемно-поверхностной закалки. Масса рессоры снижена на 28%, а ее эксплуатационная долговечность выросла в два раза – до 200 тыс. км.

В середине мая 2006 г. ЧМЗ и немецкая компания HVD Kuczpiol GmbH подписали контракт на установку стана проката заготовок малолитровых (параболических) рессор. Это позволит заводу выйти на внутренний и внешний рынки малолитровых рессор европейского стандарта качества ISO/TS 1649-2002. В планах ЧМЗ уже в январе будущего года выпустить первую промышленную партию рессор для иномарок.



«ТРАК ШОП» Запчасти для грузовых иномарок

E-mail: truck.shop@mail.ru



Москва 31 км МКАД
внешняя сторона
Т/Ц «АВТО-31», Б 1-4

тел. (495) 792-49-72
107-74-37
8-903-614-31-66

Firestone

Москва
31 км МКАД
внутренняя сторона
тел. (495) 107-74-37

г. Новороссийск
ул. Мира, д.2

тел. (8617) 67-61-63
(+7918) 484-19-59

«ЕВРОФУРА»
96 км Киевского ш.
Балабаново

E-MAIL: EUROFURA@BK.RU
тел. (48438) 61929
8-961-005-54-45

«РИНГ ВЭЙ» ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

 В РОССИИ

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ и АКСЕССУАРЫ

ОПТОМ и в РОЗНИЦУ для грузовиков и автобусов

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

 ГИБКАЯ СИСТЕМА
скидок

 АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ
3-4 дня

23 км. МКАД
«Мир грузовиков»
тел.: (495) 399-3881
тел./факс.: 399-9257
399-3435
e-mail: ring_way@hotmail.com

23 км. МКАД
ТК «Шины мира»
тел.: (495) 355-9020
355-90-31
e-mail: ring_way@hotmail.com

31 км. МКАД
ТЦ «Авто 31»
тел.: (495) 781-8389
747-6155
107-9325
e-mail: ring_way@mtu-net.ru

www.ringway.ru

**ЗАПЧАСТИ
ДИЗЕЛЬ-СЕРВИС
ОБОРУДОВАНИЕ**
 Для автосервисов

 Стенды для ремонта
ТНВД Bosch

СЕРВИС: (495) 585-05-41
ОБОРУДОВАНИЕ И ЗАПЧАСТИ:
(495) 585-05-42
www.polutorka.ru

86

 3-5 ОКТЯБРЯ, 2006, СОЧИ
ТЕАТРАЛЬНАЯ ПЛОЩАДЬ

ЧЕРНОМОРСКИЙ АВТОСАЛОН
 VIII СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

 АВТОТЕХ • СПОРТТЕХ • АКВАТЕХ • СПЕЦТЕХ • ЭКСКЛЮЗИВТЕХ
 СОРЕВНОВАНИЯ ПО АВТОЗВУКУ Организатор: SPL


ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР ВЫСТАВКИ: ОАО "СочиАТО" – официальный дилер BMW Group



ОРГАНИЗАТОР: Выставочная компания «СОЧИ-ЭКСПО ТПП г. СОЧИ»

Тел./факс: (8622) 62-31-96, 62-31-87, 62-05-24, (495) 745-77-09

 Http:// www.sochi-expo.ru; auto@sochi-expo.ru

При поддержке Администрации Краснодарского края, Администрации г. Сочи, ТПП г. Сочи, АСМАП, АПТОК

ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС

ОФИЦИАЛЬНАЯ
СЕРВИСНАЯ СТАНЦИЯ

VOLVO



- Ремонт и гарантийное обслуживание грузовиков VOLVO
- Продажа запчастей
- Эвакуация грузовой и легковой техники

Москва, Зеленоград, 3-й Западный проезд, д.8, стр.1
 тел: (495) 739-62-01 (Сервис)
 (495) 739-62-02 (Запчасти)

24 часа

www.gt-service.ru
volvo@gt-service.ru
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ
VOLVO TRUCK
F/FH/FL/FM

«Альфа Авто»

 Тел.: (495) 746-0914
 Т/ф.: (495) 355-9739
E-mail: alpfa-avto@mail.ru

Размещение рекламы
 в журнале «АВТОТРАК»
 (495) 414-89-83
 (495) 749-45-50
 8-916-396-71-74

87

ЗАПЧАСТИ
к грузовым иномаркам
 MAN, MERCEDES, DAF, IVECO, RENAULT, VOLVO, SCANIA
 BPW, SAF, ROR, FRUEHAUF, SMB, TRAILOR, KASSBOHRER

| | |
|------------------------------|----------------------|
| МКАД 31 Тел.: (495) 781-8394 | Балашиха |
| МКАД 23 Тел.: (495) 740-6014 | Тел.: (495) 740-6015 |
| МКАД 80 Тел.: (495) 749-8780 | Тел.: (495) 724-0238 |

ОПТОВЫЕ ПРОДАЖИ

781-8398, 781-8363 (доб. 143, 144, 151)



ЗАПЧАСТИ

ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ
И ПОЛУПРИЦЕПОВ

- ДЕТАЛИ ИЗ ПЛАСТИКА
- БАМПЕРА
- АВТОСТЕКЛА
- ОПТИКА
- РАДИАТОРЫ
- ГЛУШИТЕЛИ
- МАСЛА
- СМАЗКИ

МКАД 79 км, внешняя сторона
 Т/К «ЛЕВЫЙ БЕРЕГ», пав. Е4-Ж4
 Тел.: (495) 642-37-88, 107-04-86
 СЕРВИС Тел.: (495) 772-06-06

ГРУЗОВАЯ, ПРИЦЕПНАЯ И СПЕЦТЕХНИКА

Продажи в Голландии,
Бельгии и Россииприглашаем представителей компаний
для заключения контрактов на
поставку техники
ЛИЗИНГ визовая
поддержка
AUTO-HOLLAND
 TRUCKS & TRAILERS

 МО, Калужское шоссе,
 пос. Мосрентген, п/п
 "Автострой"
 тел. 540-5632 многоканальный
 тел./факс 424-5900
www.auto-holland.ru

СЛУЖБА ЭВАКУАЦИИ

Тел.: (495) 504-63-86 (КРУГЛОСУТОЧНО)

e-mail: mail@spauto.ru

«Тонар»: теперь еще и щеповоз

Сергей Кухарский
Фото автора



88

28 августа состоялась презентация нового продукта от известного отечественного производителя – подмосковного машиностроительного завода «Тонар». Клиентам и журналистам продемонстрировали самосвальную полуприцеп «Тонар-95232», предназначенный для перевозки щепы и построенный под заказ Демидовского завода, а также рассказали о положении дел на заводе и обрисовали планы на будущее.

Поскольку новый полуприцеп не попал ни под один типоразмер среди существующей продукции, его пришлось сертифицировать. Самосвал может перевозить любые грузы, имеющие удельный объем до 0,3 т/м³. Его особенностью является повышенная вместимость, максимальное значение которой достигает 75 м³, что примерно равно среднему железнодорожному вагону. Кузов и рама сделаны из стали 09Г2С. Опорная тележка – трехмостовая, «обута» в стандартную резину 385/65 R22,5. Полуприцеп сконструирован для работы с тягачом, высота седельно-сцепного уст-

ройства которого от 1170 до 1400 мм. Строители обычно используют тягачи с высотой седла 1250–1300 мм, так что никаких проблем при работе с новым самосвалом «Тонар-95232» не возникнет. Масса самосвала варьируется от 12 300 до 13 000 кг, в зависимости от комплектации: какое дно закажет клиент, каков объем кузова и т.д. «Тонар-95232» имеет 6-миллиметровые борта и 6-миллиметровое дно с четырьмя усилителями. Поскольку груз легкий, то выбоин или вмятин здесь не будет.

Для производства полуприцепа изготовлен специальный стапель, на котором они варятся, и уже сейчас завод готов к серийному производству самосвала-дебютанта. В стандартное оборудование полуприцепа входит система ABS и гидроцилиндр от итальянской фирмы PENTA. Оси – собственного производства, сертифицированные под нагрузку в 9 т. Однако если полуприцеп на пневмоподвеске, то по российскому законодательству на тележку можно нагружать только 22 т. Также стоит упомянуть, что на самос-

валы в «Тонаре» принято обучать водителей: для этого на заводе есть водитель-испытатель, проводящий специальные курсы. Это делается из-за некоторых нюансов при погрузке-разгрузке полуприцепа, которые обязательно нужно знать. Поэтому при покупке полуприцепа-самосвала будущим водителям имеет смысл приехать в «Тонар» для обучения.

Вообще, все самосвальные полуприцепы завода «Тонар» построены по единой конструкции, позаимствованной у немецкой фирмы KEMPF, которая занимает 4 место по выпуску самосвалов в Германии. Все разработки берутся у них, чтобы не «изобретать велосипед» и использовать исключительно проверенные надежные модели. Самосвалы выпускаются двух видов по геометрии кузова: «полукруглый» и «круглый». Последний, хотя и меньше по объему, но позволяет выдерживать большие нагрузки. Что касается заказов, то на оба типа самосвалов они распределяются примерно поровну. Однако «Тонар-95231» (45-тонник) будет выпускаться только «круглый» – это

объясняется тем, что большинство клиентов на них возят не 45, а все 60 т, из-за чего кузов начинает прогибаться, особенно дно, а спорить с клиентами – не в стиле «Тонара».

Сейчас «Тонар» выпускает 5 типов подвижного состава: тентовые и изотермические полуприцепы, контейнеровозы, рефрижераторы и самосвалы, – и больше развивать модельный ряд завод, скорее всего, не будет. Наблюдается большой рост производства: в июле выпущено 95, в августе – 105, а к концу года планируется строить 132 полуприцепа ежемесячно. Основной рост приходится на самосвалы. План производства на следующий год – 10 полуприцепов в день. Основные мощности (дробеструйная камера, 2 окрасочных камеры, стапель и т.д.) позволяют следовать сегодняшнему темпу роста, но в будущем году для выполнения заложенных планов понадобятся еще 2 окрасочных камеры, дробеструйные камеры для обработки рам и многое другое.

Сейчас на заводе возводятся новые производственные площадки под выпуск кузовов самосвалов. Главное на-

правление развития – самосвалы, поскольку на них наиболее стабильный и высокий спрос. Чтобы выйти на 6 самосвалов в день, потребуются роботизированные сварочные установки, автоматические сварочные трактора, которые будут варить прямолинейные швы, а также будет установлена еще одна плазменная 12-метровая машина.

Постепенно увеличивается спрос и на прицепы со сдвижным тентом. Если раньше на них приходилось 15% от всех «тентовиков», то сейчас доля «шторников» приблизилась к 50%. Также очень устойчивый спрос наблюдается на контейнеровозы и рефрижераторы. Одним из клиентов «Тонара», закупающим их «рефы», является пивоваренная компания «Балтика».

Сегодня «Тонар», помимо собственного производства, является партнером зарубежных производителей. Так, например, он является сервисным центром фирмы PENTA. Однако продажей их гидравлики завод не занимается.

Кроме этого «Тонар» оказывает услуги по гидрофикации тягачей любой марки. В основном «Тонар» работает с

тягачами Scania. При эксплуатации проблем не возникает, но если клиент собирается заказывать полуприцеп грузоподъемностью более 35 т, он должен подобрать оптимальный вариант двигателя мощностью не менее 450 л.с. и тягач, который в таком случае должен обязательно быть трехосным.

С 2007 г. принято решение отказаться от продаж в России американских тягачей, и вместо него вплотную заняться капитальным ремонтом американских двигателей. Сейчас идет закупка оборудования, а в августе заканчивается строительство сервисного центра на 6 постов, один из которых будет выделен под рихтовку рам и кузовов, в том числе, самосвальных. В дальнейшем планируется заняться правкой рам и кабин автомобилей. На сегодняшний день завод имеет сервис-центры в Москве и Санкт-Петербурге.

Напоследок стоит упомянуть, что в феврале «тонаровская» продукция прошла сертификацию в Германии, и через месяц завод получит сертификат, который даст ему право продавать технику в любые страны, а также право проезда по ним.



ООО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
<http://www.tonar.info> e-mail: trade@tonar.net

НАДЕЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ

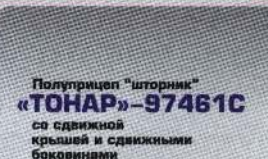


Грузовой полуприцеп
«ТОНАР-97461»
 Участник международного автопарка
 «Плюсвагон-Владивосток-2004»
 Тентовый объем
 от 86 до 107 м³

Полуприцеп-самосвал
«ТОНАР-9523»
 Грузоподъемность 34-45 т
 Объем от 26 до 38 м³



Трехосный полуприцеп
«ТОНАР-9746»
 Изотерма
 Рефрижератор
 Тушевоз



Полуприцеп «шторник»
«ТОНАР»-97461C
 со сдвижной
 крышей и сдвижными
 боковинами



КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ:
«ТОНАР-97462»
 под контейнеры – 40' HQ, 40'
«ТОНАР-974621»
 под контейнеры – 40', 2x20'
«ТОНАР-974622»
 (универсал)
 под контейнеры – 40' HQ, 40',
 2x20', 30', 40'

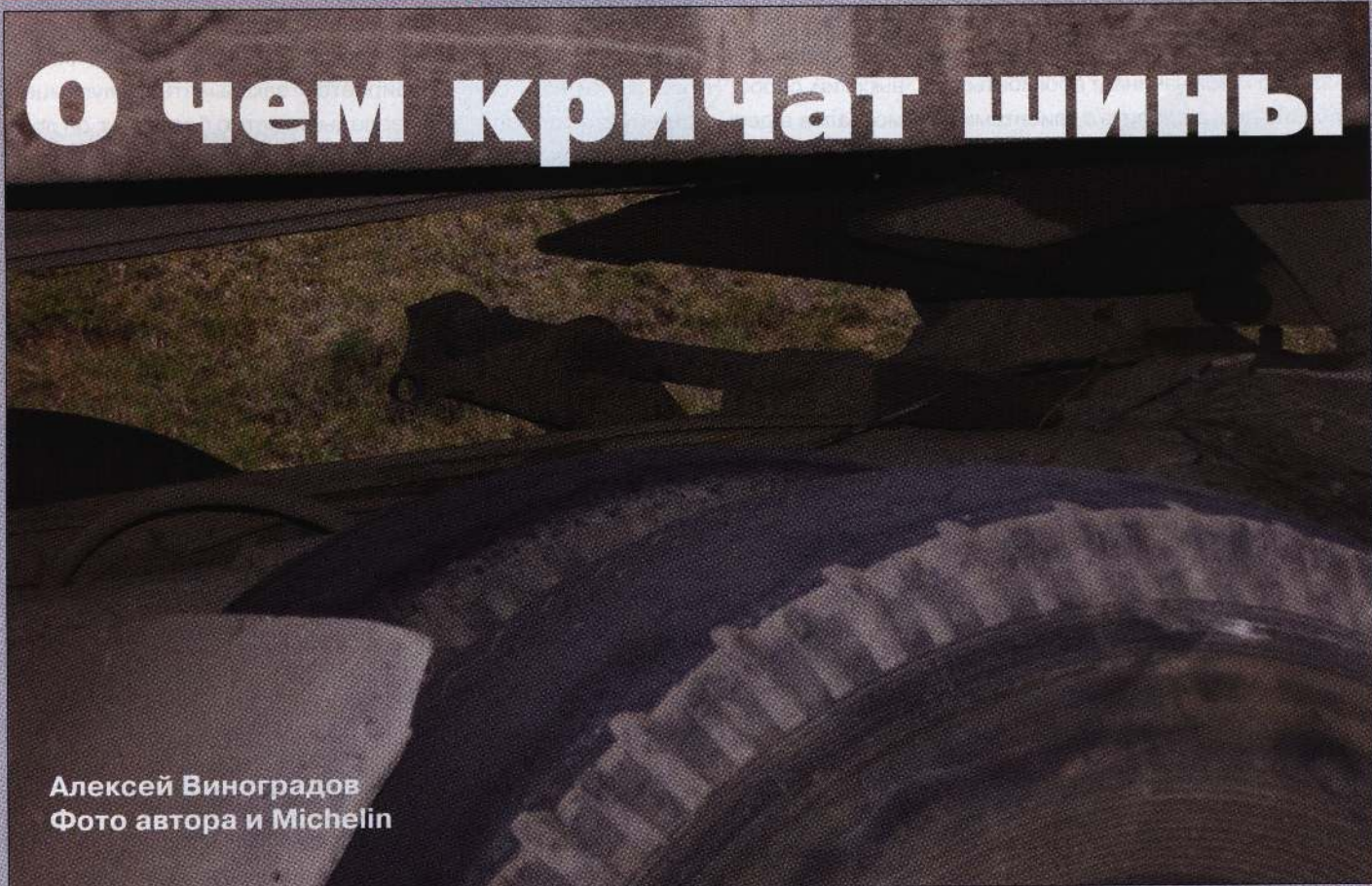
СТРАХОВАНИЕ
 ЛИЗИНГ
 КРЕДИТ
 ГАРАНТИЯ
 СЕРВИС

ГАРАНТИЯ 2 года НЕЗАВИСИМО ОТ ПРОБЕГА, РЕСУРС 1000000 км
 ВЫПОЛНЯЕМ РЕМОНТ ПОЛУПРИЦЕПОВ, ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ КУЗОВОВ ИЗ «СЭНДВИЧ»-ПАНЕЛЕЙ
 ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА. ОСУЩЕСТВЛЯЕМ ПРОДАЖУ ОСЕЙ
 СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА. ЗАМЕНЯЕМ ОСИ ДРУГИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Московская область, Орехово-Зуевский р-н, 83 км шоссе Москва-Нижний Новгород, МЗ «Тонар»
 тел./факс: (4964 по России) (24 по Москве и МО) 16-32-49

Региональные Представители:
 г. Самара: тел.: (846) 994-43-26, моб.: 8-902-290-07-08
 e-mail: samara@tonar.info

О чем кричат шины



Алексей Виноградов
Фото автора и Michelin

90

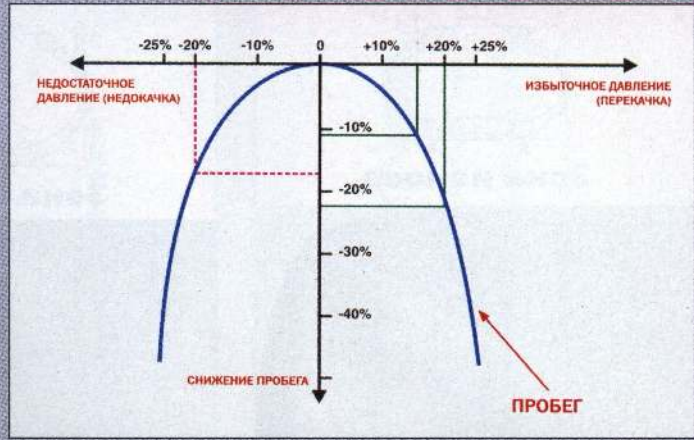
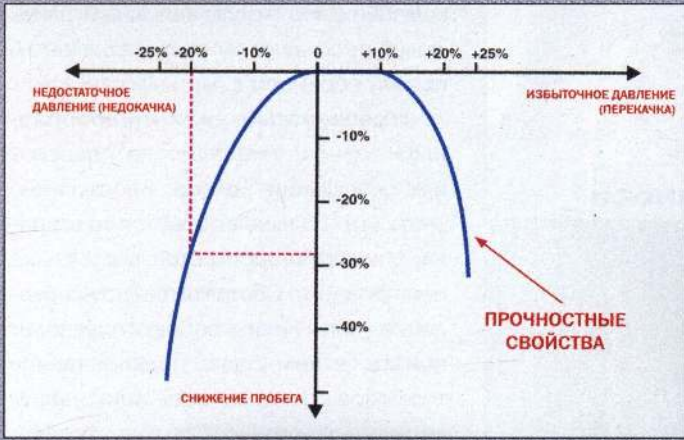
Разумеется, «кричат» – это некоторое преувеличение. Ибо не родился еще тот проектировщик, который заложит в конструкцию автомобильной покрышки голосовые связи. Так что если шины о чем и кричат, то беззвучно. А если уж «голос» и правда прорезался, то кричит он только одно: «Спасайся, кто может!!! Ща ка-а-ак жахнет!!!» Тем не менее, мне еще ни разу не довелось проехать по густонаселенным дорогам МКАД и ближнего Подмосковья полсотни верст без того, чтобы услышать из соседнего автопоезда характерное «бдам-бдам-бдам» шинного SOS. Максимум не подсчитывал, но десяток – это точно не предел. Так есть ли преувеличение? Но разговор не о том. Ведь шины, даже не имея настоящего голоса, если не рассказывают, то наглядно демонстрируют вам общее состояние ходовой части автомобиля – то есть именно те прорехи, в которые утекают ваши денежки. **Имейте глаза!**

Согласно теории автомобиля, для движения требуется ровно столько энергии, сколько ее затрачивается на преодоление всевозможных сопротивлений все тому же движению. Стало быть, с одной стороны, чем эффективнее работает мотор, тем нам, транспортникам лучше. Вот только повлиять на это мы реально можем исключительно путем обновления парка. Что само по себе дело небыстрое. С другой стороны, мы видим сопротивление движению, то самое, которое и призван преодолевать двигатель вместе с трансмиссией.

Легко догадаться, что самый лучший двигатель с идеальной коробкой пожрут немереное количество топлива, если будут тащить стандартные тонны автопоезда волоком. Так ответьте, что больше в вашей власти: совершенство двигателя или обеспечение машине хорошего наката? Допускаю, что оценить накат в наших местах тесном, а в остальном непригодном для этого мире не так уж и просто. Но ведь шины ставят этот эксперимент изо дня в день!

Не буду утверждать, что предложенная идея нова. В том или ином из-

ложении ее можно найти в КАЖДОМ учебнике по эксплуатации автотранспортных средств. Беда лишь в том, что изложение сути в них: а) не привязано к реалиям жизни; б) подчинено интересам конкретной учебной программы, а значит, всем, о той программе не слышавшим, малопонятно, и наконец, в) снабжено скверно исполненными черно-белыми схематичными иллюстрациями: имеете абстрактное мышление – поймете, а если нет? В общем, налицо информационный пробел, заполнить который мы и попытались. В



одиночку такое дело не осилить, и мы обратились за помощью ко всемирному авторитету – в московский офис фирмы Michelin.

Так удалось получить проспект для дилеров. В нем рекомендовалось:

- выяснить условия эксплуатации;
- осмотреть все части шины – беговую дорожку, боковины. Зону бортового кольца, внутренние поверхности шины;

- осмотреть обод, вентиль, удлинитель, камеру (при наличии), уплотнительное кольцо.

Дальше идут графики – зависимости внутреннего давления и ходимости шины, а затем зависимости прочности от внутреннего давления. И наконец, «другие факторы»:

- крутящий момент (разгон-торможение);
- геометрия: углы установки колес и осей;
- профиль дорожного полотна;
- качество и тип дорожного покрытия;
- скоростной режим;
- температура окружающей среды.

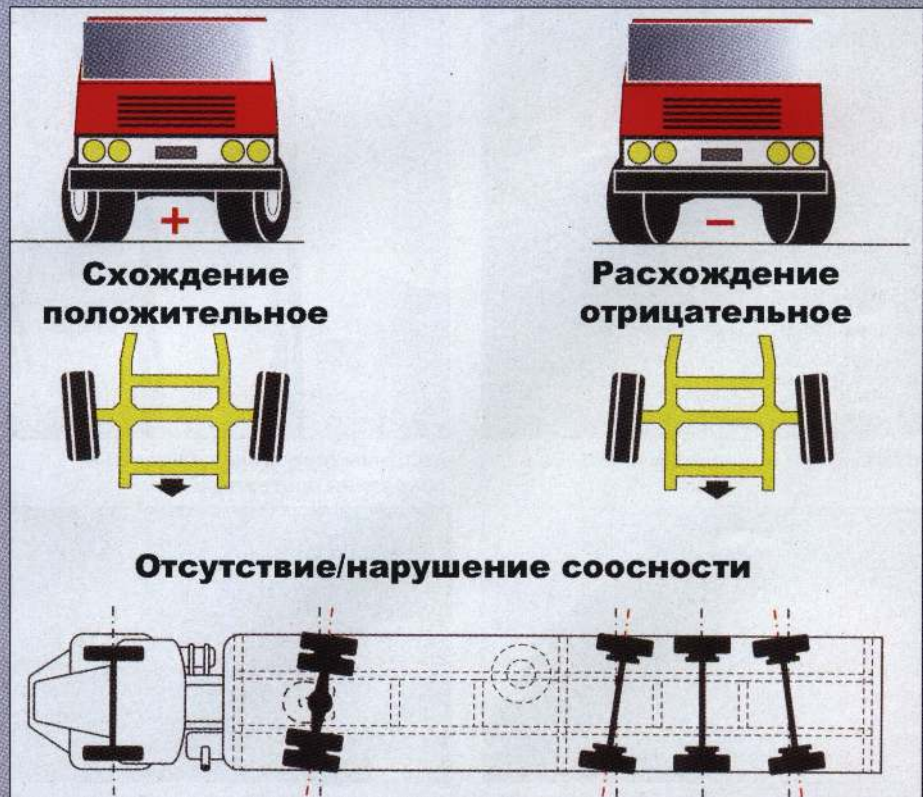
Если вдуматься над сказанным применительно к эксплуатации, то получается занятная вещь. «Профиль дорожного полотна», «качество и тип дорожного покрытия» и «окружающая среда» – вещи нам неподвластные. Однако, не отрицая их академической важности, зададимся вопросом: а так ли уж много они весят в повседневной жизни? И выходит, что не очень: и то, и другое, и третье в пересчете на несколько лет дадут примерно стабильное среднее влияние. И что остается? «Скоростной

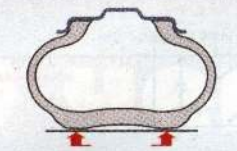
режим» и «крутящий момент» по жизни означают стиль вождения. Но это отдельный большой разговор. А вот геометрия... С ней все просто и сложно. Но все вопросы снимает один: а какого расхода топлива и резины вы ждете, если на автопоезде – как на тягаче, так и на прицепе, все колеса катятся в свои стороны? В круге, как известно, 360 градусов, а колес на полноразмерной сцепке только десять (хотя шин и двенадцать). Есть, где разгуляться...

Может, я и зря трачу порох, рассказывая очевидные вещи. Но уж больно хочется достучаться до тех ребят, чьи машины ежедневно на трассе подают шинный SOS. Впрочем, к де-

лу. Так о чем же рассказывают, точнее, что показывают шины, прежде чем «заголосят»?

Строго говоря, подход шинников требует некоторой корректировки. В соответствии с ней можно заметить, что они различают «ускоренный износ» вообще и отдельные его виды. В первом случае они говорят: «Колесо катится с проскальзыванием», и настоятельно рекомендуют (цитирую): «Проверить и отрегулировать геометрию подвески в соответствии с рекомендациями изготовителя [транспортного средства]». Собственно, и этот совет неплох, особенно для владельца или высших руководителей транспортной

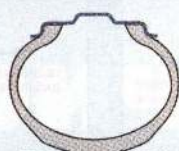




Зона износа



Износ обоих плеч (закругленный)



Зона износа



Износ центральной части протектора



Скошенный износ



«Гребенчатый», или «пилообразный»



«Пятнистый» износ в плечевой зоне



Надрывы (разрывы, трещины) в основании протектора



Ускоренный износ



Износ при торможении с блокировкой (юзом)

компании. Но людям реальным шины могут рассказать гораздо больше. А потому перейдем к частным случаям.

«Гребенчатый», или «пилообразный», износ. Указывает на поворот или скольжение колеса. Здесь важно знать, что больше выедается та сторона, в которую происходит скольжение или поворот. Соответственно направление «пилы» или «гребенки» позволит понять, в чем беда: подклинивание тормозов, перекос осей или неправильное схождение. Следует помнить, что при недостаточном давлении в шинах управляемой оси могут заметно измениться параметры геометрии управляемости – от плеча обкатки до углов стабилизации. Так что применительно к ней следует провести полноценную диагностику, начав ее с доведения давления в шине до нормы, а в остальных случаях можно сразу делать выводы.

«Скошенный» износ. При нем одна сторона беговой дорожки протектора изнашивается больше другой. Классический пример износа при небольшой непараллельности плоскостей вращения правого левого колес. Например, немного увеличенного развала управляемых колес или небольшого прогиба балки оси прицепа. При большом развале или прогибе, замечу, износ становится «пилообразным».

Износ центральной части протектора. Указывает на длительную эксплуатацию шины с повышенным внутренним давлением. В противоположность ему **износ плечевой зоны** показывает длительную работу с недостаточным давлением воздуха (часть его работы выполняют боковины).

«Циклический», или «волновой», износ появляется в случае дисбаланса, неправильного монтажа, неверно подобранной пары в сдвоенном скате. Так говорят шинники. Как автомобилист добавлю, что эллипсность тормозного барабана и соответственно пульсация тормозной силы при постоянном положении педали тормоза просто обязаны привести к точно таким же результатам. Так что при наличии на беговой дорожке «волны» не забудьте проверить тор-

моза. А заодно поблагодарить шинников, что не используют это обстоятельство в качестве «универсальной отмазки» по гарантии – она может оказаться весьма дорогостоящей!

Ускоренный износ одной из сдвоенных шин. Теоретически, его может вызвать и профиль дороги, и прогиб оси... Но практика почти всегда приводит к одной лишь причине: несоответствие размеров шин на соседних скаках. То есть в большинстве случаев все просто: смотри, что и с чем спариваешь!

Дальше приведем чисто «шоферские» приметы. Известно ведь, что признаки износа появляются, а затем исчезают, «съеденные» последующим естественным износом. Есть понятие «**рельсового**» износа шины и «**износа желобом**». О разнице судите по фотографиям. Причины и того, и другого одни: неправильное внутреннее давление воздуха или несоответствие шины условиям эксплуатации.

При «**пятнистом**» износе **одной лишь плечевой зоны**, неправильное внутреннее давление или колебательные воздействия на подвеску. Примечательно, что в этом случае шинники рекомендуют проверить не только давление в шине или переставить ее на ободу, но также продиагностировать состояние подвески и убедиться в отсутствии подвижности груза.

Под занавес оставим «**износ при торможении**» и «**надрывы в основной протектора**». Первый совершенно очевиден. Если кто не видел, тормозните «на юз» до остановки, а потом прокатите машину на метр и посмотрите. Картинка очень характерная. Что же до второго, то вот как шинники трактуют причины: «неоднократные наезды на проникающие объекты (бордюры, рельсы и т.п.), развороты «на пятачке». Более подвержены таким повреждениям нагретые шины».

А теперь скажите, так ли уж неразумна рекомендация «через каждые 100–250 км делать остановку и проводить осмотр автомобиля/автопоезда»? А ведь мы привели только те рекомендации шинников, которые могут быть



«Рельсовый» износ



Износ желобом (одной или нескольких дорожек)



Циклический или волновой износ



Ускоренный износ в одной из сдвоенных шин

полезны обычным транспортникам в повседневной жизни. Есть ведь и многие другие, правда, более специальные.

Закончу словами, которые кому-то могут показаться агиткой. Но тем не менее. Дорога у нас одна на всех. И она чертовски легко для каждого может вдруг свернуть на кладбище. Только что ехал сам с баранкой в руках, и вдруг раз: и едешь вперед ногами к последнему пристанищу... И тут уж черт с ним, с грузом. Но если все не так плохо, то денег тоже жалко. Так что имеющий глаза, да увидит!



Износ плеча (плечевой износ)

Редакция благодарит московский офис компании Michelin за помощь в подготовке статьи.



По имени «Победитель»

Алексей Виноградов

Имя человека – странная вещь. Вот нарекут родители новоявленного члена рода людского, а потом окажется, что он совсем даже и не оправдывает даденного ему Слова. Доводилось, к примеру, звать Гришу, который по паспорту был Сергеем. А еще был у меня знакомый Мирон, который по паспорту почему-то тоже был Сергеем. Но бывает и по-другому. Имя обретает магическую силу, и из паренька вырастает именно тот, кто полностью соответствует смыслу собственного имени. Случается такое крайне редко, и каждый раз, когда попадаетесь на пути подобный человек, поражаешься: это надо же, насколько точно дадено имя! Прямо-таки не в бровь, а в глаз. И прозвища не надо!

Первый раз этот человек привлек мое внимание на уборочной. Общежитие размещалось в деревенском доме барачного типа, а удобства, как водится, во дворе. И не только дощатый домик, но и умывальник. Впрочем, это я не совсем верно выразился, поскольку грандиозную конструкцию армейского типа, где разом может ополоснуться пара рот, правильнее назвать «умывальней». Страда еще не началась, и мы заканчивали подготовку машин. Погода стояла солнечная, соответственно первая радость – скинуть промокшую от пота одежду и ополоснуться. А потом поваляться на кровати в прохладе «общаги» оставшиеся до ужина полчаса-час.

Дел с машинами, как водится, у всех было по-разному, а потому и народ тянулся к спальне или по одному,

или мелкими группами. И получалось так, что одновременно под кранами плескалось не более четверых. В комнате было человек пять, а я комфортно лежал на койке, прислушиваясь к метавшемуся из угла в угол разговору и намереваясь при первой возможности в нем поучаствовать. А когда за окном раздались пьяные голоса, кто-то из старших недовольно проворчал: мол, местные пожаловали, только драки не хватало... Звуки с улицы его прогноз оправдывали. Они становились все напряженнее. Потом прозвучала запомнившаяся фраза: – «Да е...л я вашего БЕЦ-Ц!!!»

Это уже был прямой сигнал к действию. Свежеотслуживших в армии, а таких набралось трое, с коек смело, как по сигналу «Тревога!». Правда, выскочить на улицу никто не

успел, поскольку во входных дверях появились те, что умывались. Когда же выглянули, наконец, на улицу, то застали только двоих «местных», втягивающих за угол третьего, явно «вырубленного». На том, можно сказать, конфликт пока «рассосался».

Свежеприбывшие рассказали, что трое изрядно выпивших парней «пытались прощупать на вшивость» приехавших. Ход дел обещал полноценную развлекалку, поскольку наличием интеллекта троица явно не страдала. Однако Виктор (тогда впервые появилось желание писать его имя латинскими буквами) прервал действие одним прямым ударом, надолго успокоившим самого голосистого. Счет «четыре: два» показался «местным» откровенно проигрышным, и они сочли за благо эвакуировать незадачливого товарища.

Через полгода-год стало понятно, что прямой удар, или хук, – это тот способ решения напряженности, которым Виктор пользовался довольно часто. Рассказов про него по колонне ходило немало. Например, в пивной:

- Повторять будете?
- Буду.
- ...
- Чего ждешь?
- Кружку.
- На, – удар кружкой в лоб.

Надо сказать, что при этом он никогда не «светил» в колонне «фонарем», чего не удавалось избежать многим другим, да и в общении был совершенно нормальным парнем. Я так понимаю,



просто имелась некоторая «вотчина», которую он защищал без ограничений. Но поскольку народ на предприятии вежества не забывал, то и конфликтов не возникало. А вообще-то, оглядываясь назад, замечу: нормально работали, по-людски. Правда, была у Виктора некоторая своя, очень специфичная «непруха». К примеру, стаж имел приличный, да еще и на таких машинах, к которым на базе только присматривались. И категории открыты почти все. А класность – минимальная. Зарплата соответственно тоже. Так что работал он себе на «Колхиде» с кутаисским же полуприцепом и работал.

По-настоящему крупное невезение и одновременно везение настигли Виктора в морозы на ноябрьские праздники. «МАЗы» в тот день просто не выехали. Пришли мужики с утра, открыли баки, поскребли ногтями соляру, постучали по ней, на том и успокоились. А бензиновые «Колхиды» завелись и разъехались. На Витину беду.

Работать досталось на «Базе раз», где он загрузил трубы. Ехать предстояло... Впрочем, какая разница куда! Важно, что бензина туда не хватало и, отмахав километров тридцать по кольцевой, Виктор решил заправиться. И потому неспешно зарулил на АЗС. А там колонки с разным топливом на одной прямой расположены. Дизельная подальше, А-76 поближе. И коль скоро за бензином желающих не было, «дизельная» очередь притерлась вплотную к бензиновой колонке. И все бы ничего, не кончилось в самосвале «КрАЗ» соляра как раз рядом с бензиновой колонкой.

Пока его водитель ломал голову, как одолеть заветные метры, подъехал Виктор, нажал на тормоз, ожидая пока тяжелый самосвал освободит место, и... точным ударом вогнал самосвал на его колонку. Замерзший в пневмоприводе конденсат «выключил» тормоза. Кабина на КАЗ-608В хлипче картонной. Удар приняла на себя рама. Ну а кразовский самосвальный кузов при этом оказался... угадайте, где? Не остались в стороне



и восемь тонн труб в кузове полуприцепа – рванули вперед, как укушенные в задницу. Итог: телега и водитель летятся, тягач – на списание. Кабина – металлолом, которому даже пресс не требуется. Где уж там Виктор помещался и как ухитрился выжить, того даже самые бывалые понятия не могли.

Довольно долго Виктор ходил по базе с метлой – был на «легкой работе». Вообще-то, каждый мог так попасть, никто же не сливал конденсат ежедневно, как того требовала заводская инструкция. А вот не повезло только ему. Но с другой стороны, жив остался. Да и контора от него не отвернулась, хотя формально могла бы. Мол, сам виноват. Но, нет, и «производственную травму» оформили со всеми вытекающими, и больничный оплатили в полном размере, да и без работы не оставили.

Потом наши пути разошлись. Виктор остался, а я ушел. Не за длинным рублем (это тогда зазорным считалось), а просто дорога в жизни такая выпала. Затем развалился Союз нерушимый, и понесло меня по жизни... А потом я вдруг столкнулся с Виктором в электричке. И оба мы ехали в одно место (можно так сказать), да еще и с одной целью: в Москву, работу искать. Ситуация меня удивила. Ну я, положим, всю жизнь журавля в небе ловил. Так что после распада Союза пришлось пройти путями куда как заковы-

ристыми. Но Виктор?! Толковые шофера вроде в цене... Рассказчик из него аховый: Виктору проще в морду треснуть, чем словесину плести. Но проработали мы вместе не один год, так что вытянутая за время поездки в электричке ситуация предстала перед глазами почти как наяву.

После моего ухода жизнь на автобазе текла тем же чередом, что и раньше, до самой приватизации. А потом все развалилось. От полутора сотен машин осталось несколько – по пальцам пересчитать. Правда, Виктор этого не застал. Потому как предложили ему работать на КамАЗе с полуприцепом в некоторой торгово-промышленно-финансово-...хрен знает какой фирме. Виноват, сначала еще не фирме вовсе, а кооперативе. Собственно, это было нормально – тогда практически все они были такими. Оклад пятьсот «баксов». Плюс премии с тонн и тонно-километров.

Фирма, конечно, не западная. И зарплата не европейская. Но ведь и не по колхозам мотаться за... смешно сказать сколько! КамАЗ – это не Mercedes. Но ведь и не «Колхида»! В общем, думал Виктор недолго.

Уже через год он обнаружил, что из тех, с кем он начинал работать водителем, не осталось никого. Как людей, так и машин. Виктор поражался: ну как так можно: гробить дорогостоящую технику ради сиюминутной ко-





печной выгоды? Вот ведь шакальская порода! Правда, в чужие дела не лез. Делал свое, и ладно. Его автопоезд, даром что КамАЗ, а не Mercedes, был как пионер – «всегда готов». Кстати, год этот многое изменил. Оклад назначили в «штуку баксов», директор и его замы считали за честь за руку поздороваться, простые служащие перед ним заискивали. И чего, спрашивается, мельтешили? А впрочем, шакалы, – что с них взять? Так оно и шло, и шло, и шло... До того самого злополучного питерского рейса.

Вообще-то, «питерским» его можно назвать лишь условно. Ибо ехать требовалось не в самую северную столицу, а в некий населенный пункт, кажется райцентр, рядом с финской границей. На тамошнем складе надлежало разыскать представителя поставщика, который и обеспечит погрузку. Быть на месте следовало не позднее чем через двадцать часов с момента получения наряда, то есть дуй «конем», да побыстрее.

На место Виктор прибыл за час до срока и еще почти сутки пребывал в убеждении, что опоздал. На поверку «райцентр» оказался парой-тройкой дворов, маячивших на горизонте, а «склад» – обычной, правда, на удивление густозаселенной стоянкой у районной дороги. Забавно, что всего этого Витя мог и не узнать – так и разыскивал бы несколько дней «точку

рандеву». Но с утра пораньше подняли его «гудевшие» всю ночь воронежские и буквально заставили выпить стакан водки. Виктор даже подумал, что дело дойдет-таки до драки («Хороший ты парень! Пойдем подеремся!»), но его «остаканивание» оказалось последним, на что хватило мужиков. Они распозлились по кабинам, а один по летнему времени залег на надувном матрасе прямо под телегой. Надуть его, правда, не осилил, так и залег на спущенном... А Виктору, разбуженному и почти пьяному, оставалось только болтаться по стоянке.

«Торговый представитель» объявился к вечеру. Оставил накладные. По ним следовало перегрузить из международного 40-тонника товар – легковые шины Nokian, и доставить его на свою фирму. «Фуру» Виктор ждал еще двое суток. За это время он уяснил и роль стоянки, и наслушался немало интересного, поскольку многие приезжали сюда уже не в первый раз. Собственно, здесь был перевалочный пункт для тех случаев, когда хозяевам груза не хотелось его «светить». С теми накладными, что были у Виктора на руках, все было в порядке. А значит, к нему вопросов быть не может. А дальше он не задумывался: меньше знаешь – крепче спишь.

Еще выяснилось, что имеется «срезочка». Собственно стоянка находилась километрах в пяти от об-

щепризнанного общесоюзного (понятие «федеральный» в ту пору еще не прижилось) маршрута. Так вот, «срезочка», хоть и была в действительности на пяток километров длиннее стандартного маршрута, но выходила на московскую трассу уже за Питером, что позволяло объехать множество милицейских постов.

Погрузкой, конечно же, пришлось заниматься самому. «Торговый представитель» – естественно! – был тут, и даже пытался помочь, но по части работы руками оказался на редкость бестолковым. Под конец Виктор прикрыл груз в меру возможностей. Вроде ничего нигде откровенно не «светило». Но это только от воров. Да и то при условии, что они «не в курсе». В противном случае от них вообще ничего не спасет. Но ведь есть еще и родная милиция, которая имеет право взглянуть на любой неопломбированный груз... А шины Nokian самого массового в ту пору «жигулевского» размера выглядели куда как аппетитно... Мне, слушая эту историю, почему-то сразу вспомнилась фраза одного из более поздних сослуживцев: «Есть вещи, на которые честных не бывает». Я думаю, вы уже поняли: двинул Виктор по «срезочке».

Эта «девятинка» Виктору не понравилась сразу. Чуть позднее он понял, что не зря. Это случилось, когда удалось разглядеть находящихся внутри – четверых здоровенных и, судя по всему, вооруженных мужиков. Да и по дороге она шла точно в Витином темпе, чего с легковушками никогда не случается. «Ведут», понял Виктор. Варианты дальнейшего развития событий не прельщали. Машину разгрузят, а его, скорее всего, шлепнут. Или привяжут к дереву в сторонке, чтоб не сразу нашли. Медленная смерть... Нет, пусть уж лучше шлепнут! Только, где? Вот за этой деревней длинный перегон. Значит, там. Стоп, КамАЗ не «девятинка»! Второй машины не видеть, значит – поборемся.

Как и ожидал Виктор, на перегоне за деревней «девятинка» пошла на об-

гон. Для нынешнего поколения расскажу: между задним скатом тягача КамАЗ-5410 и передним скатом его штатного полуприцепа как раз около пяти метров, высота пола кузова полуприцепа – метр сорок, и никаких отбойных брусьев: легковушка туда входит почти полностью и без вопросов. Вот в это подтележное пространство Виктор «девятину» и заловил, вовремя приняв полевое. Продержал там тачку провожатаев до подходящего места, выбрал сосенку пообхватистее, выверил для «девятинки» траекторию к той сосенке и проводил к ней «девятину» в лучшем виде. Сидевшие в ней бритые вооруженные амбалы увидели препятствие, естественно, только в последний момент и сделать ничего не успели.

Дальше путь пролегал спокойно. Нездорового милицейского интереса удалось избежать, и еще до конца дня вся резина была доставлена на место. Там уже ждали, и с разгрузкой вопросов не возникло. Правда, оставалось у Виктора такое чувство, что гроза собирается, хоть небо и оставалось ясным. Впрочем, он по этому поводу особо напрягаться не стал – слишком вымотался. И дома спал без сновидений, с чувством честно сделанной работы.

На следующий день ему полагался выходной. Однако вызвонили в десять утра и вызвали на работу. К машине не пустили, а предложили сразу зайти к директору. Глаза у секретарши были как у бешеной селедки – даже обильного в обычные дни макияжа не видать. Дар речи, похоже, тоже покинул эту общеизвестную балаболку. Она только махнула Виктору рукой на директорский кабинет и торопливо принялась запирает вход в приемную на ключ. Это нехитрое действие у нее почему-то не очень получалось.

В комнате плавали разводы табачного дыма и густые матюги. Виктора появления поначалу никто не заметил. Генеральный и коммерческий директора компании активно ругались с двумя бритоголовыми мужи-



ками, перед которыми на столе лежали пистолеты Стечкина. Похоже, они оказались никчемными аргументами в деле объяснения собеседникам сути претензий. За десять минут присутствия понять ничего не удалось, но в душу к Виктору начали заползать очень нехорошие предчувствия. Так могло продолжаться до бесконечности. Разговор состоял почти исключительно из необоснованных и бессмысленных «наездов».

Ситуацию спасла секретарша. Она попросту вошла и представила вполне официально присутствующим друга друга. Матерившиеся мужики при ее появлении, понятно, примолкли, а потому смогли слушать. А перед Виктором открылась вся полнота произошедшего. В дерево он препроводил не воров или бандитов, а собственную охрану. И выходило, что взял он грех на душу. Но, с другой стороны, работы Виктора «втемную» добивалось как раз охранное агентство, так что формально – «несчастный случай» в чистом виде. Наверное, и от уголовного преследования Виктор сумел бы уйти. Но у начальства своя колокольня. Да и в Уголовном кодексе не одна статья. Так что написал Витя в тот же день заявление «по собственному...».

Вагон стоял уже пустым, да и по платформе шло совсем немного народа. Наши пути разошлись и более уже не пересекались.

Но историю эту я вспоминаю постоянно. Каждый раз, когда приходится в предельных режимах уходить от аварии. Убрать водятла с трассы и из жизни тяжелым автопоездом – не вопрос. Да что там автопоезд, если с умом к делу подойти, то и «Жигулей» вполне достаточно. Знать бы точно, что воюешь с уродами. И хрен с ним, Уголовным кодексом, в конце концов «...кругом пятьсот, и кто кого переживет, тот и докажет, что был прав, когда припрет!». А вот грех на душу – этого не хочется. Так что знать бы точно... У нас ведь в душе у каждого Victor сидит.

И пока в голове и в душе все это крутится, руки-ноги сами делают что нужно, чтобы избежать аварии. И почти со всеми водителями, которых я знаю, происходит то же самое. А может, оно и лучше? Хотя бы потому, что один водятел может и заслуживает смерти или инвалидности, но он же еще кучу народа по дороге соберет. Их-то за что?

А еще с годами много чего узнаешь. Вот, к примеру: останавливаешься у края дороги по малой нужде. И, сделав дела, видишь на придорожном столбе венки. Идешь глянуть, кто ж тут смерть свою нашел? А под венком номерной знак – почему-то знакомый... Так вот куда ты братишка так торопился... Выходит – к этому вот столбу. Ну, что ж... Так – значит так.



Kogel в России



98

Полуприцепы этой марки уже хорошо известны отечественным транспортникам. Правда, до последнего времени наши автомобилисты могли приобрести или подержанный полуприцеп Kogel, или должны были отправляться за новым в Евросоюз. Легко догадаться, что чаще всего приобретались именно подержанные полуприцепы. Теперь ситуация радикально изменилась: компания Kogel открыла в нашей стране дочернюю компанию ООО «Кегель Рус».

Компания была основана в 1934 г. Францем Ксавером Кегелем (Franz Xaver Kogel), когда он принял у своего наставника бизнес по производству фургонов. Первоначально заводы располагались в Ульме. Сегодня заводы находятся уже в Буртенбахе (Burtenbach). И Kogel предлагает широкую гамму полуприцепов и кузовов. При конструировании и производстве транспортных средств компания опирается на концепции MAXX: рентабельная и гибкая, экономически эффективная транспортировка требует гибких транспортных решений. Ее воплощением стала серия полуприцепов Cargo MAXX, которая начинается с шасси

Cargo MAXX plus Semitrailers Chasis. Далее идут полуприцепы с самыми разными кузовами для перевозки общих грузов: бортовые платформы с различными вариантами тентов или без них, а кроме того, специализированные по конкретный вид перевозок. Для транспортировки требовательных к температурному режиму грузов Kogel предлагает рефрижераторы – собственные и с изотермическими кузовами Chereau.

В преддверии IAA-2006, международного смотра грузовой техники, Kogel представил четыре новинки. Первая среди них – X Light-MAXX массой 4,95 т, из Буртенбаха. Меньшая собственная масса – больше взятого груза, а кроме того, экономия топлива даже при порожних пробегах. Очень интересным специализированным решением является Mega-MAXX coil. Этот полуприцеп имеет «рельсовую» грузовую платформу, приспособленную для перевозки катушек, ролей и рулонов – «катных» грузов. Однако это не мешает загрузить машину и обычными европоддонами. Третья новинка, Kogel foxx, интересна вдвойне. Прежде всего, этот полно-размерный трехосный полуприцеп с

алюминиевым кузовом имеет собственную массу 6 т. При этом его полная масса может составлять 35 т. Технически допустимая нагрузка на ось достигает 12 т. Кузов снабжен тентом со сдвижной крышей. Ходовая часть имеет дополнительную антикоррозионную защиту цинкованием. Но главное заключается в том, что изготавливается этот полуприцеп вовсе не в Буртенбахе, а в Чехии, на заводе Kogel a.s. Кстати, первый такой полуприцеп уже продан через Интернет-магазин Kogel.

Наконец, четвертая новинка – сверхлегкий рефрижератор Kogel Cool MAXX, собственная масса которого составляет всего 6,6 т. Как уже говорилось, до сих пор германская компания устанавливала на свои шасси рефрижераторы Chereau, однако это собственная разработка, впитавшая весь огромный опыт Kogel в производстве изотермических кузовов. В частности, новый рефрижератор изготовлен из сэндвич-панелей, в которых используется стекловолокно. Интересно и то, что он устанавливается на специально адаптированное шасси с укороченной базой.

KÖGEL

Professional Trailer Technology

Cargo-MAXX plus



A very cost-effective and flexible loading strategy.

The Cargo-MAXX plus is the cost-effective allrounder for virtually all transport tasks. Paper rolls, beverages, coil transportation and much more.

The Cargo-MAXX plus impressive range of equipment is very convincing.

ООО «Когель Рус»
121351, Москва,
Молодогвардейская 58,
строение 7
Тел.: (495) 901 93 44
Факс: (495) 901 93 46

Генеральный директор: Ольга Маслакова
E-mail: olga.maslakova@mail.ru

Отдел продаж: Денис Фролов
E-mail: trolowdn@mail.ru

Логистика: Виктория Букловская
E-mail: vic.buklovskaya@mail.ru

www.koegel.com





ООО «Юнайтед Трак Сервисиз»

- ПРОДАЖА ТЯГАЧЕЙ ПРОИЗВОДСТВА США **FREIGHTLINER, INTERNATIONAL**
- СЕРВИС, ЗАПЧАСТИ
- РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЕЙ **CUMMINS, DETROIT DIESEL, CATERPILLER**
- ДИАГНОСТИКА ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
- ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЗАПЧАСТЕЙ РЕГИОНАЛЬНЫМ ДИЛЛЕРАМ



141500, Московская Область, г. Лосино-Петровский, ул. Кирова, д. 7
Тел.: (495) 221-1612, 221-1613, 517-3117, 514-5851

Магазин з/ч.: т. 780-74-08/03 (30-й км МКАД) info@utstruck.ru
Магазин з/ч.: т. 781-96-39 (23-й км МКАД) info@utstruck.ru

Сервис, запчасти (склад), продажа машин: Тел.: (495) 221-1612, 221-1613, 225-7914

Ремонт импортной грузовой
и прицепной техники
Запчасти оптом и в розницу

СЕРВИС DAF, MAN

Компьютерная диагностика
Регулировка схождения

ROR, SAF, BPW

Тел.: (095) 980-9128

995-1734

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

ADAMPOLIS+M
Joint stock company
Truck @ Trailer Service



НОВЫЙ МАГАЗИН

АВТОЗАПЧАСТИ



для
ГРУЗОВЫХ
ИНОМАРОК

600 руб!!!

Москва, 23 км МКАД,
тел.: (495) 548-24-88,
778-10-23, 778-95-56,
e-mail: avto-23@mail.ru

Москва, 31 км МКАД,
тел.: (495) 781-83-69/74/75/76,
тел.: (495) 781-80-34, 729-36-43/51
e-mail: avto-31@mail.ru

WWW.ARMTEX.RU

ARMTEX

Розничному покупателю - огромный выбор, оптовому - огромные скидки!

СЛЕДИМ ЗА ГРУЗОВИКОМ

РЕКЛАМА: (495) 7494550



ДИЗЕЛЬМОТОР

DIESELMOTOR JSC



Официальный дистрибьютор **DETROIT DIESEL**



«Техсервис» Иркутская обл.,
г. Усолье-Сибирское,
ул. Молотовая, 80
Тел. (39543) 4-92-23

ООО «ТН-Форвардинг»
г. Санкт-Петербург,
ул. Тракторная, 7
Тел.: (812) 942-14-40

Региональные партнеры
ЧП Кабанов, Башкортостан
Уфимский р-н,
д. Нижегородка, ул. Чапаева, 26
Тел.: (3472) 74-89-13

«Юнайтед Трак Сервисез»
МО, г. Лосино-Петровский,
ул. Кирова, 7
Тел. (495) 221-1613

Оригинальные запасные части

Компания «Дизельмотор», г. Москва, пр. Вернадского, 29
Тел. (495) 133-0491

www.dieselmotor.ru e-mail: info@dieselmotor.ru

Сервисный центр:

Капитальный ремонт двигателей
Саратовская обл., г. Балаково, ул. 30 лет Победы, 76
Тел. (8453) 62-67-60



Официальные дилеры

«Гудвил Холдинг»
г. Санкт-Петербург,
г. Пушкин, 1-й проезд, 4
Тел. (812) 322-6500

«Приморская Транспортная Компания»
г. Владивосток, г. Артём,
Заводской пер., 13
Тел. (4232) 38-13-77



Ремонт КПП ZF Запчасти

г. Красногорск, ул. Центральная, стр. 36,
Тел.: (495) 778-5231



**Амортизаторы,
Сцепления,
Выжимные
подшипники**

47 км. МКАД: shop47@gok.ru
разн.: (495) 502-9675
опт.: (495) 514-1157, 933-2483
apl@gok.ru



**Элементы
подвески
рулевого
управления**

49 км. Новорязанского шоссе
разн.: (495) 500-7460; shop49@gok.ru
80 км. МКАД
разн.: (495) 780-7404; shop80@gok.ru

г. Челябинск
ул. Гер. Танкограда 28П 2
тел.: (351)-247-4282

www.gok.ru

ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС

ПРОДАЖА ЗАПЧАСТЕЙ

- Оригинальные запчасти
VOLVO Mercedes-Benz
- Оригинальные запчасти к осевым агрегатам
BPW, SAF, ROR
- Оригинальные запчасти
LOHR **ROLFO**
- Амортизаторы
KONI BUS TRUCK & TRAILER
- Тормозные накладки
BERAL
- Седельные и тяговые сцепные устройства
+GF+, V.ORLANDI
- Пневмореессоры
WABCO SAFETY DRIVER BT
- Электрические кабели и розетки
MENBER'S
- Пневмореессоры к подвескам
GOODYEAR

Отдел продаж запчастей:
(495) 739-62-01, 739-62-02

Оптовые и розничные продажи

124460 Москва, Зеленоград,
3-й Западный пр-д, д.8, стр. 1
www.gt-service.ru



ВСЕ ДВИЖЕТСЯ КАК НАДО
BPW BERGISCHE ACHSEN



BPW BERGISCHE ACHSEN KG

специализируется на производстве осей, подвесок и других комплектующих для всех типов грузовой и прицепной техники.

BPW является общепризнанным Европейским лидером в производстве осевых агрегатов для прицепов и полуприцепов.

Для получения всей интересующей вас информации, обратитесь к официальному дистрибьютору BPW, в компанию "Глобал Трак Сервис".

Официальный дистрибьютор BPW в России:

"Глобал Трак Сервис"
124460 г. Москва, Зеленоград
3-й Западный пр-д, д.8, стр. 1
www.gt-service.ru
gts@gt-service.ru



Отдел продаж:
тел: (495) 739-62-02



DAF
SCANIA
FRUEHAUF
VOLVO
IVECO
SAF



000 «ТРАКДЕТАЛЬ»

31 км МКАД
781-83-71
781-83-72

23 км МКАД
355-90-32
355-90-33

E-MAIL: TRUCK@TRUCKDETAL.RU



DAF
SCANIA
FRUEHAUF
VOLVO
IVECO
SAF



000 «МЗ АВТО»

31 км МКАД

781-83-70
781-83-90

E-MAIL: MZAUTO@MAIL.RU



ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Сергей Кухарский

| Автомобиль | Кол. ф-ла | Полная масса, т | Двигатель, раб. объем, см ³ | Мощн., л.с. | Цена, \$ | | % относит. № 3, 2006 |
|-----------------------------------|-----------|-----------------|--|-------------|----------|--------|----------------------|
| | | | | | min | max | |
| ИЖ-27175 фургон | 4x2 | 1,75 | ВАЗ-2106, 1568 | 74,4 | 6100 | 6700 | 7,55 |
| ГАЗ-2705 «Газель» | | | | | | | |
| 3-мест., цельномет. фургон | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 10 800 | 14 400 | 8,91 |
| 7-мест., цельномет. фургон | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 11 700 | 12 800 | 2,52 |
| ГАЗ-32213 «Газель» (микроавтобус) | | | | | | | |
| 9-местный | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 11 600 | 12 300 | 1,68 |
| 14-местный | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 11 800 | 12 500 | 1,66 |
| 16-местный | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 11 700 | 12 400 | 2,97 |
| ГАЗ-2217 «Соболь» (микроавтобус) | | | | | | | |
| 6-мест., цельномет. | 4x2 | 2,8 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 12 100 | 12 700 | 2,11 |
| 10-мест., цельномет. | 4x2 | 2,8 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 12 300 | 12 900 | 4,16 |
| ГАЗ-2752 «Соболь» (фургон) | | | | | | | |
| 3-местный | 4x2 | 2,8 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 10 400 | 11 200 | 2,86 |
| 7-местный | 4x2 | 2,8 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 10 800 | 11 800 | 3,64 |
| ГАЗ-3302 «Газель» | | | | | | | |
| 3302, борт, тент | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 9800 | 10 300 | 1,69 |
| 330202 (длинная база) | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 10 700 | 11 400 | 4,32 |
| 33022-03 фург. промтов. | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 10 700 | 11 000 | 7,04 |
| 33022-03 фург. изотермич. | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 10 900 | 12 100 | 7,57 |
| 33023 "фермер" | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 10 600 | 11 600 | 0,11 |
| ГАЗ-3310 | | | | | | | |
| «Валдай» | 4x2 | 7,4 | ММЗ Д-245.7, 4250 | 150 | 15 900 | 16 700 | 0,96 |
| ЗИЛ-5301 «Бычок» | | | | | | | |
| Шасси | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д-245.12, 4750 | 108,8 | 13 600 | 16 300 | -14,5 |
| Промтоварный фургон | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д-245.12, 4750 | 108,8 | 14 500 | 17 300 | -12,7 |
| Изотермический фургон | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д-245.12, 4750 | 108,8 | 14 900 | 17 700 | -12,4 |
| Борт, тент | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д-245.12, 4750 | 108,8 | 13 800 | 16 800 | -12,3 |
| ЗИЛ (5-10 т) | | | | | | | |
| ЗИЛ-433362 шасси | 4x2 | 10,5 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 17 400 | 17 700 | 0,57 |
| ЗИЛ-433362 промтов. | 4x2 | 10,5 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 18 700 | 19 800 | 2,12 |
| ЗИЛ-433362 изотерма | 4x2 | 10,5 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 19 100 | 20 500 | 3,67 |
| ЗИЛ-442160 сед. тягач | 4x2 | 10,5 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 18 800 | 18 800 | -0,39 |
| ЗИЛ-432932 шасси | 4x2 | 11,2 | ММЗ-Д-245.9, 4750 | 136 | 19 300 | 21 700 | 2,63 |
| ЗИЛ-432932 промтов. | 4x2 | 11,2 | ММЗ-Д-245.9, 4750 | 136 | 21 200 | 21 400 | -1,48 |
| ЗИЛ-432932 изотерма | 4x2 | 11,2 | ММЗ-Д-245.9, 4750 | 136 | 21 600 | 21 700 | -1,47 |
| ЗИЛ-433110 бортовой | 4x2 | 12 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 19 500 | 19 500 | 1,63 |
| ЗИЛ-433112 шасси | 4x2 | 12 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 16 900 | 18 400 | -2,52 |
| ЗИЛ-433112 промтов. | 4x2 | 12 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 20 100 | 21 000 | 3,27 |
| ЗИЛ-433112 изотерма | 4x2 | 12 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 21 300 | 21 400 | 1,67 |
| Самосвалы ЗИЛ | | | | | | | |
| ЗИЛ-45065 с/х | 4x2 | 11,2 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 22 200 | 24 400 | 4,93 |
| ЗИЛ-45085 строительный | 4x2 | 12 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 22 200 | 24 400 | 4,93 |

| Автомобиль | Кол. ф-ла | Полная масса, т | Двигатель, раб. объем, см ³ | Мощн., л.с. | Цена, \$ | | % относит. № 3, 2006 |
|--------------------------------|-----------|-----------------|--|-------------|----------|--------|----------------------|
| | | | | | min | max | |
| КамАЗ | | | | | | | |
| КамАЗ-54115 сед. тягач | 6x4 | 19,15 | КамАЗ-740.13, 10 857 | 260 | 29 000 | 34 200 | -2,02 |
| КамАЗ-6460 сед. тягач | 6x4 | 26 | КамАЗ-740.50, 11 760 | 360 | 46 700 | 56 100 | -1,2 |
| КамАЗ-44108 сед. тягач | 6x6 | 19 | КамАЗ-740.13, 10 857 | 260 | 34 400 | 41 700 | 0,06 |
| КамАЗ-43114 шасси | 6x6 | 16,3 | КамАЗ-7403.10, 10 857 | 260 | 32 100 | 38 800 | -4,4 |
| КамАЗ-53229 шасси | 6x4 | 24 | КамАЗ-740.11, 10 857 | 240 | 30 700 | 42 200 | -4,48 |
| КамАЗ-43114 бортовой | 6x6 | 15,42 | КамАЗ-7403.10, 10 857 | 260 | 35 900 | 43 600 | 5,06 |
| КамАЗ-43118 бортовой | 6x6 | 20,56 | КамАЗ-7403.10, 10 857 | 260 | 37 300 | 45 800 | 0,7 |
| КамАЗ-53215 бортовой | 6x4 | 19,36 | КамАЗ-740.13, 10 857 | 260 | 34 000 | 38 400 | 3,71 |
| Самосвалы КамАЗ | | | | | | | |
| КамАЗ-55102 | 6x4 | 15,63 | КамАЗ-740.11, 10 857 | 240 | 33 100 | 43 000 | -1,38 |
| КамАЗ-55111 | 6x4 | 22,2 | КамАЗ-740.11, 10 857 | 240 | 34 000 | 42 900 | -1,03 |
| КамАЗ-65115 | 6x4 | 24,8 | КамАЗ-740.11, 10 857 | 240 | 38 400 | 49 200 | 0,57 |
| КамАЗ-6520 | 6x4 | 33,1 | КамАЗ-740.51, 11 760 | 320 | 56 900 | 68 100 | 5,01 |
| КамАЗ-65111 | 6x6 | 24,5 | КамАЗ-740.13, 10 857 | 240 | 38 500 | 52 900 | -5,78 |
| КамАЗ-4308 | | | | | | | |
| шасси | 4x2 | 11,5 | Cummins B5.9 180 CIV-0 (Euro-2) | 154 | 24 400 | 31 100 | -1,08 |
| борт, тент | 4x2 | 11,5 | Cummins B5.9 180 CIV-0 (Euro-2) | 154 | 27 300 | 34 400 | -1,83 |
| Седельные тягачи МАЗ | | | | | | | |
| МАЗ-543203 | 4x2 | 17,7 | ЯМЗ-236БЕ, 11 150 | 250 | 32 800 | 35 600 | 11,7 |
| МАЗ-543205 | 4x2 | 18 | ЯМЗ-238ДЕ, 14 866 | 330 | 42 100 | 44 900 | 8,72 |
| МАЗ-543302 | 4x2 | 15,35 | ЯМЗ-236НЕ, 11 150 | 230 | 26 200 | 29 000 | 12,6 |
| МАЗ-544008 | 4x2 | 18,75 | ЯМЗ-7511, 14 866 | 400 | 48 500 | 51 700 | 8,9 |
| МАЗ-642208 | 6x4 | 26,5 | ЯМЗ-7511, 14 866 | 400 | 50 000 | 57 100 | 8,73 |
| МАЗ-642505 | 6x6 | 23,55 | ЯМЗ-238ДЕ, 14 866 | 330 | 56 400 | 60 000 | 2,22 |
| Бортовые автомобили МАЗ | | | | | | | |
| МАЗ-437041 | 4x2 | 10,1 | ММЗ-Д245.30Е2, 4750 | 136 | 23 100 | 30 900 | 12,2 |
| МАЗ-533603 | 4x2 | 18 | ЯМЗ-236БЕ, 11 150 | 250 | 36 000 | 36 600 | 6 |
| МАЗ-630305 | 6x4 | 26,5 | ЯМЗ-238ДЕ, 14 866 | 330 | 49 800 | 54 700 | 7,29 |
| Самосвалы МАЗ | | | | | | | |
| МАЗ-551605 | 6x4 | 33 | ЯМЗ-238ДЕ, 14 866 | 330 | 57 600 | 66 100 | 10,7 |
| МАЗ-555102 | 4x2 | 18 | ЯМЗ-236НЕ, 11 150 | 230 | 27 700 | 34 900 | 11,5 |
| Шасси МАЗ | | | | | | | |
| МАЗ-437041 | 4x2 | 10,1 | ММЗ-Д245.30Е2, 4750 | 136 | 22 300 | 23 800 | 7,43 |
| МАЗ-533702 | 4x2 | 28 | ЯМЗ-236НЕ, 11 150 | 230 | 29 300 | 33 200 | 11,5 |
| МАЗ-630305 | 6x4 | 26,5 | ЯМЗ-238ДЕ, 14 866 | 330 | 47 300 | 52 800 | 5,64 |
| КрАЗ | | | | | | | |
| КрАЗ-6443 сед. тягач | 6x6 | 27,96 | ЯМЗ-238Д, 14 866 | 330 | 51 700 | 55 700 | 1,02 |
| КрАЗ-6446 сед. тягач | 6x6 | 22,23 | ЯМЗ-238Д, 14 866 | 330 | 52 900 | 55 100 | 4,25 |
| КрАЗ-65032 самосвал | 6x6 | 29,2 | ЯМЗ-238Б5, 14 866 | 300 | 60 400 | 61 800 | 2,29 |
| КрАЗ-65055 самосвал | 6x4 | 28 | ЯМЗ-238Б, 14 866 | 288 | 52 100 | 57 300 | -1,13 |
| КрАЗ-6510 самосвал | 6x4 | 26,38 | ЯМЗ-238М2, 14 866 | 240 | 48 500 | 49 300 | 4,94 |
| КрАЗ-6322 бортовой | 6x6 | 22,93 | ЯМЗ-238Д, 14 866 | 330 | 55 400 | 55 400 | -3,48 |
| КрАЗ-65101 шасси | 6x4 | 26 | ЯМЗ-238М2, 14 866 | 240 | 46 900 | 46 900 | 4,69 |
| Урал | | | | | | | |
| Урал-4320 бортовой | 6x6 | 14,9 | ЯМЗ-236НЕ, 11 150 | 230 | 37 700 | 43 000 | 1,41 |
| Урал-44202 сед. тягач | 6x6 | 15,26 | ЯМЗ-236НЕ, 11 150 | 230 | 38 100 | 46 900 | -0,6 |
| Урал-5557 самосвал | 6x6 | 16,3 | ЯМЗ-236НЕ, 11 150 | 230 | 38 000 | 40 000 | -0,14 |

При составлении таблицы курс валюты считался по курсу ЦБ на 07.08.2006 - 1\$=26,77 руб.



Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова

Текст Льва Шугурова

ГАЗ-21 1936



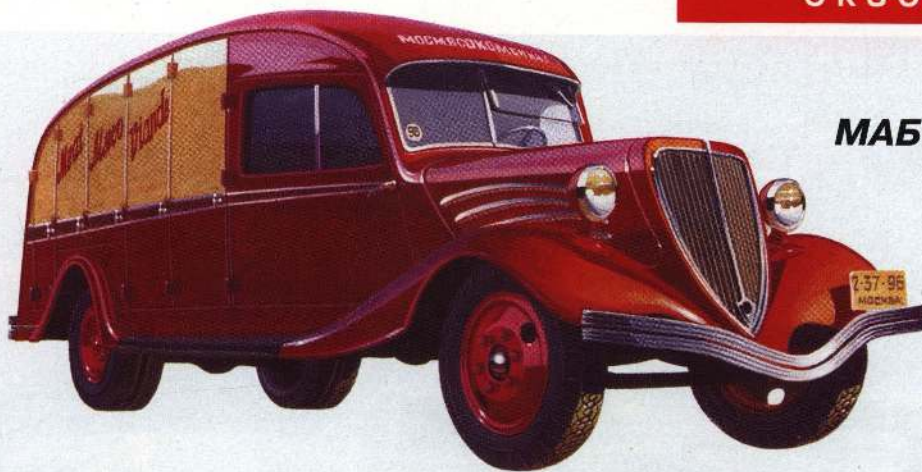
Этот экспериментальный трехосный автомобиль повышенной проходимости с индексом, который впоследствии присвоили серийной «Волге», был создан на базе узлов и агрегатов ГАЗ-М1 и ГАЗ-АА. Ведущими служили два односкатных задних моста. Перекачивание через бугры должны были облегчать два вращающихся пневматических катка малого диаметра, находившиеся под кабиной. У ГАЗ-21 был достаточно большой дорожный просвет (220 мм под мостами и 157 мм под опорными катками). Машина имела солидный запас топлива (62 л). Помимо образца с кузовом «пикап» (на рисунке), были изготовлены модификации с пятиместным кузовом «седан» на удлиненной базе, шасси для опытного броневедомохода ЛБ-21.

Год постройки — 1936; число мест — 2; грузоподъемность — 900 кг; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 4, рабочий объем двигателя — 3285 см³, степень сжатия — 4,6, мощность — 50 л.с./37 кВт при 2800 об/мин; число передач — 4; главная передача — червячная; размер шин — 7,00-16 дюймов; длина — 4830 мм; ширина 1772 мм; высота — 1840 мм; база: расстояние между передним и средним мостами — 2440 мм, задней тележки — 920 мм; колея колес: передних — 1435 мм, задних — 1440 мм; масса в снаряженном состоянии — 1630 кг; наибольшая скорость — 87 км/ч.

ЯТБ-1 1936



Ярославский автомобильный завод (ныне ЯМЗ) в июле 1936 года изготовил свой первый троллейбус. Эту модель, ЯТБ-1, спроектировали специалисты ЯАЗа, НАТИ и завода «Динамо» имени С. М. Кирова. У машины была клепаная швеллерная рама, кузов с деревянным каркасом, опускаемые стекла окон, электрическое отопление, пневматический привод стеклоочистителей, тормозов, открывания дверей, червячная главная передача со смещением влево на 250 мм редуктором. В 1937 году троллейбус был модернизирован и получил индекс ЯТБ-2. Всего ЯАЗ изготовил за два года 450 троллейбусов ЯТБ-1. Годы выпуска — 1936-1937; колесная формула — 4x2; число мест: общее — 55, для сидения — 34; мощность двигателя — 60 кВт (82 л.с.); размер шин — 10,50-20 дюймов; масса в снаряженном состоянии — 9500 кг; длина — 9320 мм; ширина — 2500 мм; высота — 2725 мм; база — 5200 мм; скорость — 50 км/ч.



МАЗ МКИМ 1935

Эта экспериментальная машина для перевозки мясных изделий была изготовлена мастерами автобазы мясокомбината имени Микояна в Москве. Изотермический фургон (охладителем служила льдосоляная смесь) базировался на шасси автобуса ЗИС-8. Обтекаемый кузов с деревянным каркасом и металлической облицовкой имел пять отсеков, в которых помещалось 64 выдвижных лотка.

После экспериментов мясокомбината имени Микояна, института ВНИХИ и других организаций мелкосерийное производство изотермических фургонов начали кузовной завод Наркомвнторга в Москве и завод «Фригатор» в Одессе.

Год постройки — 1935; грузоподъемность — 1800 кг; число мест — 2; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см³, мощность 73 л.с./54 кВт при 2300 об/мин; число передач — 4; главная передача — конические и цилиндрические шестерни; размер шин — 34x7 дюймов; длина — около 7000 мм; ширина — 2300 мм; высота — 2400 мм; база — 4420 мм; колея колес: передних — 1525 мм, задних — 1675 мм; масса в снаряженном состоянии — около 4700 кг; наибольшая скорость — 60 км/ч.



АТУЛ АЛ2 1936

Ремонтный завод автотранспортного управления Ленсовета (АТУЛ) начал изготовление автобусных кузовов на шасси серийных грузовиков в 1927 году. В 1936 году он стал наряду с выпуском кузовов реконструировать шасси ЗИС-5, добавляя третью, неведущую ось и удлиняя раму. Такие трехосные машины АЛ 2 ходили в довоенное время по улицам Ленинграда. В годы Великой Отечественной войны они работали и на Дороге жизни. Один из этих автобусов экспонируется в музее ладожской трассы в г. Осиновце.

Годы выпуска — 1936 — 1947; колесная формула — 6x2; число мест: общее — 29, для сидения — 21; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см³, мощность — 73 л.с./54 кВт при 2400 об/мин; число передач — 4; главная передача — конические и цилиндрические шестерни; размер шин — 34x7 дюймов; длина — около 9000 мм; ширина — 2400 мм; высота — около 2700 мм; база: между передней и средней осями — 4420 мм, задней тележки — 1080 мм; колея колес: передних — 1525 мм; задних — 1675 мм; масса в снаряженном состоянии — около 5000 кг; скорость — 60 км/ч.

По материалам книги А. Захарова «Рисунки автомобилей», ЦДТС, 2003 г.

Приобрести книги издательства ЦДТС можно по тел.: (495) 263-0118, 763-8264.

С вопросами и за консультацией обращаться к Павлу Куликову, представителю издательства в Москве и Московской области.





Андрей Карасев

Truck-Racing прошел экватор

Будучи поворотной в календаре, гонка на Нюрнбергринге обычно собирает огромное количество зрителей. В этот раз все было не так, как обычно. Однако для поклонников Truck Racing не стало помехой то, что впервые гонка не была включена в официальный календарь Европейского чемпионата, более того, она даже не имела отношения к ADAC-Mittelrhein. ADAC-Mittelrhein – это отделение немецкого автомобильного клуба на среднем Рейне, традиционно занимающееся организацией гран-при. В нынешнем году гонка носила статус международного первенства Германии среди грузовиков – International Truck Master Germany (TMG). Несмотря на это, гонки грузовиков в Германии традиционно превращаются в фестиваль, который собирает множество посетителей.

И в этом все осталось неизменным. За три дня гонок только палатку MAN посетило свыше 10 тыс. гостей. К радости зрителей организаторы использовали практически каждую минуту – с трассы постоянно доносился рев спортивных двигателей. В эти выходные на немецкой трассе проходили гонки грузовиков в рамках чемпионата Британии.

Действительно, что такое для дальнотбойщиков тысяча-другая километров? Так, обычная работа. К тому же впервые болельщикам в четверг предоставили возможность проехать по трассе, что раньше было исключительной привилегией прессы. Грузовики делили трассу с легковыми автомобилями, участвующими в кубке Clío и соревнованиях го-

ночной лиги Бенелюкса. Когда наступили сумерки, всех желающих собрал концерт, закончившийся самым большим фейерверком в Европе.

Субботняя гонка началась под проливным дождем. Первой жертвой ливня стал стартовавший с «поула» Ойстрич (Oestreich). Его «Мерседес» в конце стартовой прямой отказался



поворачивать. Другие гонщики были более осторожны и сумели пройти первый поворот, но не без потерь. В течение следующих кругов, особенно перед поворотом Т4, грузовики снова и снова вылетали на гравий. Дождь усиливался, и после трех кругов гонка была остановлена. На трассу выехали эвакуаторы. Маршалы – судьи дистанции, как могли осушали многочисленные «озерца» на трассе. Через полчаса гонку возобновили. Ненадолго. В первом же повороте произошел массовый «завал» с разворотами на 180°, и гонку снова остановили.

После третьего старта лидерство захватил Альбасет на MAN. Составить

конкуренцию испанцу никто не смог. Еохен Ханн не смог удержать за собой второго места и на последних кругах пропустил вперед Безигера. Но поскольку результаты первой и последней частей гонки были сложены, то победителем был объявлен Маркус Безигер, второе место занял Антонио Альбасет, третье – Герд Кербер.

185 тыс. зрителей собрались в воскресенье 23 июля на знаменитой гоночной трассе. Любителей гоночных грузовиков не испугал налетевший накануне штормовой шквал, изрядно подмочивший бивуаки участников. Воскресная кубковая гонка стала одним из самых разнообраз-



ных состязаний последних лет. Безигер, стартуя со второй линии, уже на первом круге перехватил лидерство у Герда Кербера, стартовавшего с поул-позишен.

Ждать выхода спортсменов на подиум пришлось долго. Наконец появились финиширующий третьим Маркус Оестреич и два пилота из команды «Баггира». Они поздравили друг друга и стояли в ожидании церемонии награждения. В это время в судейскую палатку был вызван представитель гоночных грузовиков Mercedes-Benz. Как оказалось, «бронза» перешла выступающему за команду Эгона Олгейера Маркусу Алтенштрасеру из-за того, что все финиширующие перед ним были пенализированы за превышение скорости.

После сложения результатов всех гонок уик-энда первым мастером среди водителей грузовиков, по крайней мере, собравшихся на автодроме Нюрнберга, стал Герд Кербер.



Автобусы из Павлово-на-Оке



Александр Новиков

Павлово – небольшой городок в семидесяти километрах от Нижнего Новгорода. Он ведет свою историю с XVI века, когда был впервые упомянут в грамоте Ивана Грозного от 1566 г. в качестве основанного в излучине Оки Павлова Острога, одного из постов на Окской оборонительной линии. Повелел тогда Иван Васильевич заселить городок стрельцами, коим предписывалось охранять от разбойных набегов купеческие караваны, идущие по реке в Нижний Новгород.

В пору больших социалистическихстроек в древнем Павлове решили построить ЗАТИ – завод автотракторного инструмента. Дискуссион по поводу места строительства не возникло, потому как в Павлове люди мастеровые, рядом река, железная дорога, да и от Нижегородского автозавода каких-то семьдесят километров... 5 августа 1930 г. в северной части города, неподалеку от станции Большая Тарка, при обильном стечении и городского, и окрестного народа состоялась торжественная закладка первого камня в фундамент будущего завода.

Постановлением ВСНХ СССР стройку объявили ударной. В октябре 1931 г. она было в основном заверше-

на, а к октябрю следующего года выпустили шоферского инструмента на 38 536 руб. и кузовной арматуры на 4839 руб. Постановлением Наркомата тяжелой промышленности от 5 декабря 1932 г. Завод автотракторного инструмента в Павлове-на-Оке был признан действующим.

В 1935 г. заводские умельцы Ильин, Куликов, Мамышкин и Трошин задались целью на шасси грузовика сделать автобус. Возможно, именно эта история и побудила заводское руководство задуматься о налаживании выпуска автобусов. Правда, произошло это намного позже. 1952-й стал годом второго рождения завода: 24 апреля было принято решение

Совмина СССР о реконструкции завода для выпуска десяти тысяч автобусов с маркой ПАЗ ежегодно.

Павловский первенец не отличался от машин, изготавливавшихся на Горьковском заводе автобусов (ГЗА) с 1949 г. Он носил индекс «651», поскольку имел в основе шасси ГАЗ-51. Трехдверный кузов с деревянным каркасом, обшитым сальным листом, был рассчитан на перевозку 23 пассажиров, при 19 местах для сидения. В 1958 г. ПАЗ-651, как и грузовик ГАЗ-51, были модернизированы и получили букву «А» в добавление к индексу. Кроме основной модификации также строили грузопассажирский ПАЗ-651Г с откидными боковыми скамей-



Городской ПАЗ-665 демонстрировался на ВДНХ в 1967 году, но в серию не пошел. Фото автора



Первый опытный образец автобуса ПАЗ-652 во дворе НАМИ в Москве. Фото 1957 г. из архива Ю. А. Долматовского

ками на 14 мест. Груз размещался в средней части салона и закреплялся ремнями. Имелись варианты «фургон» и «передвижная автолавка».

Кроме этого ПАЗ строил санитарные кузова для ГАЗ-51 и ГАЗ-63 (ПАЗ-653), а также одноосные полуприцепы-фургоны ПАЗ-744 к седельным тягачам ГАЗ-51П. После начала выпуска автобусов производство шоферского инструмента стали постепенно переводить на Павловский инструментальный завод. Однако изготовление кузовной арматуры осталось, ее выпуск, начатый в тридцатые годы, не только не сократился, но и значительно вырос.

В 1955 году на завод с ГАЗа приходит новый главный конструктор – Юрий Наумович Сорочкин, лауреат Государственной премии, создатель широко известного легкового автомобиля «Победа». Под его руководством начинает действовать КЭО (конструк-

торско-экспериментальный отдел), который к 1956 г. разрабатывает автобус ПАЗ-652 вагонной компоновки. Его кузов уже не монтировали на шасси грузовика. Он представлял собой несущую каркасную конструкцию, к которой крепились агрегаты. Главным силовым элементом несущего кузова ПАЗ-652 являлось основание в виде сварных лонжеронов с семью поперечинами, приваренными к кузову.

На ПАЗ-652 устанавливали форсированный до 90 л.с. двигатель ГАЗ-51, четырехступенчатую коробку и другие узлы этого автомобиля. Среди технических особенностей машины следует отметить: вакуумный усилитель в гидроприводе тормозов, механизм открывания дверей с вакуумным приводом, установленное сзади горизонтально запасное колесо. В сентябре 1956 г. первый опытный образец автобуса ПАЗ-652 уходит в длительный испыта-

тельный пробег. Его возглавили Сорочкин и ведущие конструкторы Б.П. Калинин и М.А. Плечиков. 1 октября 1956 г. министр автомобильной промышленности писал приказ о подготовке к производству нового автобуса, в 1960 г. начался серийный выпуск ПАЗ-652.

Через четыре года после модернизации кузова автобус получил новый индекс «ПАЗ-652Б», а следующее серьезное обновление конструкции было проведено в 1968 году, когда наряду с усовершенствованием кузова автобус стал комплектоваться V-образным восьмицилиндровым двигателем мощностью 115 л.с. и коробкой передач от ГАЗ-53А, его же передним мостом, гидроусилителем рулевого управления и телескопическими амортизаторами ГАЗ-66, и рычагом переключения передач на рулевой колонке. Соответственно индекс автобуса изменился на ПАЗ-672.



Служебный автобус малой вместимости «ПАЗ-651» 1955-1962 годов целиком базировался на проверенном и надежном ГАЗ-51А. Фото автора



Санитарные автомобили ПАЗ-653 на шасси ГАЗ-51 и ГАЗ-63 выпускались с 1952 по 1969 годы и были самыми распространенным медицинским транспортом в СССР. Фото автора





ПАЗ - Турист 1969 года на площади Воровского в Москве после возвращения из Франции у минавтопрома СССР. Фото автора



Двухдверный вариант автобуса малой вместимости ПАЗ-652 – опытный образец 1960 года. Фото из архива А. С. Исаева

Помимо работы над усовершенствованием серийной продукции, КЭО ПАЗа создает и оригинальные конструкции. Так, для международного конкурса автобусов и Международного туристического ралли, проходившего в мае 1967 г. на Французской Ривьере в Ницце, изготовили туристический автобус класса люкс ПАЗ-655 «Турист», получивший первый приз президента Французской Республики за самый оригинальный дизайн. Стилистические мотивы, заложенные в ПАЗ-Турист впоследствии возродились в автобусе ПАЗ-3205, который до сих пор находится в производстве.

Воодушевленный успехом, коллектив КЭО начинает работать над следующим вариантом туристического автобуса, который вместе с туристическим автобусом «Украина-69» на 19-й международной неделе автобусов в Ницце удостоивается Большого кубка и приза

«Золотая Ника». На основе этой машины создаются городские автобусы средней вместимости, однако дальше опытных образцов дело не пошло.

На конвейере стоят ПАЗ-672 и его собратья. С семидесятых годов они делаются в едином технологическом потоке: северный вариант ПАЗ-672С, для стран с тропическим климатом ПАЗ-672Ю и, наконец, ПАЗ-672Г для эксплуатации в горных районах. Через месяц после начала производства ПАЗ-672 темп их выпуска по сравнению с предшествующей моделью вырос на 14%, и хозяйство страны стало получать намного больше машин... Надежный и экономичный автобус завоевал заслуженное уважение у эксплуатационников. На завод пошли добрые отзывы: В.П. Голов из Москвы писал: «Вот уже пять лет вожу ПАЗ-652Б, и он ни разу не повел, недавно получил автобус ПАЗ-672, считаю, что он будет

служить еще дольше». Ему вторит В.Н. Манаенко из Львова: «Как и в Павлове, в нашем городе тоже строят известные автобусы, но все же мы, шофера, отдаем предпочтение павловским машинам». А.П. Пенбраучус, приехавший впервые в Павлово из Каунаса, высказался: «Удивлен, что в таком небольшом городке делают автобусы, которые пользуются широкой известностью по всему Союзу».

«Пазики» были незаменимы на большинстве местных и пригородных маршрутах с небольшим пассажиропотоком не только у нас, но и на Кубе, в Болгарии, ГДР и даже в Венгрии, славившейся своими «Икарусами». Правда, в капиталистические страны ПАЗ-672 не поставлялся: планировка салона не соответствовала требованиям многих заказчиков.

Первый ПАЗ-672 сошел с заводского конвейера 12 ноября 1968 г., а 29



Туристический автобус класса «Люкс» ПАЗ-665Т в апреле 1967 года на Манежной площади в Москве перед стартом в Ниццу. Фото автора



Первый опытный образец городского автобуса малой вместимости ПАЗ-3203 на юбилейной экспозиции, посвященной 50-летию советской автомобильной промышленности в ноябре 1974 года. Фото автора

ноября 1989 г. в окрасочную камеру вошел последний кузов ПАЗ-672М. В то время параллельно со старыми машинами уже вовсю шла сборка новых ПАЗ-3205. Первые опытные образцы ПАЗ-3205 были продемонстрированы в ноябре 1974 г. на выставке «50 лет советского автостроения», проходившей на ВДНХ. К Олимпиаде-80 изготовили пробную серию машин.

При разработке ПАЗ-3205 конструкторы, опираясь на накопленный опыт, впервые в отечественном автобусостроении использовали методику конструирования унифицированных систем. Они тщательно изучили зоны возможной эксплуатации и специфику работы и уж затем разработали конструкцию базовых унифицированных деталей, из которых в дальнейшем складывается модификация с конкретной функцией в транспортной системе. Переход в 1988 г. к производству ПАЗ-205 прошел без остановки главного конвейера. Техническое перевооружение производственных площадей и

подготовка к серийному выпуску ПАЗ-3205 велись под руководством главного инженера завода, опытного и высококвалифицированного специалиста С.И. Жбанникова.

ПАЗ-3205 демонстрировался на специализированной выставке в Москве «Автоматизация-90». Экспозиция ПАЗа на ней вызвала интерес даже у представителей американских фирм, особенно уникальное оборудование для изготовления крупных штампов и металлообработки крупных деталей, автоматическая линия резки рулона стали, механические линии сварки кузовных деталей ПАЗ-3205 и оборудование для штамповки пластмассовых деталей.

Хотя ценой, простотой конструкции и эксплуатационными затратами ПАЗ-3205 удовлетворяет многих, немалое время требовало изменений внешнего и внутреннего содержания. Поэтому сначала появился ПАЗ-32051 с измененной стилистикой передней части, а затем родился

опытный образец ПАЗ-3206, призванный стать основой нового модельного ряда. На МИМС-96 дебютировала «Аврора». Сегодня ее производство передано также Курганскому автобусному заводу, который стал младшим братом ПАЗа еще в 1956 г., когда в Курган была передана документация на ПАЗ-651. Снова еще раз из Павлово в Курган была передана документация на выпуск автобусов, теперь уже среднего класса.

В 2003 г. ПАЗ изготовил удлиненный вариант «05-й» машины ПАЗ-4234. Увеличение длины было достигнуто за счет удлинения колесной базы и заднего свеса. Автобус получился удачным и заслужил высокую оценку потребителей, теперь на его долю приходится около 10% продаж.

Сегодня спрос на продукцию ОАО «Павловский автобусный завод», с 2000 г. входящего в компанию «Русские автобусы» холдинга «РусПромАвто», не только не уменьшился, но и постоянно растет.

Технические данные павловских автобусов

| | ПАЗ-651 | ПАЗ-652 | ПАЗ-672 | ПАЗ-3205 |
|--|--|-----------|---------------|------------|
| Годы выпуска | 1952-1958 | 1964-1968 | 1968-1984 | 1987-2000 |
| Число мест: | | | | |
| для сидения | 20 | 23 | 23 | 28 |
| полное | 25 | 42 | 36 | 36 |
| Двигатель: | Бензиновый, четырехтактный водяного охлаждения | | | |
| тип | ГАЗ-51 | ГАЗ-652 | ГАЗ-53А | ЗМЗ-672-11 |
| число цилиндров | 6-рядное | 6-рядное | 8, V-образное | |
| рабочий объем, см ³ | 3480 | 3480 | 4250 | 4250 |
| Мощность, л.с. | 80 | 90 | 115 | 115 |
| при об/мин | 3600 | 3600 | 3200 | 3200 |
| Число передач в коробке | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Передаточное отношение главной передачи | 6,67 | 7,6 | 6,83 | 6,83 |
| Размер шин | 7.50-20 | 8.25-20 | 8.25-20 | 240P508 |
| Габариты, мм: | | | | |
| длина | 6170 | 7150 | 7150 | 7000 |
| ширина | 2360 | 2400 | 2400 | 2500 |
| высота | 2750 | 2800 | 2822 | 2947 |
| Колесная база, мм | 3300 | 3600 | 3600 | 3600 |
| Колея колес, мм: | | | | |
| передних | 1580 | 1900 | 1940 | 1930 |
| задних | 1650 | 1650 | 1650 | 1650 |
| Снаряженная масса, кг | 3550 | 4340 | 4535 | 4830 |
| Максимальная скорость, км/ч | 70 | 80 | 80 | 80 |
| Контрольный расход топлива, л/100 км | 22 | 21 | 22 | 23 |
| Количество построенных машин | 240 000 | 400 800 | 160 000 | - |





Лето. Жара. К Макдональдсу, что на въезде в Москву по Ленинградке, одновременно подъехали BMW-кабриолет и «восьмерка». Из кабриолета вышла расфуфыренная деваха: шляпка с широкими полями, шарф типа шифонового, солнцезащитные очки, перчатки белые по локоть и т.д. и т.п., в общем, вся из себя.

Из «восьмерки» – мужик: обычный спортивный костюм, кроссовки (замечу: достаточно новые). Эти двое одновременно подходят ко входу и вместе хватаются за ручку двери, соприкасаясь руками. Следует секундное замешательство...

После чего деваха демонстративно снимает перчатку, бросает ее в урну и открывает дверь. Прикинь, это уже неслабая история. Но самый писк в реакции мужика. Вот ты бы что сделал? А? Мужик сначала оторопел, у него на мгновение буквально отвисла челюсть.

Но только на мгновение! Далее, с молниеносной реакцией, последовал прелестнейший по красоте, силе и точности исполнения пинок в удаляющийся зад девахи.

Пролетев тамбур, она благополучно размазалась по стеклу следующей двери. А мужик, как ни в чем не бывало, снимает со своей ударной ноги кроссовок, не глядя, запуливает его в ту

же урну, где лежит перчатка, садится в свою «восьмерку» и уезжает.

Состояние немногочисленных свидетелей не поддается описанию. Разве что только кипятком не писали, провояжая восторженным взглядом мужика. Судьба девахи уже никого не волновала.

Алло, Маша, ты выйдешь за меня замуж?

– Конечно! А кто это?

– Господин директор! Я хотел бы уйти с работы пораньше на похороны своей тещи.

– Я тоже...

В аптеке:

– У вас есть какое-нибудь хорошее противозачаточное средство кроме пилюль?

– Есть. Снотворное.

Большим скандалом закончился международный художественный конкурс в Париже. Картина, признанная лучшей, оказалась планом эвакуации с выставки при пожаре.

Таксисту нашедшему у себя на заднем сидении папку с надписью «Совершенно секретно» просьба застрелиться самому.

– Какой у вас чудный ребенок! Это симпатичный мальчик или страшенькая девочка?

Полубокс - это когда бьют только вас.

Что удивительно: число геев растет с каждым днем, хотя сами они не размножаются.

Помни! Пользуясь арабскими цифрами, ты помогаешь исламскому фундаментализму!

Ничто так не снимает сон, как чашка сладкого, крепкого, горячего, кофе, вылитого на живот!

Экскурсовод обращается к гостям:

– Если уважаемые дамы замолчат, мы услышим шум Ниагарского водопада.

Почему у женщин глаза большие, а у мужчин маленькие?

У женщин большие, чтобы им было легче следить за мужчинами, а у мужчин маленькие, чтобы их было труднее выцарапать.

Пройдете по этому мосту до середины, и сразу – направо.

Топологическая загадка русской души: сидеть глубоко в жопе и при этом смотреть на всех свысока.

Воздух не замечаешь, пока его не испортят...

Как новый год встретишь, так тебе и надо.

КУРЬЕЗЫ

Задом наперед превысил скорость

Необычный рекорд установил немецкий водитель в Австрии. В небольшом городке его движущийся задним ходом Mercedes был сфотографирован камерой с радаром. Машина ехала со скоростью 56 км/час вместо положенных 40. Полиция даже задалась вопросом: возможно ли такое? Как выяснилось, рекорд реален, но

только при автоматической коробке передач. За превышение максимально разрешенной скорости немцу грозит штраф в 29 евро, даром, что ехал он задом наперед!

Оштрафовал себя

Как сообщило Associated Press, шеф полиции Чехии Владислав Гусак признал себя виновным в нарушении правил дорожного движения и добровольно сдал свои права, лишив себя на 3 месяца возможности управления транспортным средством. В. Гусак также добровольно заплатит штраф в размере 10 тыс. крон (350 евро), которые пойдут на благотворительные цели. Такое решение начальник полиции принял после публикации в Mlada Fronta Dnes, одной из ведущих газет страны, согласно которой В. Гусак постоянно нарушает правила дорожного движения, и в первую очередь скоростной режим. Журналисты два дня подряд сопровождали его на работу. И зафиксировали езду со скоростью до 190 км/ч вместо разрешенных 130 км/ч. В. Гусак был уличен также и в нарушении скоростного режима в населенных пунктах (70 км/ч вместо положенных 50), а также в опасном маневрировании на дороге. С 1 июля в Чехии водителям за каждое нарушение начисляются штрафные баллы, набравшие 12 автоматически лишаются водительских «прав» на год. Газета Mlada Fronta Dnes отмечает, что по правилам добровольного штрафа недостаточно: нарушения «тянут» на 13 баллов и 22,5 тыс. крон (790 евро).

№1 в Европе Всегда оригинальное качество...

Continental 
CONTITECH

МОСКВА

ГРУППА КОМПАНИЙ ГОК

Т. (495) 502 96 75, 937 9610, ф. (495) 514 1157,
www.gok.ru

ООО "КАРМИН АВТОГРУЗ"

Т. (495) 778 9343, 778 8218, ф. (495) 450 2748,
www.karminavto.ru

ООО "РИНГ ВЭЙ"

Т. (495) 399 92 57, 399 38 81, ф. (495) 399 34 35

СМАГ

Т. (495) 969 31 52, 460 90 08, ф. (495) 399 34 35

С.-ПЕТЕРБУРГ

ООО "НОРТЭК"

Т. (812) 372 44 13, 372 44 14, www.nortec-spb.com

КАЛИНИНГРАД

ООО "АВТОЦЕНТР КАРДАН"

Т. (4012) 51 47 57, 51 55 59, ф. (0112) 51 51 72,
www.truck-shop.ru

РОСТОВ-НА-ДОНУ

РОСАВТОКОМПЛЕКТ

Т. (863) 292 88 80, 256 50 55, ф. (863) 292 88 98

Высокотехнологичные разработки для автомобилестроения

Пневморессоры | Приводные ремни | Гашение вибрации, уплотнители | Мембраны | Шланги и комплектующие | Амортизирующие материалы | Внутренняя отделка

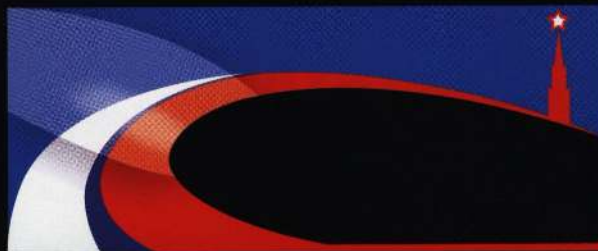
Пневморессоры ContiTech,
Германия

Представительство
в Москве:

Телефон: (495) 740 48 18
Факс: (495) 740 48 19

www.contitech.ru





МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН 2006

С 30 АВГУСТА ПО 10 СЕНТЯБРЯ

ОРГАНИЗАТОРЫ:

 **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр


ОБЪЕДИНЕНИЕ
АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
РОССИИ

30-31 августа вход по приглашительным билетам

Официальная
поддержка:



Генеральный
спонсор:



Официальный
спонсор:



Спонсор официальных
мероприятий:



Спонсор:



Спонсор
регистрации:



Генеральные
информационные
спонсоры:



Спонсор
пресс-центра:



Официально
уполномоченное
туристическое
агентство:



МВЦ "Крокус Экспо", 65 – 66 км МКАД (пересечение МКАД и Волоколамского шоссе), тел./факс: (495) 727-26-31, www.mas-expo.ru