

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 3 2006

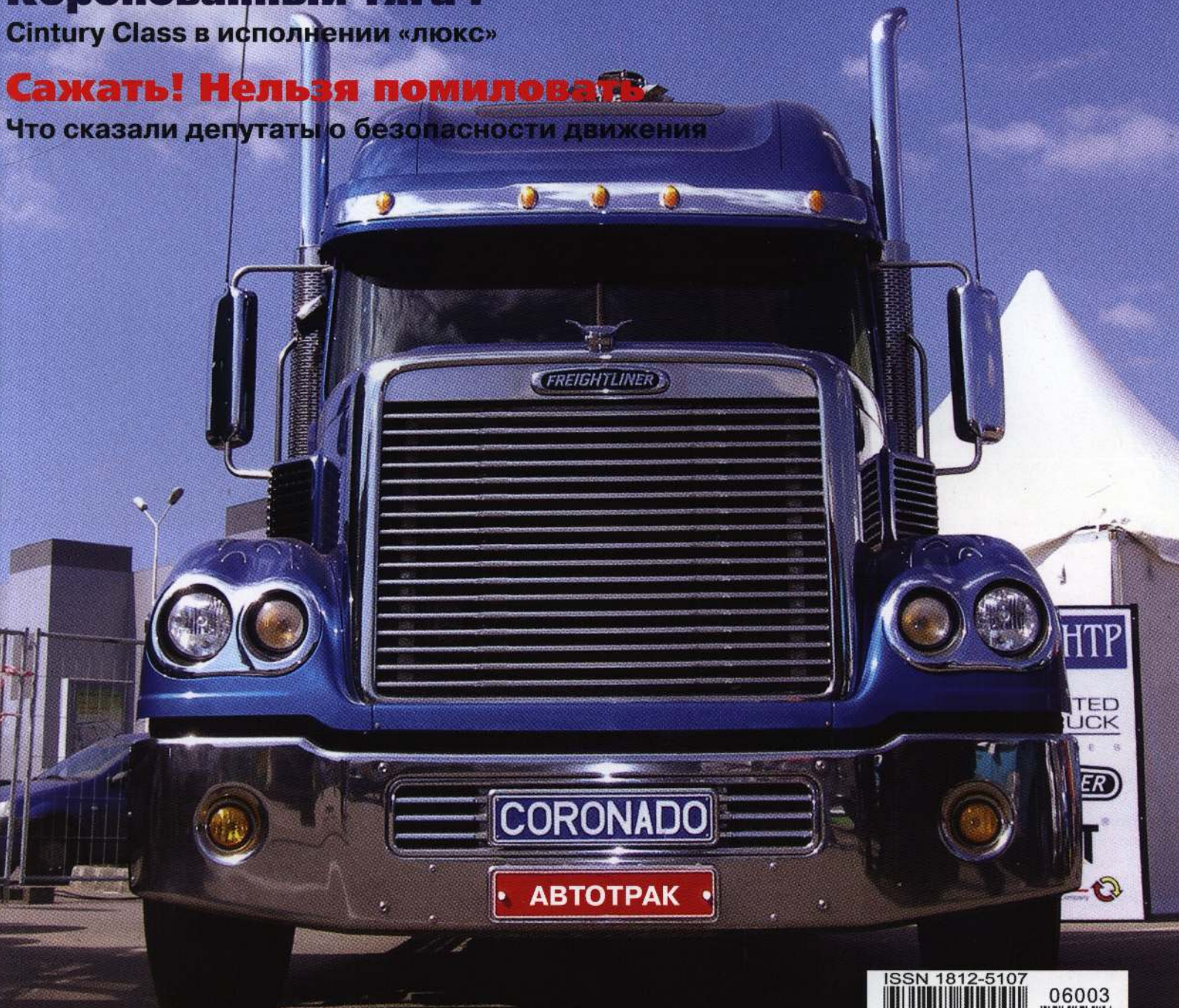
AUTOTRUCK

Коронованный тягач

Cintury Class в исполнении «люкс»

Сажать! Нельзя помиловать

Что сказали депутаты о безопасности движения



Новые коробки передач для Astros

Новое поколение автоматизированных коробок

ISSN 1812-5107 06003

9 771812 510001

VOLVO



МНЕ НУЖНО!



Я человек серьезный и дорожу своими партнерами. Поэтому для моего бизнеса подходит только надежный грузовик такой, как Volvo. Мне нужен экономичный тягач, с 14 ступенчатой КПП, обладающий мощностью 380 лошадей и умеренным аппетитом. Я хочу, чтобы мой грузовик сочетал в себе фирменную безопасность Volvo и комфорт 2 местного номера в пятизвездочном отеле. И в этом нет ничего невозможного. Все это есть у нового Volvo FM!

Я не настолько богат, чтобы вкладывать деньги в транспорт, у которого нет серьезной сервисной поддержки. И я хочу, чтобы на меня работал грузовик, созданный специально для региональных перевозок. Поэтому я выбираю пакет «Регион Профи» — это Volvo FM 4x2 с оптимальной

комплектацией в лизинг, страховками ОСАГО и КАСКО и Синий сервисный контракт до 4 х лет на любой из сервисных станций Volvo в России от Калининграда до Владивостока.

Я подаю заявку и уже через 4 рабочих дня планирую первую загрузку своего новенького Volvo FM, заплатив всего 14 800 евро. Мне не составит труда прогнозировать расходы далеко вперед, потому что лизинг каждый месяц будет стоить ровно 2000 евро.

Я точно знаю, чего я хочу. И Volvo знает!

Volvo FM в пакете «Регион Профи» от «Вольво Восток» — это максимальная отдача от моего бизнеса!

Ни у кого нет ничего подобного!



**ГРУЗОВЫЕ
АВТОМОБИЛИ**

**ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ**

ФИНАНСИРОВАНИЕ

**ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТОМ**

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

[WWW.VOLVOTRUCKS.RU](http://www.volvotrucks.ru)

Люблю грозу в начале мая...

Примерно раз в год, весной или осенью, приходит обострение. Затрагивает оно, в первую очередь, людей с мозгами: творческих, амбициозных, политических, научных. Депутаты серым веществом не обделены (столько и так цинично врать – надо уметь), поэтому весенне-осенние сводки из Госдумы сразу напоминают обывателю о смене времени года.

Вот и этой весной народные избранники решили с кем-нибудь побороться и не нашли ничего нового, как в очередной раз побороться с мигалками на машинах, то бишь с самими с собой. Ну, это уже и давно не смешно! Обыватель воспринимает как очередную клоуняду. Власть имущие это понимают и начинают, как нашкодившие детишки, придумывать PR-ходы: МВД заявило о замене голубых номеров на обычные, чтобы не выделяться. Но никто не уточнил, за чей счет это будет, хотя и так ясно – за наш с вами.

К сменам названий, вывесок, номеров мы уже давно привыкли, а чтобы во рту слаще было, умные и творческие люди, управляющие страной, пошли дальше. В конце весны прошла акция протеста привилегий на дорогах. Многие каналы показали серьезных людей, уставших от мигалок и протестующих против машин с флагами на номерах. Оказывается, все зло на дорогах от того, что лимузины с маячками снуют туда-сюда, туда-сюда. Я, сидя перед телевизором, долго пытался понять, откуда эти люди и понял – они живут на «рублевке», но ни мигалок, ни блатных номеров не имеют. Иначе как объяснить, что дорожное зло №1 для них – спецсигналы. Слава Богу, я на «рублевке» не живу и Оксану Робски вижу только по телевизору, поэтому меня на дорогах волнуют, в первую очередь, другие вещи.

Во-первых, наш брат-водитель. Более хамских, наглых и тупых водителей в таких количествах я не видел ни в одной стране мира. Основная масса бед на дорогах – в дураках за рулем: не умеем ни уважать друг друга, ни ездить по правилам и грамотно.

Во-вторых, состояние наших дорог. Сколько аварий и смертей из-за того, что скоростная трасса заканчивается большой-пребольшой ямой или не обозначенным поворотом. А сколько машин лишилось подвески на российских просторах? А вы говорите мигалки!

В-третьих, беспредел гаишников. Сколько денег оседает в карманах «блюстителей в погонах»? Бюджет среднего государства! И ладно бы за нарушения, так они, «редиски», просто вымогают и «разводят на бабки» внаглую, особенно водителей грузовиков.

Можно вспомнить отвратительное качество наших машин, экологию, проблему парковок. И только потом мне не нравятся машины со спецсигналами, хотя каждый день ездю по Москве. Потому что мне они почти не мешают. Естественно я против такого количества блатных. Но если уж и шуметь, то давайте начнем с актуального, с того, что на поверхности, а не изображать народный гнев по поводу «мигалок». Я больше склонен верить, что люди, митинговавшие в Москве, стали заложниками договорных отношений между организаторами митинга и властью имущими, играющими в демократию. Или они, митингующие, действительно без «мигалок» живут на «рублевке». Или не водители.

Цели достигнуты: кто-то лишний раз покраивался перед телекамерами, кто-то поставил галочку в демократическую отчетность, а кто-то получил политические очки. Только нормальным и рядовым водителям от этого не легче.



В НОМЕРЕ 3/2006:

.....От редакции	1	От редакции.....
.....Новости	4	События и факты.....
.....Скажи спасибо, что не убили	8	Закон и человек.....
.....Пыль в глаза народу	10	Закон и человек.....
.....Долой «мигалки»	11	Закон и человек.....
.....Сажать! Нельзя помиловать	12	Закон и человек.....
.....Право на замену «прав»	13	Закон и человек.....
.....Трюкачи	16	Закон и человек.....
.....Пятница тринадцатого – не праздник: Ford Transit 2006	18	Новинки.....
.....«Кенгуру» на российских просторах	24	Тест-драйв.....
.....Трое из ларца, одинаковых с лица	28	Новинки.....
.....International Prostar: как зажигают за-звезды	30	Новинки.....
.....А концепт ли это?	34	Новинки.....
.....Коронованный тягач	38	Техника.....
.....Клуб «миллионеров»	40	Техника.....
.....Чудо-автобусы Зеленого континента	42	Автобусы.....
.....Трехлучевая звезда вновь засверкала ярче всех	46	Автобусы.....
.....Busworld Asia 2006	50	Автобусы.....
.....Такая вот карета	58	Спецтехника.....
.....Дорога на Стокгольм	60	Встречи на дорогах.....
.....Что такое «ЦезМКа»	66	Ликбез.....
.....Новые коробки передач для Actros	74	Новинки.....
.....Автомобильная навигация	80	Аксессуары.....
.....Ступичные системы, или популярно о ступицах	84	Техника.....
.....Новости	88	События и факты.....
.....Тише едешь...	96	Побасенка.....
.....Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова	100	Экзотика.....
.....Цены на отечественные грузовые автомобили	102	Рынок.....
.....Старт нового сезона Truck Race 2006	104	Спорт.....
.....Супергрузовик для агропрома	106	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 Габалаев

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.





Самоходная бытовка от АЗ «Урал»

Для перевозки персонала, обслуживающего магистральные газо- и нефтепроводы, изготовлен новый транспортно-бытовой автофургон на шасси Урал-4320-1912-40 (6x6). В нем шесть спальных мест, газовая плита, умывальник, стол, емкость для запаса питьевой воды. Два евроокна с противомоскитной сеткой и пять осветительных плафонов обеспечивают хорошее освещение. Имеется независимый отопитель Eberspacher. Стенки фургона изготовлены из сэндвич-панелей. В наружной предусмотрены две ниши для инструмента и аппаратуры. В результате использования современных технологий и полимерных материалов фургон стал теплым, легким по сравнению с аналогами и стойким к коррозии. Разработка выполнена специалистами ООО «Автомобильные фургоны «ГИРД». Первая партия уже отгружена потребителям.

Индийские грузовики MAN

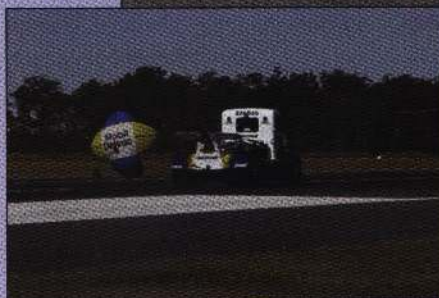
Производством автомобилей полной массой более 16 т с октября 2006 г. будет заниматься совместное предприятие MAN FORCE TRUCKS Private Limited. Оно на 70% принадлежит MAN Nutzfahrzeuge AG и на 30% – Force Motors Limited (Питампур, Индия). Объем инвестиций в совместное производство составляет 150 млн. евро. Производимые грузовики сначала будут реализовываться только на индийском рынке под марками MAN и FORCE, а с 2007 г. начнутся экспортные поставки для азиатского и африканского рынков под маркой MAN. Экспорт в Европу осуществляться не будет. В среднесрочной перспективе планируется выпуск 24 000 транспортных средств в год. В Индии будут изготавливать кабины, мосты и двигатели D08, (Euro-3), что позволит снизить затраты на материалы до 30% в сравнении с аналогичными в Германии.



4

Новый рекорд скорости

Как сообщила компания ExxonMobil, Фрэнк Гафьеро (Frank Gaffero) на австралийском грузовике «Bandag Bullet» марки Kenworth T400 в Фэйрфаксе, штат Вирджиния (США), в апреле этого года, стартовав с места, на дистанции 1000 м сумел разогнаться до 82,152 км/ч. Теперь грузовик занесен в книгу рекордов Гиннеса как самый быстрый в мире дизельный грузовой автомобиль. На нем установлены два восьмицилиндровых двигателя Detroit Diesel. «Bandag Bullet» побил рекорд, установленный 16 июля 2005 г. Компания ExxonMobil выступила в качестве спонсора и предоставила моторное масло для грузовика-рекордсмена. «Масло Mobil Delvac помогает двигателю моего грузовика работать мощно и долго в любых условиях: и когда я иду на мировой рекорд, и когда я спешу вовремя доставить свой груз», – сказал Фрэнк Гафьеро. Он сообщил также, что во время рекордного заезда температура двигателя его грузовика поднималась на 100о выше обычной, поэтому рекорд стал серьезным экзаменом моторному маслу. Напомним, что марка моторного масла Mobil Delvac для тяжелого транспорта со своего появления на рынке в 1925 г. защищает двигатели грузовых машин по всему миру.



От Московского салона отделится Автомеханический

Автомобильные компоненты, аксессуары, запчасти, оборудование и оснащение для автосервисов традиционно составляли очень большую часть столичного автосалона. В этом году они еще будут экспонироваться в рамках Московского автосалона, однако уже в будущем году получат свой собственный – Автомеханический салон. Он пройдет в Международном выставочном центре Крокус Экспо с 14 по 17 февраля 2007 г. Организаторами являются агентство IFA LLC, а также хорошо известные по автосалонам АСМ-холдинг и МВЦ Крокус Экспо. Об этом было объявлено на пресс-конференции. Главную цель Автомеханического салона видят в привлечении в нашу страну инвестиций в сферу производства автомобильных компонентов.



Почта будет ездить на «Мерседесах»

В 2006 г. филиалы ФГУП «Почта России» в Москве, Московской области, Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде получают 200 автомобилей Mercedes-Benz Sprinter и Vario для перевозки и доставки почтовых отправлений. Все автомобили уже изготовлены и первые несколько десятков приняты в эксплуатацию. Для почты России автомобили Mercedes-Benz Sprinter и Vario оснащаются тремя вариантами двигателей (все Euro-3) и выполнены в двух модификациях – цельнометаллические фургоны и шасси, в том числе с кузовами-фургонами, частично – с гидробортами. Кузова-фургоны и гидроборта смонтированы в Москве ООО «Московский завод специализированных автомобилей» из комплектующих и по технологии ведущих европейских производителей. Для их изготовления использовались сверхлегкие и долговечные алюминиевые панели. На более тяжелых шасси Vario установлены гидроборта-«слайдеры», которые в сложенном состоянии размещаются под рамой автомобиля.

Почта России приступила к закупке импортных автомобилей для обновления парка, состоящего из 17 тыс. машин, в 2005 г. после внедрения системы логистики, направленной на повышение качества услуг почтовой связи.

«Пакетники» для Европы от Volvo Truck

Комплексное или, если угодно, «пактное» предложение по автомобилям для европейских местных и региональных перевозок сделала компания Volvo Truck. Основу предложения составляют новые автомобили: FL полной массой 12–18 т, и более тяжелый FE (18–26 т). Для упрощения заказа и ускорения доставки машины клиенту создана система готовых комплектаций грузовиков различных типов, например, автофургоны, мусоровозы, самосвалы, пожарные машины, эвакуаторы и коммунально-уборочные автомобили. При необходимости выбранную спецификацию можно скорректировать. А CitiPro – это полностью оборудованный 12-тонный Volvo FL с фургоном и задним грузоподъемным бортом, готовый к работе, начиная со дня доставки заказчику. Он предназначен для тех, кому машина нужна «здесь и сейчас». Не забыты и новые выгодные сервисные контракты, экспресс-обслуживание без предварительной записи, обслуживание шин и возможность аренды автомобилей на различные сроки. Подготовка водителей с ориентированием на экономию топлива и безопасность также становится предметом отдельного внимания компании Volvo. Новые FL и FE оснащены системой SCR и соответствуют стандартам Euro-5, которые в Европе вступят в силу в 2009 г.





ТОСОЛ И АНТИФРИЗ

С ФУНКЦИОНАЛЬНЫМИ ПРИСАДКАМИ
ЕВРОПЕЙСКОГО КАЧЕСТВА

-50°C



+130°C

ПОЗВОНИТЕ по тел.:

(495) 357-0028
517-9845

www.dixis-avto.ru
E-mail: splan@online.ru

СПЕЦИАЛЬНАЯ ФОРМУЛА ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И ЛТ



Бензин «ЭКТО» от «Лукойла»

Продолжая серию экологических инициатив, компания «Лукойл» вслед за экологичным дизельным топливом начала продажи бензина «ЭКТО». Он получается из высококачественного бензина АИ-92 и АИ-95 путем введения в него многофункционального пакета присадок. Благодаря ему улучшаются антикоррозионные, моющие и другие свойства бензина. Все необходимые для использования присадок разрешения, одобрения и допуски компания «Лукойл» имеет. По своим свойствам бензин «ЭКТО» превосходит требования к бензину, предъявляемые ГОСТ Р 51866-2002 (Euro-3). На представлении новинки журналистам прозвучало замечание, что слишком хорошие моющие свойства бензина могут оказаться опасными для старых автомобилей с сильнозагрязненной топливной системой. Поэтому на колонках с новым бензином будет красоваться специальный логотип «ЭКТО», что позволит избежать ошибочной заправки. Кроме того, моющие свойства нового бензина будут повышаться постепенно. Продажи нового бензина начались на сравнительно небольшом количестве АЗС «Лукойл», но в дальнейшем они будут расширяться.

ТЕХОСМОТР БЕЗ ОСТАНОВКИ

Начало лета традиционно считается самой жаркой порой для автомобилистов – тысячи шоферов в буквальном смысле заполняют дороги и отделы по проведению техосмотра. Но для жителей Подмоскovie проблем с ТО нет – с 1 апреля и до конца октября все областные пункты ГТО переведены на двенадцатичасовую шестидневку. В любой день (с понедельника по субботу) с 9:00 до 21:00 моторизованные жители столичного пригорода могут без очереди получить заветный талончик ГТО.

Напомним, какие документы необходимо предоставлять на ГТО: документы на автомобиль, доверенность (если машиной управляет не собственник), полис ОСАГО, права, действующую медсправку и оплаченные квитанции. Стоимость проведения диагностики легковых автомобилей – 566 руб., прицепов к легковушке – 231 руб., грузовиков до 3,5 – 578, прицепов к тяжеловесам – 441 «рз». Но ко всему прочему 30 руб. придется заплатить сверх указанных сумм – это госпошлина.

– Полтора месяца назад в Павловском-Посаде мы открыли новую диагностическую линию проведения техосмотра, – рассказал нам начальник УГИБДД ГУВД МО полковник милиции Сергей СЕРГЕЕВ. – В ближайших планах создать еще, как минимум, пять ПИКов в отдаленных районах. Ну а до тех пор, пока там не появятся стационарные пункты проведения ТО, проверять техническое состояние машин будут передвижные станции.

Из «Газона» сделали «Добрыню»

Нижегородское производственное предприятие «Чайка Сервис» уже радовало покупателей собственными вариантами грузовиков на базе изделий ОАО «ГАЗ», например, седельным тягачом на шасси «Валдая», теперь представило широкой публике полностью рестайлинговую версию старого доброго «Газона» ГАЗ-3309, названную создателями «Добрыня». От

родителя «Добрыня» унаследовал полностью шасси с двигателем ММЗ Д-245 и переднюю часть кабины, к которой добавили спальный отсек с двумя хотя и не широкими, но все же достаточно для сна полками. При этом верхняя полка складывается вниз, превращаясь в спинку дивана. С интерьером вообще хорошо поработали. Например, машина получила подрес-

соренное сиденье водителя. И оперение «Добрыня» получил совершенно оригинальное. Капот вместе с крыльями откидывается вперед, как у американцев или у ЗИЛ-4331. Жаль только, что оригинальные рама и брызговики ГАЗ-3309 сильно уменьшают выигрыш по доступности подкапотных агрегатов. Все доработки кабины и оперение выполнены из стеклопластика.





Merci
Edouard Michelin

Эдуард Мишлен

Компания Michelin понесла большую потерю: в пятницу 26 мая в результате несчастного случая на воде трагически погиб Эдуард Мишлен. Это событие причинило большую боль его семье и 130 тыс. сотрудников, для которых он был Управляющим Партнером Группы компаний Michelin. Наш журнал выражает соболезнования семье и всем сотрудникам Michelin.

Эдуард Мишлен родился в 1963 г. в городе Клермон-Ферран. Получил Диплом инженера Центральной Школы в Париже (Ecole Centrale de Paris). Прошел военную службу в Национальном флоте с сентября 1987 г. по декабрь 1988 г. В 1989 г. начал работать в компании Michelin в области исследований, производства и коммерции. Эдуард Мишлен являлся директором завода (Puy-en-Velay) во Франции до момента его назначения Президентом и Главным Управляющим (Chief Operating Officer) подразделения компании Michelin в Северной Америке, где он руководил производственной деятельностью всех североамериканских заводов, отвечал за коммерческую деятельность и дистрибуцию грузовых шин. В 1991 г. году назначен со-управляющим компании и в 1993 г. приступил к работе в Штаб-квартире Группы Мишлен в Клермон-Ферране совместно с Управляющими Партнерами: Франсуа Мишлен (Francois Michelin) и Рене Зенграфф (Rene Zingraff). На свою последнюю должность был назначен 11 июня 1999 г. на Генеральной Ассамблее Акционеров. В соответствии с Уставом Предприятия управление Группой компаний продолжит Michelin со-управляющий Партнер Мишель Ролье.

Котенок как причина неисправности

Итальянец Винченцо Фрустачи ехал на автомобиле в Вену. Одолев более 1400 км и подъезжая к австрийской столице, он вдруг услышал посторонний скрип, доносившийся из недр машины. Как и всякий грамотный водитель, он заподозрил поломку, остановился на обочине и вызвал техпомощь. Он сильно удивился, когда австрийские механики извлекли на свет Божий источник посторонних звуков – котенка. Видимо, этот несмышлениш забрался под крыло, а выбраться не смог. Ему оставалось только взывать о помощи. Похоже, к тому времени, как его услышали, несчастный успел охрипнуть и мог только скрипеть. Что и вызвало подозрения водителя. Пушистого путешественника отправили в местную ветлечебницу. По словам специалистов, он был очень напуган, но каким-то чудом не получил ни одной царапины.



Паводок смыл с дороги хлебный фургон

«Газель», перевозившая хлебобулочные изделия в магазин поселка Затон Алтайского края, затонула, смытая с дороги. Это произошло в 20 м от АЗС на участке дороги, залитом водой. Водитель выбрался на берег самостоятельно. Спасатели смогли извлечь «Газель» только через шесть часов, задействовав 6 единиц спецтехники, 5 сотрудников ПСО в акваториях, трех представителей ГИБДД, двух – ГИМС и четыре сотрудника ДЭУ Центрального района Барнаула.

Полноразмерные полуприцепы из Подмосквья

С 24 по 28 апреля 2006 года в МВЦ «Крокус Экспо» состоялась специализированная выставка «Коммерческий Автотранспорт- 2006», на которой завод «Тонар» представил свою продукцию. Вниманию специалистов и транспортников были предложены следующие модели: «Тонар»-9746 (рефрижератор с ХОУ), «Тонар-9523 (самосвал с кузовом полукруглого сечения), «Тонар»-97461 (тентовый полуприцеп со сдвижной крышей и сдвижными боковинами). На все вопросы, возникавшие у посетителей выставки, отвечали ведущие специалисты машиностроительного завода «Тонар».



Ефим СВИСТУН

СКАЖИ СПАСИБО, ЧТО НЕ УБИЛИ

Милицейский беспредел серьезно беспокоит россиян

Страшно стало жить, господа. Нет, не из-за бандитов страшно, хотя и они, проклятые, заставляют нас регулярно вздрагивать и оглядываться по сторонам. Что понастоящему пугает и шокирует, так это милицейский беспредел. Не так давно аналитическим центром Юрия Левады проводилось общероссийское исследование, целью которого было выяснить уровень доверия граждан к родной милиции, суду и прокуратуре.



Российские шофера панически боятся физической расправы – к такому малоутешительному выводу пришли исследователи. Оно и понятно, ведь намерены в Чебоксарах начались судебные слушания в отношении двух сотрудников Канашского отдела ГАИ, коим инкриминируется превышение должностных полномочий (они сломали водителю руку за отсутствие у него полиса ОСАГО!). Когда в зале суда водитель об этом рассказывал, подсудимые ехидно огрызнулись, мол, скажи спасибо, что не убили!

А предыстория такова: 3 ноября 2005 г. двое сотрудников ДПС остановили автомобиль, и в ходе проверки документов выяснилось, что полис ОСАГО давным-давно просрочен. Был составлен протокол, после чего автомобиль отправился на штрафстоянку.

Продлив страховку, хозяин машины в тот же день вернулся на стоянку и попросил вернуть ему авто, но милиционеры отказались сделать это. Водитель проявил настой-

чивость, за что и получил от гайцов по первое число! Не имея законных оснований, служивые решили доставить шофера-скандалиста в местное РОВД для составления протокола о мелком хулиганстве. Несмотря на то что пострадавший не сопро-

тивлялся, гаишники скрутили ему руки и силой затолкали в «цементовоз», сломав ему при этом правую конечность.

В Читинской области тоже не все благополучно. Там водителей милиционеры попросту отстреливают, как бешеных собак. На дороге, ведущей в поселок Шерловая-1, сотрудник ГИБДД расстрелял машину после того, как ее водитель не отреагировал на требование об остановке. Две выпущенные из «макара» пули достигли цели: одна вошла водителю в голову, другая – в шею. Сотрудник ГАИ на суде своей вины так и не признал, оправдываясь тем, что пытался обезопасить пешеходов от ехавшего на большой скорости мотоциклиста. Между тем свидетели инцидента опровергли наличие в тот момент на дороге мотоциклиста и двух пешеходов. В итоге 14 апреля Борзинский городской суд Читинской области приговорил стрелка от ГИБДД к 4 годам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии



общего режима. Кроме того, суд обязал осужденного выплатить вдове погибшего компенсацию в размере 150 тысяч рублей.

Но от фактуры вернемся к исследованию. 80% россиян боятся стать жертвой милицейского произвола, причем 70% опрошенных настолько опасаются представителей правоохранительных органов, что предпочитают обходить их стороной и тем более – не обращаться за помощью. Цифры воистину шокируют!

Что касается степени доверия к прокуратуре и судам, то «дорогие россияне» в большинстве своем (55%) глубоко сомневаются в том, что люди в мантиях и прокуроры способны защитить их права в случае произвола со стороны милиции. Такое положение дел неудивительно, ведь зачастую представители исполнительной ветви власти состоят в заговоре с властью судебной. Особенно наглядно подобного рода коалиция наблюдается на примере

ГИБДД: с подачи тружеников свистка и жезла люди в мантиях легко признают трезвых водителей пьяными, тех, кто разворачивался через две сплошные, обвиняют в выезде на «встречку» и лишают «прав».

Однажды довелось услышать от иностранца весьма оскорбительную для России, но очень правдивую фразу:

– Я жил во многих странах мира, но мне нигде не было так страшно жить, как в России. Из-за ваших милиционеров я боялся из дома выходить...

Матвей БЫКОВ

НЕ ДУМАЙ О ПЬЯНЧУГАХ СВЫСОКА

Разрешат ли россиянам ездить в состоянии легкого нестояния?

Наконец-то возродилась Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения! Чиновники под председательством вице-премьера Александра Жукова обсуждали комплекс мер по улучшению ситуации на дорогах и снижению уровня смертности в ДТП.

– Дорожно-транспортный травматизм оказывает негативное влияние на демографическую ситуацию в стране, – говорил в своем выступлении главный гаишник страны Виктор Кириянов, – создает социально-экономические проблемы и в целом представляет угрозу национальной безопасности. Напомню, что в автокатастрофах каждый год погибают свыше 34 000 и получают увечья более 220 000 россиян. Но проблема не только в низкой дисциплине водителей, но и в том, что пострадавшим в ДТП своевременно не оказывается квалифицированная медпомощь. Приведу наглядные данные: если не оказать помощь пострадавшему в ДТП в первые 20 минут, то его шансы на выживание снижаются в половину. Считаю необходимым в срочном порядке сделать какие-то подвижки в этом вопросе, причем инициатива должна исходить не только от Госавтоинспекции, но и от всех заинтересованных министерств.

Председатель комиссии вице-премьер РФ Александр Жуков согласился с доводами генерала Кириянова:

– Меры по обеспечению безопасности дорожного движения должны носить комплексный характер, и согласованность усилий всех ведомств является ключевой проблемой. Вдумайтесь, каждый день наша страна

теряет в авариях по 100 человек! Что не день, так вымирает пятиэтажная «хрущевка».

Но вскоре диалог государственных мужей зашел в тупик. Министерство транспорта РФ предложило ввести минимальную норму содержания алкоголя в крови у водителей. Дозу, с которой можно крутить баранку, определили в 0,5 промилле. На эту инициативу крайне болезненно отреагировал Виктор Кириянов:

– Думаю, пока преждевременно вести подобные разговоры, ведь далеко не все знают меру, и в итоге дан-

ное послабление может привести к всплеску «пьяных» аварий. Разрешив садиться за руль с 0,5 промилле, мы сведем результаты нашей долгой работы к нулю. А я напомним, что в прошлом году ДТП с участием нетрезвых водителей мы снизили на 9,3%, в текущем – на 16,9%, а это не одна тысяча спасенных жизней.

Кстати, в борьбе с пьянством на дороге наиболее ощутимых результатов добились гаишники Московской области – благодаря их стараниям количество пьяных аварий в этом году ощутимо сократилось.



Ефим СВИСТУН

ПЫЛЬ В ГЛАЗА НАРОДУ

Пускает МВД, обещая в очередной раз покончить с коррупцией в своих милицейских рядах

Министр внутренних дел России Рашид Нургалиев в интервью одной центральной газете заявил о своем жестком намерении похоронить коррупцию в своем милицейском ведомстве. С подобными заявлениями выступали абсолютно все силовые министры, но одолеть эту напасть еще никому не удалось. Скорее, напротив, кое-кому удалось культивировать мздоимство. Впрочем, у нынешнего главы МВД РФ есть программа.

В числе мер по борьбе с коррупцией предлагается как гражданам «стучать» на вымогателей в милицейских погонах, так и самим служивым «постукивать» на гражданских провокаторов. Вряд ли этот метод окажется результативным, ибо предложить мзду и положить ее в карман оказывается обоюдовыгодным желанием. Так что этот вариант отпадает.

Более убедительно выглядит исключение человеческого фактора. В Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.», принятой правительством РФ, предусмотрено внедрение автоматизированных систем мониторинга дорожной обстановки: камеры слежения будут фиксировать автомобили, нарушающие скоростной режим и другие пункты ПДД. Штрафные квитанции нарушители будут получать по почте и оплачивать их через банки.

В случае если водитель автомобиля нарушит ПДД, техника на это



незамедлительно отреагирует фотоснимком. Далее по номеру автомобиля разыщут его владельца, которому в течение двух недель придет письмо с фотографией нарушения и квитанцией на оплату штрафа. Собственник машины может не оплатить штраф лишь в одном случае – если докажет в суде, что в момент нарушения за рулем находился кто-то иной. По мнению Рашида Гумаровича, это должно не только снизить коррупцию на дорогах, но и сократить количество жертв в результате ДТП, поскольку наказание будет неотвратимым, а значит, люди начнут бояться нарушать ПДД.

Другая идея министра по борьбе с мздоимством, мягко говоря, сомнительная. Планируется издать Профессионально-этический кодекс сотрудников милиции. Но резонный вопрос: – «А зачем?» напрашивается сам

собой, ведь в ныне существующих сводах законов и так черным по белому написано, что брать взятки – это есть преступление.

Но и это еще не полный список целевых средств для МВД. С этого года МВД планирует ввести дежурство представителей общественных объединений в составе нарядов ДПС и ППС. Но не стоит забывать, что глаз народа будет закрываться, когда менты будут брать взятку, ведь за эту слежку сквозь пальцы можно поиметь неплохие дивиденды – мздоимцы, если они не дураки, отслюнявят купюру-другую бдительному общественнику за его лояльность.

Увы, но похоже, что очередное заявление МВД о противодействии коррупции, не что иное, как очередное пускание пыли в глаза. Может, хватит, а?! У народа от этой пыли уже давно глаза щиплет.



ДОЛОЙ «МИГАЛКИ»

Ефим СВИСТУН

Лишь в Верховном суде водитель доказал, что в ДТП виноват автомобиль с «мигалкой»

Житель Казани Айрат Валеев, без преувеличения, герой. Гаишники его обвинили в том, что он встал на пути автомобиля с «мигалкой», а посему должен понести наказание. Но водитель оказался не робкого десятка и вступил в нелегкую схватку с государственной машиной.

Когда загорелся зеленый свет, Айрат вместе с потоком тронулся с места, выехал на перекресток, и в этот момент ему в бок врезалась «шестерка» с синим проблесковым маячком, за рулем которой сидел пожарный инспектор Олег Нуруллин. И хотя свидетели ДТП в один голос утверждали, что «шаха» выехала на перекресток чисто на красный сигнал светофора и лишь после ДТП включила проблесковый маячок, гаишники сделали виновником инцидента Айрата Валеева. Согласно постановлению отдела ГИБДД Московского РУВД Казани г-ну Валееву следовало заплатить 200 рублей за нарушение им ПДД.

Тогда водитель попытался оспорить постановление в райсуде. Доказывая свою правоту, он не только привел свидетелей, но и сделал запрос в противопожарную службу, дабы выяснить, на борьбу с каким огнем так спе-



шил его оппонент. Как оказалось, пожаров в тот день в окрестностях не было. Также, внимательно изучив постановление российского правительства о специализации о спецслужбах, Валеев пришел к выводу, что ВАЗ-2106 инспектора Нуруллина вообще не должен иметь на крыше «колпак». Но райсуд доводы Айрата Валеева не принял – постановление ГИБДД осталось в силе. Городской суд также не узрел вины пожарного.

Но водителя «от ворот поворот» не устроил, и добиваться закрытия административного

дела и признания своей невинности он решил в Верховном суде Республики Татарстан. И о, чудо! Верховный суд счел, что «...ДТП произошло по вине Нуруллина... Возможно было установить, на какой сигнал светофора заехал на перекресток автомобиль Нуруллина и нарушил ли Валеев положения Правил... однако экспертиза проведена не была»...

Ну что тут сказать – «мигалка» давно стала атрибутом «крутизны». Имея заветный колпак на крыше авто, можно быть уверенным в своей безнаказанности, но так быть по определению не должно! В этой связи в Госдуму РФ внесен законопроект, призванный сократить количество «мигалок» на дороге. В частности, планируется оставить «маячки» только автомобилям спецслужб, МЧС, милиции, ГИБДД, «скорой помощи», аварийным бригадам коммунальщиков и первым лицам государства (таковых не более восьми). Если законопроект одобряют (а в это очень хочется верить), глядишь, законности на дорогах станет больше.



Продается тягач IVECO-STRALIS: 430 л.с., конец 2002 г. выпуска, Евро-3, пробег 480 000 км без России, полностью растаможен, ABS, EBS, ESP, климат контроль, CD магнитола, цвет белый.

Продается полуприцеп NARKO, 1997 г выпуска, 105 м³(мега), борта, тент под TIR, ворота.

Цена за сцепку 50 500 Евро.

Телефон: (495) 726 25 27 Александр



Ефим СВИСТУН

САЖАТЬ! НЕЛЬЗЯ ПОМИЛОВАТЬ

Российские парламентарии хотят водителей запереть в тюрьмах

«Нарушил ПДД – и на месяц машину забирают на штрафстоянку. И, наконец, нужно временное лишение свободы. 40 дней в КПЗ – это же позор для семьи и для всех. Где ваш муж? В СИЗО. Где отец, где брат? Все в тюрьме! Испугайте один раз человека тюрьмой, и он будет всю жизнь красиво ездить». Такой искрометной речью начал свое выступление Владимир Жириновский на парламентских слушаниях «Об усилении ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения».

Вспомнил Владимир Вольфович и про талоны предупреждений, вернуть которые – мечта ГИБДД:

– При советской власти меня наказывали, и я до сих пор это помню. Прокол в талоне, и я ехал, думал, дескать, еще три дырки, и я не смогу сесть за руль. У меня в голове эти дырочки стоят.

Историю на тему дырочек в голове поведала депутат Елена Драпеко:

– Я помню, что один мой бывший муж, получив очередную дырку в талоне, пришел и головой бился о стену, потому что дырка была несправедливой. Я ему говорю, ну что ты так убиваешься, это ж не в голове тебе дырку сделали, а всего лишь в талоне. Но это был жуткий стресс.

Кроме того, г-жа Драпеко категорически не согласна с законотворческими планами гаишников, которые, прикрываясь словами президента, сказанными на Госсовете, хотят увеличить наказания:

– Президент расставил другие приоритеты и совершенно в другом порядке. На первом месте – строительство дорог; на втором – оперативное прибытие «скорой помощи» на место ДТП; на третьем – борьба со взяточничеством в ГИБДД.

Инициативу борьбы со взятками поддержал и лидер «Движения автомобилистов России» депутат Виктор Похмелкин:

– Если мы ужесточаем ответственность для водителей, тогда обязательно параллельно с этим должны быть самые жесткие меры по борьбе с коррупцией и произволом со стороны сотрудников милиции. По всей стране за 2004 г. около 130 должностных лиц ГИБДД были уличены в получении взятки, и только почему-то половина из них привлечена к уголовной ответственности.

Другая половина – к дисциплинарной. Простите, а получение взятки в половине случаев уже перестало быть преступлением?

«Единоросс» Александр Харитонов, рассуждая о положении вещей на российских дорогах, неожиданно вспомнил про Мексику:

– Мне рассказали, что в Мексике права на управление автомобилем можно купить в киоске, но там и жесточайший порядок на дорогах.

Если учесть, что большинство дорог в Мексике пролегают между кактусов, то тамошним кабальеро вообще трудно что-либо нарушить. У нас порядка было бы не меньше, если бы автомобилисты ездили не по дорогам, а по полям меж початков с кукурузой.

Депутат Виктор Кузнецов, видать, заядлый любитель хоккея, и его предложения по борьбе с аварийностью таковы:

– Остановить и охладить человека, нарушившего Правила. Пусть просто посидит 10 минут, как в хоккее.

Сенатор Владимир Федоров не

смог разделить подобных взглядов. Экс-гаишник страны уверен, что нужны самые жесткие меры:

– Чего мы добились с победой демократии? Только увеличения смертности на дорогах. В 1989 г. отменили талоны предупреждений. Результат: 1990 г. – 35 тыс. погибших, 1991 – 37,5 тыс. В 1992 г. появляется балльная система, и результат к 1997 году – 27 тыс. погибших. 10 тыс. смертей в год экономится!

Сторонников репрессивных мер попытался охладить известный правозащитник, адвокат Леонид Ольшанский:

– У нас 30–40 миллионов автовладельцев. Вам что, мало тех волнений, которые были с «красными фонарями» или с барнаульским водителем?

Многое из сказанного на парламентских слушаниях имеет все шансы стать в самом ближайшем будущем законом. А по нему нам придется жить. Или сидеть в тюрьме, как предложил Жириновский.



ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ генерал-лейтенант Виктор Кириянов:

– Ответственность за установленный проезд на запрещающий сигнал светофора – 100 руб., приблизительно такая же ответственность за безбилетный проезд на общественном транспорте, хотя степень общественной опасности и последствий нарушения ПДД несоизмеримо выше.

К сожалению, действующее законодательство стало препятствием на пути широкого внедрения средства автоматической фиксации правонарушений в области дорожного дви-

жения. Хотя успешный опыт целого ряда ведущих стран (Великобритания, Германия, Франция, Япония) свидетельствует о его высокой эффективности. В законодательство данных стран были внесены поправки, и когда установить личность нарушителя невозможно, к ответственности привлекаются владельцы транспортных средств.

Вместе с тем на практике нередко возникают случаи, когда факт административного правонарушения задокументирован с помощью специальных технических средств, однако установить личность нарушителя не представляется у нас возможным.

Матвей БЫКОВ

ПРАВО НА ЗАМЕНУ «ПРАВ»

Водительские удостоверения россиян станут модными

Биометрические параметры водителя (рост, вес, группа крови, противопоказания к лекарствам), послужной список нарушений, это и многое другое в скором времени будут «знать» водительские корочки россиян. Как нам стало известно, в стране готовится гаишная операция по замене прав.

Что касается цены на новые права, то, несмотря на сложность и высокую технологичность их изготовления (особый пластик, краски со специальными свойствами, микротексты, рельефные сетки, ламинат с голограммой), удорожания не произойдет. В перспективе права обзаведутся микрочипом, на который будут вноситься сведения о владельце, его биометрические параметры, а также фиксироваться все допущенные нарушения ПДД. Новые права обещают стать своеобразным паспортом граждан России.

Причина этой замены – поправки в «Конвенцию о дорожном движении» от 1968 г., которыми уточняются «требования к содержанию и форме национальных и международных водительских удостоверений». Вступили в силу эти изменения 28 марта текущего года, и «благодаря» им российские права оказались, по сути, вне закона. Но не пугайтесь – в России наши розовые «корочки» будут действительны еще, как минимум, ближайшие десять-одиннадцать лет,

ну а тем, кто хочет рулить по заграничным автобанам, гаишники рекомендуют получить международные водительские права, по которым, как ни смешно, колесить по родным дорогам нельзя. Вместе с тем примерно с 2007–2008 г. экзаменационные отделения ГИБДД начнут выдавать права нового образца, соответствующие

требованиям обновленной редакции международной Конвенции.

Отличаться пластиковая карточка будет не только внутренним содержанием (как мы уже говорили, будет микрочип), но и по внешним признакам – появятся так называемые подкатегории транспортных средств, а также кардинально из-



менен дизайн. Многих, наверное, уже начал беспокоить вопрос с очередями, дескать, резко всем придется бежать в подразделения ГАИ для замены устаревших «корочек». В главном гаишном ведомстве страны к этому вопросу подошли взвешенно – тотальной замены «прав» происходить не будет. Просто старые образцы удостоверений уйдут из оборота по мере истечения их срока годности.

Когда-то Госавтоинспекция обещала водителям сделать в «правах» такую графу, как «тип коробки передач», где указывалось бы автомобилем с какой трансмиссией (ручной или автоматической) может управлять шофер. Однако делать это пока не стали, ведь еще далеко не все автошколы имеют в своем распоряжении машины с «автоматом». В ГАИ считают, что должно пройти, как минимум, пять-шесть лет, чтобы вновь вернуться к этому вопросу. А вернуться к нему обязательно!

КАТЕГОРИИ И ПОДКАТЕГОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В НОВЫХ ПРАВАХ

«А» Мотоциклы. «А1» мотоциклы с рабочим объемом до 125 см³ и мощностью двигателя не более 11 кВт. «В» автомобили массой не выше 3500 кг, где количество сидячих мест, помимо водительского, не превышает восьми. «В1» моторизованные трициклы и квадрициклы. «ВЕ» автомобили категории «В» с прицепом, разрешенная масса которого не превышает 750 кг. «С» автомобили с разрешенной массой более 3500 кг. «С1» автомобили массой свыше 3500 кг, но не более 7500 кг. «СЕ» автомобили категории «С» с прицепом, разрешенная масса которого не превышает 750 кг. «С1Е» автомобили подкатегории «С1», с прицепом, разрешенная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массу авто без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 12 т. «D» автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест по-

мимо сиденья водителя. «D1» автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие свыше восьми, но не более шестнадцати сидячих мест, помимо сиденья водителя. «D1Е» автомобили подкатегории «D1» с прицепом, не предназначенным для перевозки пассажиров, разрешенная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массу авто без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 12 т.

*Примечание. Помимо перечисленных категорий и подкатегорий, национальным законодательством могут предусматриваться другие категории и подкатегории транспортных средств.

От редакции. Не поняли! А полноразмерные и тяжеловозные автопоезда? Их что же, решили отменить? Что же до того, что права будут помнить наши нарушения, то может еще и мишень на лбу нарисовать?

НАМ ПИШУТ

Какая глупость!

Поздравляю вас, граждане автоладельцы и просто граждане Великой и Могучей. Вас опять обокрали! Ну так мы привычные... Обокрали, правда, в меньшей степени, чем когда переименовывали ГАИ в ГИБДД (прикиньте – бланки, штампы, печати, нагрудные знаки и прочая «спецпродукция»).

Обокрали теперь под флагом «либерализации», а может – «демократизации» дорожного движения. Это я о смене номерных знаков – кто сразу не понял. Тот, кто это придумал, не забыл ли про еще одну вещицу – УДОСТОВЕРЕНИЕ? То самое, «сотрудника органов»? А с ним – хоть розовые знаки повесьте. Ворон ворону... А сколько пиара! Граждане чиновники, если вы нас обворовываете – это еще не повод считать нас идиотами!

Теперь о «поборах на дороге». О взятках. И о штрафах – заодно. Не увеличивать надо суммы штрафов, а уменьшать! И сделать их кратными полтиннику. Ну, для «государства Ма-асквы» – пятисотке. Поделить дорогу на участки и посадить инспекторов «на кормление». То есть зарплату не выплачивать вовсе, а

совсем даже наоборот – в зависимости от участка инспектор должен ежемесячно сдавать в казну эн-ную сумму. Нечто подобное было в дореволюционных трактирах – официант ежемесячно уплачивал хозяину трактира определенную сумму с чаевых. И еще ведь как заработает! И тут уж не до корпоративной солидарности – драть будут со всех и по-честному! За государством же оставить функции розыска, регистрации транспорта и разбора ДТП. Все просто – хочешь лихачить – зажал в руке пачку купюр, и огонь! Чудесно! А ГИБДД превратится из расходной части бюджета в доходную!

И еще – законодательно жестко обязать виновника ДТП компенсировать 100% причиненного его действиями ущерба. А для граждан, использующих труд наемных водителей – гасить этот самый ущерб, если нанятый им на работу человек окажется финансово несостоятельным. Вплоть до полной конфискации имущества. И тогда я не буду судорожно пытаться остановить груженую фуру, потому что справа меня резко подре-

зает «бешеная» ГАЗель-маршрутка с «во-дятлом» за рулем. А спокойно подставляю машину под удар, зная – мне будут полностью компенсированы и ремонт, и вынужденный простой. И, опять же, одним «во-дятлом» станет меньше...

«Какая глупость!» – скажете вы. А по-моему, – нормально.

Нормально для страны, где вводят запретительные пошлины на иномарки ввиду их «неэкологичности» и продолжают делать «Жигули».

Нормально для страны, где воровчину разных рангов возят с мигалками и сопровождением.

Нормально для страны, где за рождение детей собираются выплачивать деньги.

Игорь, водитель-дальнобойщик.
e-mail: beta_test@mail.ru

От редактора: Ну прямо – мои мысли! Правда, про куски дороги в кормление я вслух говорить не рискнул бы. Уж больно много в нашей стране идиотов с немерной жабой...

БЕЗ РЕМНЯ НЕ ЖИТЬ!

Подмосковная ГАИ учит водителей и пассажиров пристегиваться

Безопасность людей на дорогах – вот что беспокоит сотрудников ГИБДД Московской области. Не так давно в столичном пригороде проходила спецоперация «Ремень безопасности». Инспектора Госавтоинспекции уделяли самое пристальное внимание автомобилям, водители и пассажиры которых не желали пристегиваться ремнями безопасности. Многим нарушителям был выписан штраф на 50 руб., но для областной ГАИ главным было не составить как можно больше протоколов, а убедить водителей в том, что пристегиваться ремнем безопасности жизненно необходимо.



– Проведенные исследования свидетельствуют, что если бы пострадавшие в ДТП пользовались ремнями, то в 57 случаях из 100 можно было бы избежать летального исхода, а в 90 случаях – травм, – говорит заместитель начальника УГИБДД ГУВД Подмосквья Николай Арнаутов. – Так что польза от пристегивания есть, и мы будем и впредь отслеживать, чтобы водители и пассажиры пользовались ремнями. Непонятливых будем штрафовать.

Понимаем ваш скептицизм, поэтому давайте попытаемся ответить на вопрос: зачем пристегиваться ремнем в городе, когда машина движется на маленькой скорости? Статистика показывает, что 80% летальных исходов случается при авариях на скорости 50 км/ч. Это связано с тем, что при столкновениях в условиях городского движения на скорости 50 «кэмэ» человек, весящий 75 кг, испытывает нагрузку в 3031 кг, что сопоставимо с весом легкого грузовика! Это то же, что с высоты 6,5 м (третий этаж!) сбросить человека на бетонный пол.

При столкновении на шоссе при скорости 70 км/ч человек, весящий 75 «кило», испытывает нагрузку в 4 тонны, а это равносильно падению на бетон с высоты 10 метров. То есть шансов выжить – никаких.

Думаете, что при движении в «пробке» на скорости 20 км/ч вы сможете защититься от травмы руками? Как бы не так: физически развитый мужчина может удержать свое тело, опершись руками о торпедо, лишь на скорости до 7 км/ч. Если скорость выше – ушибы гарантированы.

Что на эту тему говорит зарубежный опыт? К примеру, в Швеции на 1 млн. жителей приходится 76 погибших в ДТП, а в Литве – 235. Секрет в том, что, согласно опросам, в Швеции ремнями пристегиваются 83% водителей, в то время как в Литве лишь 30%...

Любопытно, что в Швейцарии закон о ремнях безопасности был принят в 1976 году, после референдума, на котором сторонники использования ремней получили преимущество над своими оппонентами лишь в 0,8%. Сейчас, много лет

спустя, в этом государстве все выступают за ремни безопасности, ведь с тех пор, как они стали обязательными, число тяжелых травм в результате дорожно-транспортных происшествий снизилось в 5 раз, а легких – в 3 раза!

В Японии подсчитано, что применение ремней безопасности помогает в случае ДТП избежать гибели 75 человек из 100, примерно такая же пропорция и в США.

Сейчас во всех цивилизованных странах мира применение ремней безопасности является обязательным. Пренебрежение ими сулит крупный штраф. В ряде стран водитель, не пристегнувшийся ремнем, в случае аварии не получает страховки. В других государствах применение ремня безопасности увеличивает страховую выплату на 25%!

– Мне бы еще раз хотелось сагитировать водителей пристегиваться ремнями безопасности, – говорит Николай Ильич Арнаутов. – От такого пустяка зависит ваша жизнь.

Ремонт импортной грузовой и прицепной техники
Запчасти оптом и в розницу

СЕРВИС DAF, MAN, MB

Компьютерная диагностика
Регулировка схождения

ROR, SAF, BPW
Тел.: (495) 980-9128
995-1734

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

ADAMPOLIS+M
Joint stock company
Truck @ Trailer Service



Матвей БЫКОВ, по материалам Департамента Уголовного розыска МВД РФ

ТРЮКАЧИ

Супостаты грабили дальнбойщиков, наплевав на собственные жизни

В Департаменте уголовного розыска праздник – наконец-то пойманы воры, грабившие фуры... прямо на ходу! На скорости 60–80 километров в час! Одно невероятное движение, и грабители могли попрощаться с жизнями, но раз за разом они ухитрялись не только остаться в живых, но и долгое время оставаться неуловимыми для милиционеров.



Водители уверяли, что они нигде не останавливались, но часть груза каким-то чудесным образом исчезала из полуприцепа. У следователей в голове не укладывалось: как дальнбойщиков могли ограбить, если они нигде не останавливались? В криминале заподозрили нечистых на руку сотрудников ГАИ, которые останавливали фуры. Возникла версия, что в момент проверки документов, когда водитель сконцентрирован только на страже дорожного порядка, поделщики «потрошили» грузовой отсек. За постами ДПС было установлено наружное наблюдение, которое, впрочем, результатов не принесло, поэтому от версии с гаишниками пришлось отказаться. Вместе с тем внезапно прекратилась и серия этих загадочных краж грузов. Милиционеры предположили, что супостаты «гастролируют» по российским регионам, посему разослали соответствующую информацию своим коллегам из соседних областей.

Серию новых криминальных походов дельцы совершили в Курс-

кой области – точно таким же загадочным образом за три недели были ограблены пять большегрузов. Как можно незаметно вытащить груз из полуприцепа, если учесть, что в момент ограбления он едет по дороге со скоростью не меньше 60 км/ч? Но найти ответ на этот неразрешимый вопрос удалось сотрудникам уголовного розыска Курска. После нескольких недель кропотливой работы, весной 2006 г. они вышли на след преступной группы и запечатлели их подвиги на видеокамеру.

Трое жителей Липецкой области Александр Фурсов, Владимир Королев и Валерий Суханов колесили на своем ВАЗ-2104 по ночным дорогам сперва Воронежской, а затем и Курской областей, где искали одиноких дальнбойщиков. Найдя жертву, они выключали фары, «садились на хвост» большегрузу, после чего поджидали, когда груженный автопоезд начнет вскарабкиваться на какой-нибудь крутой подъем. С этого момента начинался цирковой трюк: водитель

«четверки» вплотную приближался к заднему борту грузовика и мягко «пристыковывался» (разумеется, чтобы не поколотить свое авто, жулики для амортизации оснастили «передок» старыми покрышками). Как только легковушка с грузовиком превращались в одно целое, Фурсов выплзал из окна, а затем, перебравшись на капот, аккуратно продвигался до заднего борта фуры. Далее гидравлическим инструментом он вскрывал замки, проникал внутрь, бегло осматривал груз и, если это был ходовой товар, выбрасывал коробки на обочину. По завершении работы трюкач возвращался в «четверку».

Отстыковавшись от фуры, злоумышленники останавливались и собирали с обочины украденный товар, который впоследствии продавали у себя на родине – в Липецкой области.

Ныне эти цирковые таланты «отдыхают» в следственном изоляторе Курска – следствие еще не завершено, но оперативникам угро уже удалось доказать 10 фактов краж, совершенных Фурсовым, Королевым и Сухановым.

**ЗАПЧАСТИ
ДИЗЕЛЬ-СЕРВИС
ОБОРУДОВАНИЕ**
Для автосервисов

MAN DAF SCANIA IVECO VOLVO

Стенды для ремонта
ТНВД Bosch

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



HYUNDAI

TRUCK & BUS

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

HD 72



Технические характеристики HD-72:

Грузоподъемность – 3.5 т
Полная масса – 7.2 т
Дизельный двигатель 3.3 л; 115 л.с.
Различные виды и типы надстроек



Среднемесячный платеж - \$700*

* - Лизинг 36 месяцев, аванс 20%

Лидер продаж среди иностранных грузовиков (в нише 2-5 тонн)

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 «DACA» (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» (0732) 20-4004.
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) 224-4725. **Красноярск:** «Hyundai

Енисей» (3912) 65-5780. **Курск:** «Орлов» (4712) 50-6032. **Набережные Челны:** «Автомагистраль-Сервис» (8552) 44-3050. **Нижний Новгород:** «Агат» (8312) 79-0077, «БЦР-Автоком» (8312) 582-999. **Новокузнецк:** «Хендэ Кузбасс» (3843) 74-5136. **Новосибирск:** «Сибмеддизайн» (383) 225-8688. **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



А. Красиков



18

ПЯТНИЦА ТРИНАДЦАТОГО - НЕ ПРАЗДНИК Ford Transit 2006

Вхождение в жизнь очередного поколения общеизвестного, да что там, даже прославленного развозного фургона произошло со странностями. Начать хотя бы с того, что 13 января 2006 г., прошу заметить – в пятницу, на английском сайте европейского отделения Ford появилась небольшая заметка о новом «Транзите». И все бы ничего, только не зря – ох, не зря – не любят в Западной Европе и Северной Америке подобного сочетания числа с днем недели... И довольно быстро в рекламной компании всемирно известной фирмы стали проявляться «неувязочки».

Поначалу все приняли заметку на «ура», благо к ней прилагалась крошечная фотография, на которой только и можно было разобрать, что автомобиль резко отличается от сегодняшнего. При этом в сопровождающей статье говорилось: его появление приурочено к 40-летию

Ford Transit. Вот так раз! Но ведь пару-тройку лет назад весь автомобильный мир уже отпраздновал 50-летие этого автомобиля? Может, ошибка? Нет. Во всех без исключения журналах и сайтах в статьях, ему посвященных, говорилось именно о 40-летию.

Странно. Но затем память подсказала: именно 40 лет назад, в 1966 г., появился полупкапотный Transit. Но как же быть с действительно первым, выпускавшимся более десятилетия? Он что, и не Transit? У него, конечно, не было маленького капотика, но был он от этого хуже? А ведь самому первому



была посвящена сумасшедшая рекламная кампания, а на его передке крупными хромированными буквами было написано TRANSIT, а чуть выше и помельче – TAUNUS. И для транснациональной фирмы вовсе не важно, где выпускался первенец – в Германии или в Англии. Это – первая неувязка в угоду популярности, но, надо сказать, весьма неуклюжая.

Дальше – интереснее. Когда появились всевозможные и довольно крупные фотографии, стало понятно, что речь не может идти о новой модели, и это – всего-навсего модернизация существующей. То есть факти-

чески с самого появления модернизированной модели ее преследуют сплошные неувязки.

И последнее: оказывается все показанные фотографии сделаны с одного-единственного опытного образца. И сегодня вовсе еще идут его испытания. А производство начнется только летом в лучшем случае. Притом «новинка» как две капли воды похожа на VW Crafter, но по дизайну тот намного предпочтительнее. А ведь тот помимо внешних форм имеет еще и технику от DaimlerChrysler, а это само по себе кое о чем говорит.



1952 г.



1954 г.



1966 г.



Концепт 1998 г.



2000 г.





1971 г.



1972 г.



1978 г.



1986 г.



1995 г.



Одно слово: пятница, тринадцатое... Скажем прямо: плохое начало и для автостроителей, и для транспортников.

И совсем немного об истории Transit. Все основные модели и глубокие модернизации читатель видит на фотографиях, начиная с самой первой 1952 г., а описывать все их не хватит и сотни наших журналов. Уточним лишь, что в 1952 г. на заводе европейского отделения Ford в германском Кельне начались работы над малотоннажным фургоном на агрегатах легковушки Taunus. Как вы думаете, кто был руководителем проекта? Альфред Хесснер, автор бестселлера Volkswagen Transporter, за пару лет до этого перешедший из концерна VW на Ford. Скандал? Еще какой! Тем более что вскоре появляется новый

микроавтобус с грузовыми модификациями, вплоть до грузовика с надписью «Taunus» на передке.

Что касается первого полукапотника, то это была действительно очень удачная машина. Рассказывать о ней можно бесконечно, ведь помимо чисто заводских версий около 50 кузовных фирм в одной только Англии думали, чем бы еще загрузить этот ставший сразу популярным фургон. 100 базовых моделей, 1000 специальных кузовов, «Van Of The Year» '66, '67, '68, '69 и '70. И так далее!

Концепт 1998 г. очень сильно повлиял на прошедшую премьеру нового «бестселлера». Да, собственно, и премьеры-то еще не было.

Смена веков ознаменовалась появлением совершенно новой модели – и конструктивно, и внешне. К боль-



шому сожалению, фордовское руководство не рискнуло взять за основу концептуальную коммерческую разработку 1998 г., и даже начало нового века не сдвинуло косность его мышления. Новый Transit, несомненно, отличался новизной внешнего вида. Он выглядел современно, даже стильно, в отличие от конкурентов, и сразу же завоевал симпатии у покупателей. Мало того, он получил титул «Van Of The Year 2001». Но от концепта он получил только похожий рисунок боковых стекол и... все.

А в недрах конструкторских и дизайнерских бюро уже зрела небольшая, но ощутимая «революция». Подчиненные никак не могли понять инертность мышления руководства, даже в некотором смысле его элементарную трусость. Нескольким ведущим конструкторам и дизайнерам даже пришлось покинуть стены родного английского филиала, куда к тому времени переехал Центр стиля фургонов и где, кстати, родилось новое поколение Ford Transit (Эссекс).

В конце концов разум взял верх, и весь прошлый год в Центре стиля велись работы над модернизацией практически нового автомобиля. Небывалый случай: модернизация внешности всего через три неполных года с начала выпуска действительно красивого автомобиля. Но кто же мог знать, что к 2006 г. Volkswagen совместно с DaimlerChrysler уже подготовили аналог с очень похожей внешностью... А самое главное – именно появление семейства Volkswagen. Можно подумать, что сама история отомстила за несправедный поступок Хесснера, создателя первого TRANSIT.

Презентация «нового» TRANSIT прошла в Бирмингеме на автошоу совсем незаметно и без должной помпезности. Кстати, одновременно прошли презентации VW Crafter и M-B Sprinter. Там же и разъяснили, почему же у автомобиля «юбилей». Оказывается, только на дорогах Великобритании! Странно! Если все будут праздновать подобные юбилеи...

Впрочем, лучше перейдем к собственно машине. На нее будут устанавливаться новейшие дизели Duratorq TDCi объемом 2,2 и 2,4 литра





с системами Common Rail и с мощностями от 100 до 140 л.с. для заднего привода и от 85 до 130 л.с. – для переднего. Двигатели разрабатывались совместно с группой PSA, имеют по 4 клапана на цилиндр и соответствуют нормам Euro-4. Что касается полного семейства двигателей, то общее их количество равно семи, причем шесть из них – дизели и только один бензиновый. Бензиновый двигатель будет устанавливаться только на заднеприводные модификации, а все дизели – на переднеприводные. Кроме того, разрабатывается модель Transit Hytrans с гибридной силовой установкой. Все переднеприводные модели имеют 5-ступенчатые, а заднеприводные – 6-ступенчатые коробки передач.

Основные размеры будут сохранены по простой причине – нет смысла менять массу специальных кузовов и оборудования, созданных специально для существующего TRANSIT и выпускающихся практически один-два года. Единственно, основные варианты имеют три базы – от 2580 мм до 4000 мм.

Переднеприводная и заднеприводная модификации различаются и внешне. Одна имеет новую кабину, но со старыми дверьми (на наших фото он белого цвета) и темной облицовкой радиатора. А у другой двери уже со специальной подштамповкой, окрашенной в черный цвет и с облицовкой радиатора, окрашенной в цвет кузова (на фото он имеет голубой металлик).

Совершенно иначе выглядит и интерьер кабины водителя. Помимо нового дизайна, панель приборов в стандартном исполнении будет иметь и новые приборы, и мощную навигационную систему, и расположенный в ее центре (а не на полу) рычаг переключения передач, и две подушки безопасности – для водителя и пассажира.

В эти дни изменились и картинки на английском сайте, но до сих пор никаких технических характеристик, никаких подробностей. Правда, картинки стали вдвое больше – по интернетовским меркам... И еще, на одной из наших фотографий, сделанной через стекло соседней легковушки, заметно, что передок несколько отличается от окончательного варианта. У него другие подштамповки на капоте, отсутствует рисунок на двери, то есть это – один из вариантов «новинки».

В первое время модернизированный Ford Transit будет выпускаться только в Великобритании, а затем в Португалии, Бельгии, Польше, Турции, Малайзии, Вьетнаме, Китае, Белоруссии и России – вот такая география!

И здесь напрашивается оговорка: если будет. Ибо «засветили» его тринадцатого, да еще и в пятницу. Суеверие сие может и не наше, но ведь и Ford – не россиянин. А водители, как известно, народ суеверный. Дорога – это ведь не только мастерство, надежность, экономичность... Это ведь еще и везение!



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



ЗАПЧАСТИ

**VOLVO, DAF, MAN, IVECO,
MERCEDES, RENAULT, SCANIA
ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ**

МКАД 31 Тел.: (495) 781-8394

МКАД 23 Тел.: (495) 740-6014

МКАД 80 Тел.: (495) 749-8780

Балашиха Тел.: (495) 740-6015

Балашиха Тел.: (495) 724-0238



DAF 95X	FREIGHTLINE CENTURY CLASS	VOLVO FH12
<ul style="list-style-type: none"> • Инструкция по эксплуатации • Техническое обслуживание • Каталог деталей 	<ul style="list-style-type: none"> • Инструкция по эксплуатации • Техническое обслуживание • Каталог деталей 	<ul style="list-style-type: none"> • Инструкция по эксплуатации • Техническое обслуживание • Каталог деталей

Предлагаем широкий выбор технической литературы: руководства и каталоги на грузовые автомобили импортного производства.

По вопросам приобретения обращаться:

оптом: (495) 749-45-50

в розницу в г. Москве, 31 км МКАД,

Т/Ц «АВТО-31», павильон В-1-10,

тел.: (495) 722-22-71

E-mail: distributor@autotruck-press.ru

23

СпецАвтоСервис

**Кузовной ремонт
Покрасочные работы
Пескоструйка**

Сход-развал

Электронная диагностика

Ремонт двигателей, КПП, мостов

Ремонт прицепов

Экспресс-замена масла

Ремонт пластиковых деталей

Продажа запасных частей

Выезд, техпомощь

Официальный партнер

Mobil

Сервис:

+7-495-772-06-06

Продажа запасных частей:

+7-739-54-54 доб. 106

Эвакуатор 24 часа:

+7-495-504-63-86



Дмитрий Жигульский
 Фото автора и Алексея Виноградова



«Кенгуру» на российских просторах

Кто сказал, что родина кенгуру – Австралия? Французы решили оспорить эту истину и предложили новую трактовку, пока только автомобилистам, родив в 1997 г. в цехах автозавода автомобильчик Renault Kangoo. Вот только почему машину обозвали «Кенгуру», я так и не домыслил, хотя честно пытался. Дикое животное славится тем, что постоянно прыгает, имеет недоразвитые передние лапы и детей вынашивает не как нормальные млекопитающие, а долгое время таскает недоразвитых отпрысков в сумке. Как все это состыковать с машиной – ума не приложу. Французы, что с них взять!

Когда встал вопрос, где взять помощника редакционному ВИСу для развоза очередного номера журнала, мы позвонили в московское представительство компании Renault, где и получили для теста Renault Kangoo Generation. Считается, что это новое – уже 2006 г., поколение предыдущей

версии автомобиля, но мы-то знаем, что сегодня и легкий рейсталинг выдается за тяжелый труд армии дизайнеров, конструкторов, инженеров и рабочих. Правда, измененный бампер или обновленное торпедо не являются критерием новизны. Реклама и PR – двигатель торговли.

Правильно, что для редакционных тестов предложен автомобиль в ядовито-желтой окраске – не захочешь, а в потоке машин взгляд сам притянется – тоже реклама. Но для души я взял бы что-нибудь поспокойнее – не хочется быть желтым кенгуру. Но, тем не менее, отбросим капризы, а посмотрим,

на что же способно дикое-предикое австрало-французское животное.

Не знаю почему, но салон, такой же, как у Clio, у меня вызывает теплые чувства: хорошая пластмасса, продуманная для автомобиля данного класса эргономика – все это позволяет с комфортом расположиться за рулем, а усталость в конце рабочего дня, следовательно, будет минимальной. Штатная «реновская» магнитола не блещет дизайнерским изыском, но ее управление на руле удобно.

Что касается оценки органов управления, то, садясь в новый автомобиль, я пытаюсь искать не плюсы в работе КПП руля и педального узла, а понять насколько все это удобно, предсказуемо и стандартно в хорошем смысле слова. Огрехи сразу бросаются в глаза в виде каких-то неудобств. Так вот, придравшись к эргономике рабочего места Renault Kangoo я не смог, как и к работе органов управления автомобилем. Единственное, я бы выше поднял левый подлокотник.

Большая площадь остекления создает ощущение нахождения в аквариуме, поэтому я бы затемнил боковые стекла, хотя бы пассажирские. Большая полка над головой водителя и пассажира удобна, но увесистые вещи туда лучше не класть, чтобы при резком старте не получить по голове, да и пыли там будет скапливаться достаточно. Сдвижные боковые двери, на мой взгляд, удобнее распашных, а вот задняя, откидывающаяся вверх, не позволит погрузчику загрузить поддон или паллету. Для автомобилей в грузовой версии, постоянно работающих в логистической цепочке, задние двери должны быть распашными. Но у нас на тесте был грузопассажирский вариант, предназначенный в первую очередь для перевозки пассажиров, поэтому задняя откидывающаяся вверх дверь нареканий не вызвала.

Как-то раз на заправке, осмысливая этот сложный процесс применительно к «Кенгуру», я подумал: а что будет, если в процессе вдыхания паров бензина открыть до конца левую сдвижную дверь? Она упрется в заправочный пистолет, вставленный в горловину бензобака! А если открыть резко и с силой? Дверь бьет по пистолету, при ударе проскакивает искра, воспламеняется бензин, пожар, взрыв, ужасные сводки новостей! Ошарашенный такой перспективой, я подхожу к двери и дергаю за ручку. Не поддается, дергаю сильнее – ни-



Откидной столик в спинке переднего сиденья



Крышка бензобака нуждается в цепочке



Универсальный баллонный ключ обнаружился в моторном отсеке



Запаска под днищем, домкрат в запаске



Боковую дверь при заправке не открывать





как. Упираюсь всеми ногами и руками – мертво. «Двери кирдык» – подумал я, вытаскивая пистолет из горловины и закручивая пробку бензобака. Пробую еще раз – дверь поддалась. Хитрые французы, чтобы не сжечь заправки Европы, предусмотрели защиту. При открывании пробки бензобака блокируется левая сдвижная дверь, чтобы не ударить по пистолету. Но я нашел способ, как перехитрить инженеров – надо заранее приоткрыть дверь, а потом снимать пробку бензобака. Кстати, все двери автоматически блокируются при скорости машины более 8 км/ч.

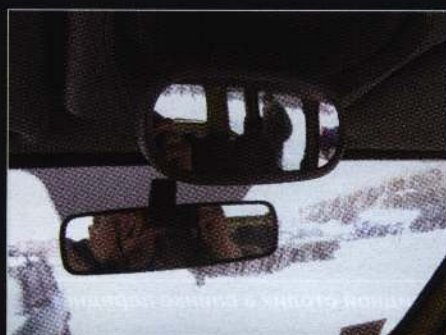
Слабенький для современного автомобиля полной массой 1800 кг 1,4-литровый бензиновый двигатель мощностью 75 л.с. компенсирован удачно подобранным рядом в трансмиссии – разгон ровный, умеренный и прогнозируемый. Сам двигатель тихий, но зуд от его работы передается на рычаг переключения передач, как будто работает дизель. На ходу достаточно высокая машина никак не склонна к валкости и крену – торсионы в задней подвеске удачно вписываются в концепцию данного автомобильчика.

Пытаясь разобраться с техническими характеристиками автомобиля, я окончательно запутался в полной массе и грузоподъемности «Кенгуру». В регистрационном свидетельстве записано, что Renault Kangoo имеет разрешенную максимальную массу 1740 кг, а «массу без нагрузки» – 1300 кг. Следовательно, грузоподъемность – 440 кг. В фирменной книге, которая прилагается к каждому автомобилю, эта модификация имеет «снаряженную массу» 1090 кг, а «максимально разрешенную массу» – 1670 кг. Грузоподъемность уже 580 кг – без ста грамм не разберешься.

Нас с детства приучали, что механизмы должны иметь какой-то там кратный запас прочности. Поэтому, опираясь на жизненный и на-



Полка над головой водителя и пассажира



Целых два внутрисалонных зеркала



Подлокотник неудобен, так же как и клавиши стеклоподъемников

учный опыт, мы грузим в машину не 440 и не 580, а 660 кг печатной продукции. По объему грузового отсека можно было загрузить и 1,5 тонны, но понимая, что 14-дюймовая резина такой нагрузки не выдержит, мы отказались от этой затеи. Прыти у «Кенгуру» поубавилось, но машина прекрасно вела себя на дороге с таким грузом: сильно не кренилась, колею держала, даже в задней подвеске еще оказался запас хода, проглатывающий неровности дороги – экзамен тяжестью автомобиль выдержал достойно.

Мы планировали использовать машину по назначению еще несколько дней, но его величество случай не позволил. На МКАДе нас догнала «девятка»! И не потому, что слишком медленно ехали в левом ряду, а потому, что слишком быстро тормозили. Услышав сзади визг резины, я посмотрел в зеркало заднего вида, затем вперед и понял, что при ударе в зад «Кенгуру» догонит впереди стоящий «Фольксваген». Но в момент удара он начал движение вперед, и считанных сантиметров не хватило ему стать третьим участником ДТП. У девятки разбитыми оказались бампер, фары и капот. Renault Kangoo отделался треснутым пластиковым бампером. И все. Оформление аварии заняло три часа, представительство потребовало машину к себе.

По статистике Renault Kangoo опережает продажи импортных машин этого класса в России – в 2005 г. около 2500 новых автомобилей. И если цена самого популярного российского автомобиля такого класса ВИС-2345 около \$8000, то «Кенгуру» в нашей комплектации – \$18400. Разница большая, но учитывая надежность и качество автомобилей, я бы не стал так категорично голосовать за менее дорогой автомобиль. А ведь были времена, 1998 – 2000 гг., когда Renault Kangoo стоял в салонах по \$11 500, пусть не с такими опциями, но примерно в такой комплектации. Ничего не поделать – сырье дорожает, продукция тоже. А учитывая, что Россия сильно отстает в количестве машин такого класса на единицу городского населения от европейских стандартов, то будущее развозных пикапов в нашей стране более чем оптимистично.

Редакция благодарит московское представительство компании Renault за предоставленный автомобиль.



Не перепутать бы заливные горловины бачков стеклоомывателя и гидроусилителя. Такое происходит часто



Задние сиденья легко складываются в соотношении 2/3



Техническая характеристика Renault Kangoo Generique 2006

Двигатель	
Тип двигателя	K7J
Объем цилиндров, см ³	1390
Номинальная мощность, л.с. при об/мин	75 при 5500
Макс. крутящий момент Нм при об/мин	114 при 2800
Количество передач	5
Шины	165/70 R14
Топливный бак, л	50
Максимальная скорость, км/ч	153
Расход топлива (по данным производителя), л/100 км	
Городской цикл (при холодном старте)	9,5
Загородный цикл	6,3
Смешанный цикл	7,5
Тормозная система	
Передние	дисковые
Задние	барабанные
Массы, кг	
Масса снаряженного транспортного средства	1090
Максимально допустимая масса	1670
Грузоподъемность	580
Максимально допустимая масса с прицепом	2235



ТРОЕ ИЗ ЛАРЦА, ОДИНАКОВЫХ С ЛИЦА



А. Красиков

Всем понятно, что три одинаковых автомобиля делать гораздо легче, чем три совершенно разных. Этим преимуществом и пользуются FIAT Group и PSA Peugeot Citroen Group с 1978 г., когда в Италии был заложен первый камень завода SEVEL (Societa Europea Veicoli Leggeri). Это предприятие по производству малых коммерческих автомобилей заработало в 1981 г. в городе Вал-ди-Сандро (Италия). Поначалу оно выпускало около 350 автомобилей FIAT Ducato, Citroen Jumper и Peugeot Boxer в день. Теперь ежедневный выпуск автомобилей вырос до 900 штук. К производству подключился и турецкий TOFAS, вносящий свою посильную лепту.

Самое интересное, что до окончания Commercial Show в Бирмингеме никто и слыхом не слыхивал о готовящейся презентации целого нового семейства автомобилей, а тут раз... И сразу после окончания шоу, на тебе, дорогой товарищ зритель, еще

один небольшой подарочек из четырех автомобилей: три с уже знакомыми названиями, а один – концепт, с абсолютно новым.

Самое главное, автомобили уж очень интересные, да и семейство само по себе очень богатое. На этот раз

в Италии будет изготавливаться только половина машин, а вторая – во Франции, в городе Валленсине. В марте прошлого года в качестве эксперимента малую толику производства «перекинули» в Турцию на завод BURSA, принадлежащей фирме



TOFAS. Вероятно, это сотрудничество будет расширяться.

На разработку нового семейства и реконструкцию производства ушло 1,1 миллиарда евро. Кодовое название новых моделей X250. Для сварки кузовов и сборки автомобилей будут задействованы 23 робота.

Работы над новым семейством начались в 2002 г. Главное требование к его членам можно сформулировать так: «современный автомобиль, резко отличающийся от остальных, но сохранивший некоторую преемственность поколений». По большому счету, разработчики смогли этого добиться. Автомобиль резко отличается от своих одноклассников и весьма привлекателен. Вы еще не однажды встретитесь с этими машинами на страницах нашего журнала. А пока сообщим только минимальную техническую информацию.

Полная масса фургонов колеблется от 3 до 4 т. При этом на модификации с полной массой от 3 до 3,5 тонны устанавливаются 15-дюймовые колеса, а на модификации с полной массой от 3,5 до 4 тонн – 16-дюймовые. Грузоподъемность машин составляет от 1000 до 2000 кг. Фургоны имеют три варианта колесной базы, 4 варианта длины и три – высоты. Полезный объем фургонов – от 8 до 17 кубометров. Пассажирская версия и грузовичок сначала будут выпускаться только под маркой FIAT. Отдельно поставляемое шасси имеет четыре варианта длины базы и пять размеров длин. Это касается стандартных вариантов. А по заказу могут изготавливаться шасси любых разумных размеров.

На автомобили устанавливают новые турбонаддувные 16-клапанные дизели с системой Common Rail и многоточечным впрыскиванием топлива, что снижает токсичность выхлопа и повышает экономичность. Мощность семейства двигателей составляет от 100 до 157 л.с. Выхлоп соответствует нормам Euro-4. Коробки передач устанавливают либо с пятью, либо с шестью ступенями. Все тормоза – дисковые.

Стенд с новинками украшал концепт, изготовленный на базе FIAT Ducato и названный Truckster. Это спортивный грузовик, подготовленный к кольцевым гонкам. Вот только в каком классе он должен выступать, пока непонятно.

А если коротко – симпатичное получилось семейство и вовремя...



THE NEW INTERNATIONAL®
ProStar
 MILES AHEAD



30

International Prostar: как зажигают за-звезды

Недавно в Соединенных Штатах закончилось автошоу грузовых автомобилей Mid America Trucking Show 2006, проходившее в Луизвилле. Показано было много интересных грузовиков и коммерческих автомобилей, но несомненной звездой автошоу стал «принципиально» новый автомобиль Prostar фирмы International Navistar. На его разработку ушло пять лет и \$300 миллионов. На русский язык название новинки можно перевести как «За-Звезда» (pro – contra: за – против).

Том Богмен (Tom Vaughman), вице-президент и ведущий менеджер Heavy Truck Group, International Truck and Engine Corporation заявил: «Мы создавали этот автомобиль так долго по простой причине. Желая добиться невиданного доселе качества, мы пла-

нируем довести гарантийный срок эксплуатации автомобиля до десяти лет, а общий срок службы мы пока вообще не ограничиваем. Заканчиваются работы над новым сверхнадежным семейством двигателей. А автомобиль создавался с учетом результатов

многократных продувок в аэродинамической трубе, благодаря чему наши специалисты добились оптимизации формы всех наружных деталей, теоретической экономии топлива в 20%».

Здесь Богмен немного лукавит, потому, что во-первых, продувались



макеты в масштабе 1:8. А во-вторых, точность результатов, полученных продувкой таких масштабов даже после компьютерной корректировки не может быть выше 50%. То есть, выражаясь языком русских инженеров, «плюс-минус паровозная остановка». Так что заявленной экономичности с почти стандартной формой «обвесов» на практике ожидать не приходится. Подобных результатов добиваются специально оборудованные транспортные средства со множеством технических хитростей и целиком окрашенные специальной, очень дорогой краской с несколькими этапами полировки. И такой автомобиль стоит – ого-го, сколько... А здесь речь идет всего лишь о серийном грузовике класса 8, которому еще неизвестно какой полуприцеп придется буксировать завтра. То одному Богу известно.

Кстати, независимая Computational Fluid Dynamics при недавней продувке образца в натуральную величину с полуприцепом в своих замерах смогла



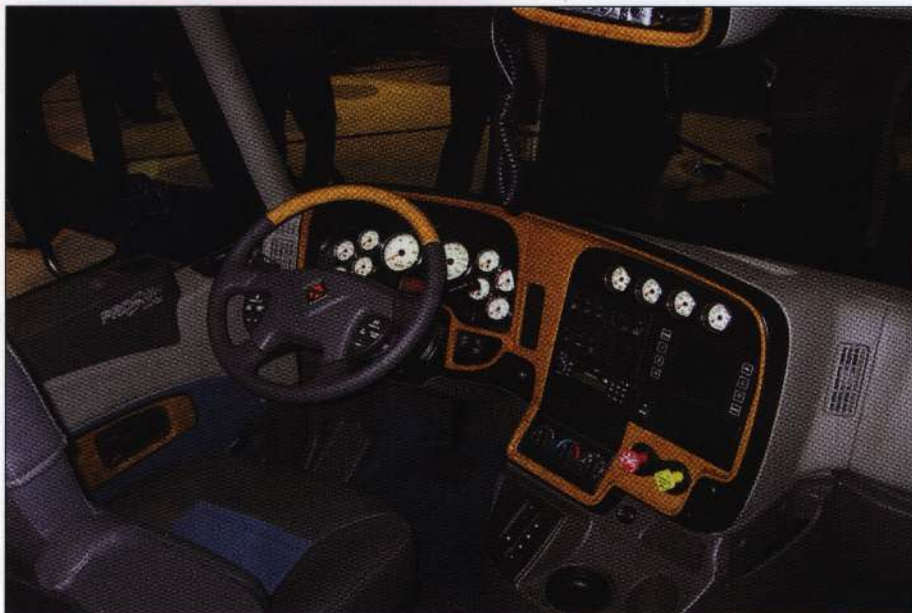
засечь только куда более скромное значение экономии – 8%. Так что реклама – двигатель торговли! К слову, такая величина вполне достижима для почти любого ухоженного нового грузового автомобиля такого класса...

Несомненно, появление нового грузовика, особенно в Соединенных Штатах, событие большое и долгое время обсуждаемое. Кроме того, началу производства предшествует грандиозная рекламная кампания,

много обещающая и практически не оставляющая шансов скептикам. Так произошло и на этот раз. Navistar планирует выпускать семейство новых грузовиков класса 8 (по американской классификации). Пока в него войдут только седельные тягачи с различным «обвесом» или без него и с различной высотой капота и рисунка блоков головных фар. Автомобиль назвали International Prostar. Вновь International, хотя эмблема на интегральном капоте говорит нам – это Navistar.

С технической точки зрения чего-то принципиально нового практически нет. Разница только в мощностях двигателей испытываемых автомобилей – Cummins мощностью от 480 до 540 л.с. Новые «родные» моторы пока не готовы. А так – привычный американский «конструктор» для взрослых: коробка передач Fuller, мосты Rockwell и все остальное в том же духе. Даже аэродинамические детали и спальные кабины изготавливались на стороне.





Особого разговора требует внешность новинок. Было изготовлено больше десятка поисковых макетов в масштабе сначала 1:8, из которых затем пять изготовили из пластика в натуральную величину. Один из них со щелевидными фарами и оригинальными окнами вытяжки горячего воздуха из-под капота показан на одной из наших фотографий. Он-то, откровенно говоря, и выглядел гораздо смелее и симпатичнее. Очень показательным с дизайнерской точки зрения является полное отсутствие прямых линий в различных объемах кабин. Хромированные фрагменты в цельных деталях (бампер, например, и боковые щитки) тоже здорово украшают автомобиль. В общем, можно говорить о красоте. Главное, конечно, автомобиль сильно отличается внешне от своих одноклассников в лучшую сторону.

Базовыми являются три модификации: со спальным местом и высоким драгфойлером, со спальным местом и низким драгфойлером и вообще без спального отсека. Главным размером для американцев является по-прежнему расстояние от бампера



до задней стенки спального отсека, а если его нет, то кабины. От этой задней стенки отмеривается седельное устройство, расположение задних мостов и т.д. Так вот, это расстояние, ВВС (bumper-to-back-of-cab), у самого крупного автомобиля равно 122 (примерно 3660 мм). На перечисленных модификациях строятся уже самые различные автомобили с опциональным оборудованием (спальное место хоть длиной в 10 м).

И несколько слов об интерьере кабины и электронике. Всем известно, что именно американские водители именно тяжелых грузовиков как



раз не очень-то приветствуют разного рода электронику. А вот Prostar имеет массу электронных «штучек», начиная с управления всеми системами двигателя до мощнейшей навигационной системы, которая даже сообщит оператору в другом штате, что в автомобиле неполадки. А само информационное табло находится справа от водителя. Вообще-то, оформление выставочной панели приборов отличается от стандартного, но в любом случае она довольно сильно разнится с остальными американскими грузовиками.

Начиная с 2004 г. 25 опытных образцов прошли более шести миллионов(!) миль. Такова была «обкатка» новинок.

Автомобиль встанет на конвейер лишь в первом квартале следующего года на заводе International Assembly Plant (Четем, Онтарио, Канада).



UTS UNITED TRUCK SERVICES



CATERPILLAR



ООО «Юнайтед Трак Сервисиз»

РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПРОИЗВОДСТВА США
FREIGHTLINER, INTERNATIONAL
 РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЕЙ **CUMMINS**
 ДИАГНОСТИКА ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
 АГРЕГАТНЫЙ РЕМОНТ
 ПРОДАЖА ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ
 ПРОДАЖА АВТОМОБИЛЕЙ **FREIGHTLINER**
 ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ
 РЕГИОНАЛЬНЫМ ДИЛЕРАМ



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

ООО «БалАвтоТорг»

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

DIESEL TECHNIC GERMANI

SCANIA, VOLVO, DAF, MAN, MBENZ



SCANIA
 VOLVO
 MERCEDES-BENZ
 DAF
 MAN

МКАД 31-й км
 павильоны Б-1-7 и Б-1-8

Тел.: (495) 781-8035,
 781-8387, 745-1622

E-MAIL: INFO@DIESELTECHNICS.RU

ПРОДОЛЖАЙ ДВИЖЕНИЕ!



ОПТОМ И В РОЗНИЦУ



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ:
MAN MB DAF SCANIA IVECO RENAULT VOLVO
 ДЛЯ ПРИЦЕПОВ И КОМУРИЦ/ПРИЦЕПОВ С ОСЯМИ:
BPW ROR SAF TRAILOR FRUEHAUF KASSBOHRER

- Амортизаторы подвески и кабины FEBI, KONI, SACHS
- Барабаны и диски тормозные FEBI, RSM
- Детали подвески и рулевого управления FEBI, AUGER
- Диски, корзины сцепления, валы подшипники LUK, SACHS
- Кольца поршневые, пальцы, поршни, вкладыши SM, KS
- Компрессоры KNORR, WABCO, TRUCKTECHNIK
- Пневмоаппаратура WABCO, KNORR, TRUCKTECHNIK
- Пневмоподушки FIRESTONE, AIRTECH
- Радиаторы BEHR, NISSENS; Турбины GARRET, HOLSET
- Распылители, форсунки, пистолетные пары и т.д. BOSCH
- Ремкомплекты редукторов, детали КПП EURORICAMBI
- Ремкомплекты сервальных устройств JOST, +GF+, BIG D
- Стартеры, генераторы BOSCH и др.
- Стулцы, подшипники, сальники FEBI, UC, ELRING
- Тормозные накладок PAGID, ROULLUNDS
- Фары, стекла фар, лампы, фонари BOSCH, FEBI, OE
- Фильтры воздушные, масляные, топливные MAHLE, FEBI

г. Москва
 ул. Вазерная, 46/2
 (в здании Автокабината №42)
 3-й этаж, офис 301



тел.: +7 (495) 956-95-33
 784-86-00
 businessauto@mail.ru
 ICO 478-04-236

РЕКЛАМА

запчасти для
VOLVO TRUCK
 F/FH/FL/FM

«Альфа Авто» тел. 746-0914
 e-mail: alpha-avto@mail.ru т/ф 355-9739



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 Сервисиз»
 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

«Альтернатива»
 Московская
 Область,
 Ленинский р-он
 Старокаширское ш. 29 км,
 Тел.: (495) 508-22-76



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

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



А. Красиков



А КОНЦЕПТ ЛИ ЭТО?

Грузовое отделение концерна VOLVO совсем недавно объявило через прессу о запуске грузового автомобиля – автобуса Volvo DCV (Distribution Concept Vehicle) в серийное производство. Автомобиль создавался на редкость долго и по неизвестным причинам до сих пор называется концептом. В его создании принимали участие инженеры и дизайнеры непосредственно отделения Volvo Truck, инженеры и технологи из TFK, исследователи из Шведского института технологии транспорта и эксплуатационники из транспортной фирмы Schenker Akeri AB. Работы шли почти два года, и в прошлом году автомобиль был показан широкой публике практически безо всяких комментариев. А в эти дни вся пресса только и говорит об этом «концепте», как о совершенно новом и небывалом виде грузового транспорта.

Чтобы не быть голословными, приводим фотографию 30-летней давности чехословацкого автомобиля Skoda 706 RTO с аналогичными функциями, но, естественно, безо всякой электроники и новейших технологий изготовления. Образчик умышленно взят из программы одной из социалистических стран – всем известна некая инерционность и даже отсталость их

автопрома от «капиталистов». Единственно, следует уточнить, что специализированных фирм, выпускавших подобные автомобили на базе автобусов или грузовиков серийно, только в одной Европе можно было насчитать не один десяток, а в холодной Скандинавии их штучно выпускали практически все крупные автобусные заводы. Так что слово «концепт» здесь

проходит с большой натяжкой. Что же касается главного аргумента (одной правой двери), то большинство серийных автобусов именно такой кузов и имеют – водитель выходит справа через пассажирскую дверь. Но обо всем по порядку...

Новый образец предназначен для перевозки мелких и крупногабаритных грузов в черте города и ближай-

ших к городу поселках. Возникает закономерный вопрос: для чего у него на крыше кабины установлен драг-фойлер (обтекатель)? Ведь уже десятки лет известно, что он эффективен при скоростях от 80 км/ч и выше. При меньших скоростях он только мешает... А в городе особенно не разогнаться, да и правила дорожного движения вовсю работают! Ну ладно, ради красоты – это очень условно. Для удобства размещения разнокалиберных коробок и пакетов грузовой отсек оснащен наборными полками и определенным свободным пространством для грузов особо больших размеров.

Автомобиль с полной длиной 10,2 м, шириной 2,6 м и базой 5,5 м как бы состоит из кабины водителя и грузового фургона, соединенных воедино. Проход в грузовой отсек осуществляется через дверь из кабины водителя. Он работает один. Легкие грузы и посылки небольшого размера водитель выносит через правую дверь вручную безо всякой механизации, а громоздкие или крупногабаритные посылки погружаются и выгружаются при помощи подъемника, роль которого играет нижняя часть задней двери кузова. Управление погрузочным люком осуществляется с пульта, находящегося на правой стороне кузова. То есть водитель, он же грузчик, ни при каких условиях не должен появляться у левой стороны автомобиля: вход-выход справа, выгрузка справа, и даже управление подъемником – тоже справа. Это один из «козырей» разработчиков. Водитель, он же грузчик, постоянно находится в безопасности от транспортного потока.

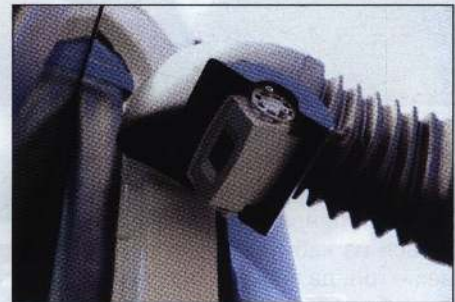


Skoda 706 RTO тридцатилетней давности

Во время погрузки-разгрузки за перемещением крупногабаритного груза следят специальные датчики, подающие звуковой сигнал при опасном крене или сползании коробки с подающего лотка. Оператор мгновенно принимает необходимые меры. Притом, что эти операции производятся полуавтоматически, то есть водитель может наблюдать за всем происходящим сзади со своего водительского кресла. Информация передается от задней и боковых миниатюрных видеокамер, встроенных в кронштейны зеркал заднего вида, на монитор в панели приборов. Управление камерами осуществляется отсюда же при помощи специального пульта.

И еще один момент: специалисты из исследовательского центра TFK утверждают, что количество прыжков водителя с грузовой платформы или кабины на землю практически сводится к нулю, естественно, и количество травм также. Это уже доказано многомесячной эксплуатацией фур-

гона. То же самое отмечают и водители-транспортники из фирмы



Дополнительная камера





Schenker. Но одно весьма ощутимое неудобство все-таки пока остается. С несколькими коробками в руках, не видя ступенек, очень трудно спустаться из кабины водителя. А ступенек – три, да еще и от нижней до земли добрых 350 мм. Здесь необходимы определенные навыки, не свойственные водителю. И климатическая обстановка салона фургона оставляет желать лучшего, особенно в зимнее время, а ведь эксплуатация автомобиля пока намечена в Скандинавии, в северных странах, где теплые дни по одному считают. Этот вопрос в концепте не решен вовсе.

Но, конечно, есть и плюсы. Инженеры из Шведского института технологии транспорта подсчитали, что при массовом использовании таких DCV количество более мелких развозных автомобилей можно будет сократить, по крайней мере, вдвое. Правда, вопрос с топливом пока не решен. Для расчетов взята его сегодняшняя цена, но какой она будет через несколько лет? А ведь фирма Schenker взяла на себя обязательства каждый год отправлять подробнейший отчет в Volvo Truck об эксплуатации нового грузовика в течение пяти лет – срок немалый и обязательства нешуточные.



У водителя очень удобное рабочее место – панорамное ветровое стекло с низким подоконным брусом, эргономически продуманное расположение всех органов управления, соответствующее современным нормам и требованиям.

И несколько слов о технике нового автомобиля. Он базируется на автобусном шасси Volvo B12M с двигателем, расположенным горизонтально за передней осью, в базе. 12-литровый дизель DH12D имеет 6 цилиндров и развивает мощность 340 л.с. при 1800 об/мин и крутящий момент 1700 Нм при 1200 об/мин. Он агрегируется с автоматической коробкой передач. Шасси имеет ABS, гидравлический ретардер и запатентованную систему торможения



двигателем VEB (Volvo Engine Brake). Полная масса концепта 18 000 кг. Он также оснащен вольвовской системой предупреждения, когда в «мертвой» зоне для водителя появляется какой-либо объект. Кабину водителя изготовила автобусная фирма Saffle Karosseri, фургон – SKAB, а общую сборку всего автомобиля выполнила Swedish Firebus. Как будут развиваться события на конвейере, покажет время.

И наконец, мнение автора об этом автомобиле. Конечно, «концептом» в полном смысле этого слова данный автомобиль назвать нельзя. Просто «все новое – хорошо забытое старое». Достаточно вспомнить германскую фирму Askermann, выпускавшую целую гамму подобных фургонов, да еще с прицепами.

Мы знаем о повышенной активности фирмы VOLVO в последние годы. Так что появление этого автомобиля может быть частью ее рекламной кампании. А через год о нем никто и не вспомнит... А может быть, это попытка гиганта вторгнуться на традиционную территорию сравнительно мелких производителей? Время покажет.



ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС

ПРОДАЖА ЗАПЧАСТЕЙ

■ Амортизаторы

KONI
BUS TRUCK & TRAILER

■ Тормозные
накладки

BERAL

■ Оригинальные
запчасти

VOLVO

■ Пневморессоры
WABCO
GOODYEAR■ Оригинальные
запчасти к осевым
агрегатам BPW,
SAF, ROR

SAF

■ Седельные и
тягово-сцепные
устройства
+GF+, V.ORLANDI

VORLANDI



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

Оптовые и розничные продажи

www.gt-service.ru, e-mail: gts@gt-service.ru

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

GT
GLOBAL TRUCK
SERVICE

37



ITT Industries

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

GT
GLOBAL TRUCK
SERVICE

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



Алексей Виноградов
Фото автора



Коронованный тягач

Чем славится Америка? Конечно, грузовиками – большими, трехосными, носатыми, с виллой за спиной водителя. Впрочем, «виллой» жилой отсек среднего «американца» выглядит только на фоне европейского магистрального тягача. Ибо их интерьер достаточно комфортен даже для постоянного проживания, но выполнен по принципу «просто и со вкусом». Но по дорогам Северной Америки колесит и немало машин, которые по комфорту так же соотносятся со «средним американцем», как номер «люкс» с обычной гостиничной комнатой.

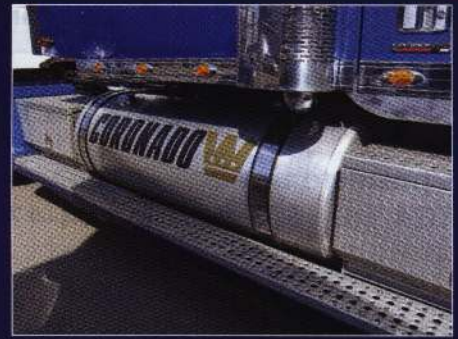
Российские транспортники среди главных достоинств «американцев» до последнего времени числили кроме жилого отсека колесную формулу 6х4, благодаря которой они гораздо лучше тащат полуприцеп по заснеженной дороге, а также демократичную цену. Легко догадаться, что исполнение «люкс» на наших дорогах практически не встречается. Но все когда-нибудь происходит впервые. И вот автоцентр UTS United Truck представил нашим соотечественникам Freightliner Coronado. Собственно, это Century Class со спальным отсеком средней длины и колесной базой 6,61 м, только старательно украшенный, хорошо

оборудованный и оснащенный. И поддерживаемое спальное отсека более комфортно. Разумеется, все это очень сильно подняло цену автомобиля, однако на первой же выставке она вызвала огромный и вполне практический интерес. Разумеется, машина интересова и транспортников, но никак не с практической стороны. А вот спортсмены, которым для перевозки инвентаря нужен автопоезд, или политики, нуждающиеся в передвижных офисах, смотрели на нее уже совсем другими глазами.

Coronado буквально сияет. В его оформлении щедро использованы хромированные поверхности, алюми-

ний и нержавеющая сталь. И даже дисковые колеса и ступицы сверкают серебристой краской. Кстати, обилие хрома – это не только блеск, но еще и практичность: хром практически не смачивается, поэтому и загрязняется меньше, и моется легче. Добавляют машине шарма и два цилиндрических алюминиевых топливных бака, вмещающих в себя 1200 л. В системе топливоподдачи имеется подогреваемый водоотделитель.

На автомобиле установлен 14-литровый Detroit Diesel S60 мощностью 515 л.с. К слову, моторы именно этой фирмы, правда, несколько меньшего рабочего объема и соотве-



твенно мощности, устанавливают на подавляющее большинство машин Freightliner. Двигатель Coronado работает в паре с коробкой передач Eaton Fuller RTLO-16918B. Она механическая, а вот число ступеней – 18 – впечатляет. Ведущие мосты – TDA RD-23-160/RR-23-160. Они снабжены блокировкой межосевого и межколесных дифференциалов. Задняя подвеска пневматическая, регулируемая по высоте. Тормозная система содержит ABS, имеется система экстренного торможения прицепом.

Седло можно перемещать вдоль рамы. Что примечательно – для этого нет нужды выходить из кабины. Допустимая нагрузка на седло составляет 21 т.

Но главное – это интерьер кабины. Она, кстати, высокая (RR), установлена на пневмоподвеске. Рабочее место водителя радует и глаз и руки. Многочисленные вставки «под дерево» и фанерованная приборная панель придают шарм. А руль с деревянными элементами просто приятно держать в руках. В целом эргономика машины исчерпывающе описывается одним словом: Freightliner. Остается добавить, что имеются и круиз-контроль и трактшн-контроль.

Главная прелесть машины – спальный отсек. По компоновке он ничем не отличается от спального отсека

Century Class с кабиной такой же длины. Но понимаешь это далеко не сразу. Там, где у обычной машины пластик, здесь – кожа. А на месте зашторенных этажерок стоят полноценные шкафы с дверцами. В одной из ниш «живет» телевизор. Спальные места, а их два, – это даже не полки, а нормальные диваны. Нижний по европейским автомобильным меркам можно назвать двухспальным. И даже по меркам квартиры у него хоть и не двухспальные, но вполне достойные размеры. Верхний диван по ширине почти не уступает нижнему.

Границу между рабочей и спальной зонами кабины обозначают два шкафа. Но никакой перегородки нет, поэтому на стоянке можно пользоваться всем внутренним объемом. Для поддержания в нем должного микроклимата автомобиль располагает обычным отопителем, двумя автономными подогревателями – воздушным и жидкостным, который работает и как предпусковой, а также кондиционером.

Подводя итоги, можно сказать, что коронованный Freightliner Century Class предоставляет «сервис полнейший, здесь для экипажа комфорт и уют.» Так, кажется, пела хозяйка гостиницы в популярном некогда фильме. Ну а если и не совсем так, то что за беда? Главное, что сервис-то действительно полнейший.



И. Никитенко, по материалам журнала Trucker

Клуб «миллионеров»

Сравнительные испытания в реальных условиях эксплуатации седельных тягачей MAN TGA 18.460 и Scania 164-470 после пробега в 1 млн. км позволили подвести итоги.



Рубеж в 1 млн. километров взят! Продолжительный испытательный пробег гамбургской транспортной компании теперь завершен: на спидометрах седельных тягачей Scania 164-470 и MAN TGA 18.460 пробег более 1 млн. км, и они могут ехать дальше...

По мнению руководителя транспортной компании Дирка Траппела, удовлетворенного результатами пробега обоих тягачей, тому не приходится удивляться. И это несмотря на то, что у немецкого тягача после 829 тыс. км пробега наблюдался износ гильз цилиндров, и пришлось полностью заменить двигатель.

Дирк Траппел вспоминает, что такое уже было 40 лет назад. Тогда автомобильный парк состоял почти целиком из одних грузовиков MAN, и баварский дефект известен. Тяжелее пришлось коробке передач, которая после 1000 км пробега отказала и была заменена на значительно более дорогую ZF. С тех пор баварец служил безотказно. Расход топлива оставался на уровне примерно 32,55 л/100 км на первых 500 тыс. км пробега.

Тягач компании Scania показал на второй половине средний расход топлива 32,72 л/км, однако сохранял этот параметр даже устойчивее, чем «мюнхенец». Кроме прокладки под головкой четвертого цилиндра после

590 816 км пробега шведскому мотору потребовалось только заменить на новый комплект насос-форсунок и произвести регулировку клапанов. После этого V-образная «восьмерка» снова заработала ритмично.

Ходовая часть Scania 164-470 вела себя по-другому: при пробеге 795 886 км был заменен пружинный энергоаккумулятор заднего моста, а еще спустя 15 тыс. км отказал сепаратор подшипника. Затем пришлось менять компрессор и моторный тормоз.

В остальном ремонтные работы оставались в оправданных рамках. Кроме того, электродвигатель стеклоочистителя и систему тяг и рычагов у обеих машин после определенного пробега Дирк Траппел причислил к «изношенным» узлам.

Предприятиями техобслуживания и у MAN, и у Scania Д. Траппел вполне удовлетворен: все проблемы быстро устраняли, а когда возникала необходимость, им помогали выйти из затруднительного положения, даже шведский тягач иногда обслуживали в мастерской MAN.

Водители также охотно работали с «миллионерами»: оба работали в составе автопоездов на маршрутных перевозках между районами Рейн-Майна и ганзейским Гамбургом с одним экипажем. Как их предшественники, они обратили внимание на то, что у машины MAN отсутствуют более до-



рогие отделочные материалы внутри кабины, а у Scania – большие крышки багажников, расположенных снаружи. Водителям следующего поколения грузовиков Scania придется от них отказаться, так как ближайшие новые автомобили придут из Седерталя с кабиной Highline, зато с шестицилиндровыми двигателями мощностью 420 л.с.

Главным основанием для решения был договор на полное техобслуживание при пробеге свыше 1 млн. км, предложение которого не сделали изготовители-конкуренты из Донау и Изара. Кто же удовлетворится пробегом в 800 тыс. км, когда он может получить целый 1 миллион?

Эксплуатационный расход топлива

Пробег, км	MAN TGA 18.460	Scania 164-470
550 тыс.	31,95	35,68
600 тыс.	32,51	33,81
650 тыс.	33,90	36,60
700 тыс.	32,53	30,46
750 тыс.	32,27	31,33
800 тыс.	31,61	32,78
850 тыс.	34,78	31,82
900 тыс.	32,13	31,83
950 тыс.	33,23	31,40
1 000 тыс.	30,60	31,52
В среднем за пробег, км		
0 - 500 тыс.	32,56	31,56
500 тыс. - 1000 тыс.	32,55	32,72
Общий	32,57	32,14

Работы, которые потребовались грузовикам при пробеге с 500 000 до 1 000 000 км.

Техобслуживание/ремонт *через пробег, км MAN TGA 18.460

510 514	Замена цилиндра переключения коробки передач
534 055	Замена клапана управления системы рециркуляции отработавших газов
560 545	Техобслуживание S6, замена моторного масла
572 876	Конденсатор климатической установки потерял герметичность и был заменен, также заменены все дверные шарниры
643 838	Техобслуживание S12, замена всех масел
643 838	Установлен новый тормозной суппорт на переднем мосту
647 635	Установлены новые: коллектор, прокладка коллектора, стартерная аккумуляторная батарея и натяжитель клинового ремня
672 600	Замена генератора
723 337	Техобслуживание S6, замена моторного масла
769 061	Заменен датчик уровня воды
775 529	Заменен жгут проводов регулятора
783 640	Заменена соединительная головка тормозной магистрали полуприцепа
787 913	Произведено техобслуживание
803 895	Техобслуживание S12, замена всех масел
807 981	Заменен датчик частоты вращения коленвала
829 009	Износ гильз цилиндров и поршневых колец, замена двигателя
830 000	Заменены сцепление и коробка передач
885 300	Техобслуживание S6, замена моторного масла, установлены новый турбоагрегат, модуль для системы рециркуляции отработавших газов
906 051	Заменена прокладка головки цилиндров компрессора
908 273	Заменен радиатор системы охлаждения
912 124	Заменено реле HGS
1 000 000	Техобслуживание S6, замена масла

Примечание: * черным - техобслуживание; красным - ремонт.

Техобслуживание/ремонт через пробег, км Scania 164.470

539 634	Замена моторного масла
559 252	Замена шланга радиатора охлаждения ретардера
562 115	Заменен глушитель, установлены и отрегулированы новые поперечная рулевая тяга и маятниковый рычаг рулевой трапеции
570 791	Заменен водяной насос
582 600	Заменен кран подвода жидкости к отопителю
590 816	Техобслуживание: все масла и фильтры заменены. Головка четвертого цилиндра заменена. Заменен кольцевой переключатель диапазона делителя коробки передач
653 279	Заменен насос стеклоомывателя
657 912	Техобслуживание: замена моторного масла
736 000	Техобслуживание: замена моторного масла и всех фильтров
752 940	Замена топливopодкачивающего насоса и регулятора
795 886	Техобслуживание: М-проверка, замена масла замедлителя. Заменены насос-форсунки, клапаны отрегулированы, заменены пружинный энергоаккумулятор и пневмобаллон пневматической подвески на заднем мосту, клиновой ремень и натяжной ролик
810 917	Вышел из строя подшипник заднего моста. Заменены тормозные накладки заднего моста, клиновой ремень и направляющий ролик
812 488	Установлен новый компрессор
864 500	Техобслуживание: замена моторного масла и топливного фильтра
870 306	Установлен новый генератор, заменен кольцевой переключатель диапазона делителя коробки передач
930 421	S- проверка, замена моторного масла
941 597	Замена воздушного клапана моторного тормоза
970 524	Заменены аккумуляторные батареи
1 005 553	L-техобслуживание: замена всех масел

Примечание: * черным - техобслуживание; красным - ремонт.



Чудо-автобусы Зеленого континента



А. Красиков

Скажем сразу, этот короткий репортаж пока только ставит нашего читателя в известность, что совсем недавно в Австралии (в Сиднее) прошло грандиозное автобусное шоу, а в рамках Игр доброй воли в апреле этого года прошла автобусная выставка, посвященная только автобусным новинкам из Австралии и Новой Зеландии. В одном из ближайших номеров мы планируем рассказать гораздо подробнее, пожалуй, о самых красивых автобусах на планете (это – уже мнение автора) в массовом порядке. Это один из тех случаев, когда зрителя совершенно не интересует, на каком шасси базируется автобус, какая у него скорость и прочие технические подробности. Австралийскими автобусами можно часами просто любоваться, хотя и в шасси национальных производителей много удивительно грамотных и просто уникальных конструкций.

Европейским, американским, японским автобусам очень далеко по дизайну до среднего австралийского автобуса. Да и по технологии изготовления они далеко впереди. Практически без исключения все современные автобусы, несмотря на свои размеры, имеют цельнотянутые борта, только вклеенные стекла, причем в ОДНОЙ ПОВЕРХНОСТИ с бортом кузова, многоосные ходовые части и многое другое, что только появляется в странах других континентов. А здесь применяется иногда уже по несколько десятилетий, а ведь это не концепту-

альные разработки, а простой пассажирский транспорт. При этом все сказанное относится не только к туристическим автобусам с их «антикенгуринами» и прочей экзотикой, но и к «простым» городским, которые практически все, как говорят в Европе, супернизкопольные. То есть высота пола (без единой ступеньки) у «городских» новинок имеют расстояние от дорожного полотна 150–170 мм и ниже (!). Как это ни прозвучит странно, с австралийскими автобусами серьезно могут поспорить автобусы Таиланда и некоторых государств Малайзии.

Конечно, как говорят, при прочих равных условиях.

Просто удивительно!

При населении целого материка всего в 20 миллионов человек (кстати, на крохотном островке Тайвань живет почти 22 миллиона, а праздничная Москва «вмещает» до 21 миллиона одних только легальных жителей и гостей) здесь задействованы около 50 исключительно автобусных заводов и примерно столько же выпускающих кроме того, грузовую и специальную технику. Правда, много совместных предприятий с Новой Зеландией.



Volgren CR228 на шасси Volvo B12BLE



P&D City, шасси MAN 12 220 HOCLLF



NCBC Downtown, шасси Mercedes-Benz O500LE



Motorcoach DD, шасси Scania K124IB

Но пора о конкретных автобусах и их выпускающих фирмах. Единственное уточнение – мы покажем не просто модели или расскажем всего о нескольких фирмах, а покажем разные классы австралийских автобусов. Скорее всего, как и в предыдущих автобусных обзорах, мы пойдем по алфавиту. Первым у нас стоит автобус фирмы ALAN B. DENNING из Брисбена (территория Квинсленд). Показанный автобус GALAXY производится уже фирмой Denning Manufacturing Pty Ltd, купившей в 2004-м ALAN B. DENNING, но прежнее название продукции пока осталось. 14,8-метровый 3-осный лайнер предлагает 46 мест путешественникам и туристам. Он, естественно, имеет все удобства и соответствует 5-звездочной европейской классификации, которая действует и в Австралии. Шасси VOLVO B12BR име-

ет двигатель мощностью 360 л.с. Кстати, следует напомнить, что все европейские «шассисты» выпускают для Малайзии и Австралии специальные шасси с некоторыми отличиями.

Следующий красивейший 4-осный туристический автобус выпущен фирмой AUSTRALIAN AUTOBUS (тоже из Квинсленда) и в зависимости от модификации и планировки салона может иметь от 51 до 73 мест для сидения. Длина этого монстра составляет чуть больше 16 метров (!), а багажное отделение имеет объем 14,7 кубических метра, как многие минивэны. Шасси SCANIA имеет двигатель мощностью 380 л.с. А какова внешность! Об аэродинамике в автобусостроении говорят редко, на то есть свои причины.

AUSTRAL PACIFIC GROUP, состоявшая из 4 самостоятельных фирм, подчинявшихся Clifford Corporation,

после ее краха в 1998 году смогла сохранить лишь небольшое производство и название. Этот 4-осник выпущен ею совместно с австралийско-новозеландской фирмой MILLS-TUI. Автобус имеет длину 15 метров и полный набор удобств чисто австралийского опционного оборудования. Шасси то же, только с некоторыми изменениями в связи с меньшим размером.

Фирма COACH CONCEPTS очень молода, но ее продукция ценится очень высоко. В основном она выпускает туристические 2- и 3-осные полтораэтажные машины, естественно, соответствующие высшему автобусному классу. Кстати, внешний вид 2-осного автобуса говорит сам за себя.

Автобусы COACH DESIGN из Брисбена каждый год удивляют автомобилиста новой моделью. Их набра-



Motorcoach Classic III, шасси Scania K124BTR



Mills-Tui Majestic, шасси Scania K113TR



Express на шасси Mercedes-Benz 0500RF-3



Denning Phoenix, шасси интегрировано в кузов

лось уже немало. Кстати, название фирмы весьма точно соответствует ее профилю – роскошные туристические 3-осные модели, проработанные до мелочей. А постоянное сотрудничество с германской MAN – в данном случае наличие шасси 24.420 обеспечивает этим гигантам отменную динамику.

Фирму CUSTOM COACHES (CC) из Сиднея представлять не надо. В прошлом году ей исполнилось 50 лет – юбилей! За это время выпущено столько моделей, что и не сосчитать. И сегодня производственная программа насчитывает более 20 разных автобусов – от низкопольных городских до многоосных двухэтажных. На фото показана одна из новейших моделей SB400. Это – рядовой «межгород».

DENNING MANUFACTURING PTY, Ltd – та самая фирма, которая образовалась в 2004 году. Вот у этого новейшего автобуса как раз необычайнейшая конструкция шасси. Основная одна средняя балка его проходит на высоте чуть больше метра (на этом автобусе, а на других – в зависимости от компоновки), а багажное отделение, двигатель, подвески и все остальные узлы и агрегаты как бы подвешиваются к ней. Самое интересное, что такая конструкция шасси применялась австралийцами лет двадцать назад повсеместно, как очень прочная и безопасная. Затем была забыта (появились готовые шасси – не надо ни расчетов, ни шассистов, ничего), а сегодня вновь появилась... Двигатели – CUMMINS и DETROIT DIESEL.

Годом рождения автобусной фирмы EXPRESS COACH BUILDERS считается 1995-й. Здесь выпускают все: разного класса автобусы – от городского до туристического и даже «дома на колесах». Показанная на фото машина – 15-метровый 3-осный «турист» на мерседесовском, относительно новом шасси O500 в австралийской модификации.

У MILLS-TUI «штаб-квартира» находится в Новой Зеландии, здесь же выпускается и спецтехника, а производство автобусов перекочевало в Австралию. Фирма выпускает всего четыре роскошных модели туристических автобусов. На нашей фотографии показана модель MAJESTIC на модифицированном шасси SCANIA K113.

На следующей паре фотографий показаны автобусы фирмы MOTOR-



Custom Coach SB400 шасси Mercedes-Benz OH1725



Coach Design, шасси MAN 24.420



Coach Concepts, шасси Volvo B7R



Australia Pacciblic, шасси Scania K113TR

COACH AUSTRALIA (MCA 1999 года рождения), опять же из Квинсленда. Автор десятки раз слышал от «автобусных фанатиков», что в Австралии дабл-декеры не выпускаются (?)...

И, наконец, три последних фото показывают два супернизкопольных городских автобуса фирм P&D и NCBC (NORTH COAST BUS & COACH), автобусы которой выпускаются и в Новой Зеландии, и в Австралии, а также низкопольный известный на весь мир фирмы VOLGREN AUSTRALIA, появившейся в 1977 году под крышей консорциума GREENDA CORPORATION. На 2-этажных автобусах этой фирмы ездит население Сингапура и Гонконга, а одноэтажные городские служат по всей Малайзии (конечно, и в Австралии, и Новой Зеландии)...

К сожалению, мы и так превысили журнальный лимит, но зато читатель теперь будет иметь представление о последних моделях австралийских автобусов. Одно крошечное добавление – все названия фирм соответствуют истинному их названию, хотя зачастую одно и то же слово пишется по-разному...



Alan-20B-20 Dennign-20 Galaxy-Volvo 20B12BR





ТРЕХЛУЧЕВАЯ ЗВЕЗДА ВНОВЬ ЗАСВЕРКАЛА ЯРЧЕ ВСЕХ

Маркетинг – великое дело, даже если торгуешь какой-нибудь ерундой. А здесь вновь ярко засияла мерседесовская звезда. И практически для всех – совершенно неожиданно. Мы уже успели привыкнуть к осенним выставкам Mercedes Omnibus Tage – «Дням автобусов Мерседес», но привыкнуть к неожиданностям невозможно. Максимум, чего все ожидали, так это показа полной гаммы новых Travego и Citaro различных длин и комплектаций, дополнительного оборудования и, может быть, некоторых их модификаций. Автомобильные журналисты немного заскучали в преддверии Детройта, а тут такое! Но факты – упрямая вещь...



Только закончился всемирный автобусный смотр в Кортрийке, закончились и выставочные репортажи. Тут-то мерседесовцы и открыли ворота залов своих экспонатов. Естественно, здесь были и Citaro, и Travego во всей своей красе. Но... Сначала в зале, а затем и на улице посетителей покорили своими размерами, необычностью формы и стиля красивый сочлененный Mercedes-Benz Caracity длиной 19 540 мм и с необычной колесной формулой. Это была совершенно новая разработка германских автобустроителей, и пока ее осторожно называли прототипом, хотя всем стало ясно, что до конвейера ему нужно сделать всего один шаг. Для руководства была очень важна реакция специалистов на появление такого творения. Но это еще не все...

Единственный вопрос, который некоторое время мучил практически всех, так это почему же в Кортрийке не показали Caracity и новый Integro. Но вскоре все разрешилось само собой, ведь не зря мы начали статью со слова «маркетинг». Будь эти автобусы показаны в Бельгии, их новизна попросту растворилась бы в общей массе новинок. Потому и было принято решение о показе автобусных новинок «последовательно-параллельно», и вовсе не факт, что вскоре не появится еще один какой-нибудь новый Mercedes.

Теперь об одной из новинок по-подробнее. Это самый крупный – Caracity. Его техника сильно отличается от существующих сочлененных автобусов. Он имеет четыре оси, две из которых ведущие, а две – управляемые. Уже непривычно, не правда ли? Колеса самой задней оси поворачиваются вместе с поворотом передних, повышая маневренность автобуса. Двигатель совершенно незаметно запакован в самой задней части автобуса (во втором звене) и смещен влево по ходу движения. Мотор собственного производства, модель OM 457 HLA, развивающая мощность 354 л.с. (260 кВт) и удовлетворяющий нормам Euro-4.

Двигатель очень плотно капотируется, так что ни в салоне, ни на улице его работу вообще не слышно. В стандартное оборудование помимо ABS входит и ASR. Автобус четко реагирует на самый незначительный поворот рулевого колеса, а на высоких скоростях его движение очень стабильно. Двигатель агрегатируется с автоматической 9-ступенчатой ко-





робкой передач ZF HP-ECOMAT. Габариты автобуса: 19 540 x 2 550 x 3080 мм, допустимый полный вес 32 т. Вес большой, но и вместимость немалая – 193 пассажира. В «гармошке» салона установлены жидкокристаллические мониторы.

Пора сказать и о его дизайне. По большому счету, стиль этого автобуса напрочь выпадает из всего существующего семейства. Центром композиции стилисты выбрали фирменную эмблему, к которой «стекаются» все основные поверхности и на ней же и замыкаются. Над колесными нишами заметны декоративные «бровки» – этот элемент уже стал традиционным для автобусов Mercedes. Очень сложное сечение имеет крыша. В задней части она заканчивается подобием антикрыла, но очень развитого и прозрачного для потока воздуха, который оставляет заднюю часть второго звена постоянно чистой. Несомненно, это решение продиктовано результатами продувки в аэродинамической трубе. Весьма впечатляет и остекление, имеющее только один подъем на боковине в конце «горожанина».

Автобус – низкопольный (145 мм) и имеет четыре широких двухстворчатых двери, почти полностью стеклянных и раздвижных (кроме передней), «обмен» пассажирами происходит очень быстро. Напротив каждой из дверей организованы накопительные площадки со спинками для стоящих, а в самой задней части (над двигателем) создан очень уютный «кубрик» для сидящих пассажиров. Очень красиво решено рабочее место водителя, собственно, это отдельная кабинка со своей дверцей, панелью приборов и органами управления. Все продумано до мелочей, возникал только один вопрос – будет ли Saracity на конвейере?

На ирреальный концепт он вроде бы не похож. Теперь можно ответить утвердительно – да, Saracity будет на конвейере, но не сегодня. Поначалу летом будет выпущена установочная партия из десятка штук, а после ресурсных испытаний в реальных эксплуатационных условиях и при положительных их результатах автобус и пойдет в производство. Уже сегодня желающих купить это чудо на колесах из разных стран не одной только Европы предостаточно.

И еще: мерседесовская звезда на передке как стопроцентный знак качества...



МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН 2006



С 30 АВГУСТА ПО 10 СЕНТЯБРЯ

ОРГАНИЗАТОРЫ:

 **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр


ОБЪЕДИНЕНИЕ
АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
РОССИИ

Официальная поддержка:



Генеральный спонсор:



Официальный спонсор:



Генеральные информационные спонсоры:



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



А. Красиков

BUSWORLD ASIA 2006

В конце марта, с 28 по 30 число, в Шанхае (Китай) проходила выставка Busworld Asia 2006. Она – филиал самой старой и большой автобусной выставки в мире Busworld Kortrijk (Бельгия). Правда, вопреки многоголосому хору практически всех западных и восточных, да и некоторых наших журналистов впечатление она произвела неоднозначное. Несомненно, выставка сыграла какую-то роль и в экономике, и в политике Китая. Но представьте себе: в стране с почти полутысячей одних только автобусных заводов (а многие крупные фирмы имеют по несколько предприятий, разбросанных по стране – данные статистической комиссии при ЕЭК ООН за прошлый год) на выставке экспонировались всего-то около двух десятков фирм!

Согласитесь, какое-то дикое несоответствие... И дело не только в дороговизне экспозиционной площади. Просто на этот смотр попали только фирмы, стремящиеся экспортировать свою продукцию, для остальных же она была пустой тратой времени и денег. Поэтому и сложилось впечатление, что на этот раз Busworld Asia обернулась большим конфузом, о котором стараются не говорить. Только

подумайте: экспонировались всего 4% производителей автобусов в таком большом государстве, как Китай! Все остальное – автомобильные технологии, аксессуары, шины, электроника и сотни других стендов, но без высоких технологий.

Однако пора и к автобусам. Начнем с буквы «А». Фирма Ankaï (Anhui Ankaï Automobile Limited Company), входящая в Anhui Ankaï Auto Group

Company, является одной из крупнейших автобусных фирм в Китае, выпускающая автобусы самого разного калибра (более 8000 в год) под двумя торговыми марками Ankaï и XingKaiLong. Вторая фирма и передала группе в свое время технологии, полученные из Германии, поэтому часть продукции имеет сильно модифицированную внешность знаменитых автобусов Setra.



Golden Dragon XML6125S3



FAW Coaster CDL6700D



Daewoo GDW6120HK



CBC-IVECO Eurorider

На выставке было продемонстрировано несколько автобусов этой группы. Приводим фото новейшего спального Ankaï HFF6121WA и туристического XingKaiLong. Спальный автобус имеет габариты 12 000 x 2500 x 3420 мм и вмещает от 44 до 53 спальных мест. Его полная масса составляет 17 500 кг. Двигатель – мерседесовский OM457LA мощностью 354 л.с. Автобус построен на базе двухосной предыдущей модели HFF6121WK62. Остается добавить, что, кроме этого, Ankaï является еще и официальным дилером Setra.

CBC-IVECO Eurorider 35 разработан всемирным гигантом Marcopolo и выпущен в прошлом году. Очень интересный штрих – на передке автобуса нарисовано шесть звездочек, хотя в Европе самые фешенебельные машины имеют их всего пять. Добавьте к этому бразильский фирменный стиль. А китайская CBC-IVECO поставила кузов на итальянское шасси с

бразильским двигателем Iveco 8640.41s мощностью 254 л.с. Автобус вмещает 57 пассажиров в креслах, предполагающих и полулежачее положение. Но это не спальный автобус. Габариты машины 11 980 x 2500 x 3650/3795 мм, а полная его масса составляет 18 700 кг.

Становление же самой фирмы произошло в 1999 г., когда произошло объединение Changzhou Iveco Bus Co.,Ltd. с Flexible of Changjiang Bus Group. Сегодня компания на трех территориях выпускает автобусы от мини до двухэтажных монстров. Возмужание фирмы прошло очень быстро, и сейчас она бурно развивается.

Совместное предприятие Gullin-Daewoo родилось за счет слияния китайского предприятия Gullin и части капитала южнокорейской Daewoo. Первыми продуктами нового СП стали автобус дальнего следования и двухэтажный спальный гигант, построенные из корейских комплектующих. В

этом направлении Gullin-Daewoo двигается и сегодня. Среди трех выставленных автобусов выделяется модель GDW6120HK – туристического класса, оборудованная по высшему разряду. Кстати, к сегодняшнему дню все автобусы этой фирмы приобрели чисто китайские черты. Показанная нами модель имеет длину 11 990 мм, ширину 2500 мм и высоту 3700 мм. Мощность двигателя 340 л.с., а максимальная скорость равна 120 км/ч. Пассажиров он вмещает 43+1+1.

Промышленный гигант FAW, выпускающий самую разную технику, известный на весь мир десятком своих заводов и производящий легковушки, грузовики и автобусы BCEX категорий, на выставку привез только несколько «перелицованных» автобусов на базе Toyota Coaster с местными индексами CDL6700D. В них даже японская эмблема на месте. Прямо какой-то завуалированный протест. Правда, перед самым началом выс-





JAC HK6125VIP Express



HuangHai City 6x2



HuangHai City 4x2



Golden Dragon XML6127S2

тавки промышленный гигант показал интересную пару автобусов с гибридным и электроприводами.

Xiamen Golden Dragon Van Co.,Ltd – один из десятка автомобильных заводов, работающих под торговой маркой Golden Dragon. Предприятие выпускает только автобусы длиной от 4 до 12 м и пассажироместимостью от 5 до 55 чел. Оно было основано в 1992 г. Общее финансовое положение таково, что оно позволяет помимо собственной прибыли еще и держать контрольный пакет акций второго по величине производителя автобусов в мире – фирмы King Long.

На Busworld Asia 2006 Golden Dragon занимал огромную площадь, на которой демонстрировалась масса новинок. Но, конечно, всеобщее внимание приковал новейший автобус Explorer XML6125S3, построенный на шасси SCANIA. Его дизайн разрабатывался в Италии (китайцы не признаются, кем именно из великих маэстро), а

построен он на китайском предприятии. Его длина 12 500 мм, ширина 2550 мм и высота 3450 мм. Автобус может вместить от 24 до 55 пассажиров в зависимости от планировки салона. Двигатель SCANIA серии «DC» развивает 340 л.с., а максимальная скорость машины составляет 120 км/ч.

Конечно, отдельно следует сказать о дизайне, для автобуса он совсем необычен. Наклоненные вертикальные блоки фар и отточенные формы подштамповок говорят больше о концепте, чем о предсерийном экземпляре. И попадет ли машина на конвейер, на этот вопрос ответа пока нет.

Второй автобус – XML6127E2, – является модернизацией уже известных моделей, но с индексами «E» и «E1». Габариты автобуса 11 985 x 2540 x 3640 мм, вместимость 24 – 55 чел., в зависимости от уровня комфорта салона. Мощность двигателя 326 л.с., а скорость – 100 км/ч. Если говорить о дизайне, то это чисто китайское иску-

ство, но, следует отметить, весьма высокого качества.

Liaoning Huanghai Automobile Group Co.,Ltd, куда входит и автобусная фирма Dandong Huanghai Automotive Co. Ltd., специализируется на выпуске автобусов, в основном городских. Хотя в программе присутствуют и междугородные машины. А недавно начавшееся сотрудничество с германской фирмой сразу же принесло свои плоды: уже в позапрошлом году удалось наладить производство городских автобусов по технологиям MAN. На выставке была представлена довольно большая гамма городских автобусов, изготовленных по германским чертежам. Но китайцы и здесь как могли внесли свои изменения. Двигателем в основном служит YC6105ZLQ местного производства, простой по конструкции и очень надежный агрегат мощностью 211 л.с. Приводим фото 15-метрового трехосного и 12-метрового автобусов.



Kinglong XMQ6895



Kinglong XMQ6110(K-01)



Kinglong-Higer V93, KLQ6129Q



Jinhua JNP6137S (Neoplan SpaseLiner)

Эти новинки Huahghai City должны в скором времени заменить национальную серию с индексами, начинающимися на DD, а их довольно много. Anhui Jianghuai Automotive Group Co., Ltd была создана в 1999 г. А Anhui JAC Automotive Co. существует с 1964 г. Группа заводов выпускает все, что относится к автомобильной промышленности: грузовики от полутонных крошечных до пятиосных 15-метровых, мини вэны, легковушки, автобусные шасси и спецтехнику. Одним словом, это не автобусный завод, а большая группа предприятий автомобильной промышленности. На выставке были показаны всего три модели, самых новых. Одна из них, HK6125, сфотографирована сзади. Спереди автобус не имеет ничего особенного, но заднюю панель стилисты явно лепили с особым вдохновением. Обычно именно на нее у них не хватает времени, но в этом – несомненно особом случае, все силы, кажется, были брошены именно на задок.

Jinhua Neoplan Bus Company образовалась совсем недавно и начала выпуск своих вариаций германских автобусов примерно за год до появления группы Neoplan и краха знаменитейшей фирмы Neoplan в Европе. Часть накопленных знаний, технологий и даже оборудования попали в Китай. С тех пор с завидным постоянством почти каждый год фирма выдает новинку, причем полностью конкурентоспособную даже на мировом рынке. Автобус Jinhua JNP6137S Neoplan Spaceliner показывается широкой публике второй раз, но уже с другим двигателем, трансмиссией, планировкой салона, а самое главное, со слегка измененным дизайном передка.

Под торговой маркой YOUNG MAN все эти автобусы стали продаваться относительно недавно, как раз во время коллизий в Европе, но она прижилась, и теперь вся продукция этого завода идет одновременно и с этим названием. Габариты показанного

двухэтажного автобуса составляют 13 700 x 2550 x 4000 мм – чисто европейские. Скорость автобуса – 120 км/ч. А вот двигателей два на выбор – MAN D2866LOH01 мощностью 338 кВт и MAN D2866LOOH29 мощностью 301 кВт. Средний расход топлива около 30 л. Отдельно следует сказать обо всех автобусах Neoplan этой фирмы – дизайн полностью китайский, немцы их только консультировали.

Наконец, мы подошли ко второй по величине автобусной фирме на планете. Это – King Long. Мы назвали ее так безо всяких тонкостей и полных названий по простой причине. У нее только в Китае шесть сборочных заводов и два совместных предприятия с Тайванем. Каждое из них выпускает от 2 до 8 тыс. автобусов в год и имеет собственное название, перечисление которых заняло бы целую страницу! Выпускает этот гигант автобусы от «малышей» до двухэтажных монстров и спецтехнику на шасси грузовиков.





Sany SY6105



Mudan Vip



Mudan MD6820LF



Mudan MD6120GDC

На выставке было выставлено несколько автобусов, среди которых и совершенно новые. Например, King Long XMQ6110Q (K-01). В скобках дан более короткий индекс, предназначенный только для экспорта.

12-метровый автобус имеет довольно необычный дизайн – этакую стреловидность передка, переходящую в активно наклоненную стойку. Его планируется продавать в первую очередь в Европе. King Long уже построила огромное представительство на Мальте, открыла дилерские конторы в Англии и Болгарии. Кстати, на Мальте работают около 600 городских автобусов King Long. Лишь бы новинка не повторила не совсем удачную судьбу автобуса Eurostar, который готовился в европейские фавориты, но...

Вторым представленным на выставке автобусом стал HIGER V93 (для внутреннего рынка – KLQ6129Q). Эта новая марка появилась пару лет назад неспроста. Новые индексы будут

иметь только экспортные автобусы. Размеры машины 12 000 x 2500 x 3700 мм, а развиваемая максимальная скорость – до 120 км/ч. Пассажиры очень комфортабельные, с откидывающимися спинками, поэтому расстояние между ними больше, чем в роскошных европейских автобусах.

И третий автобус – XMQ6895. Его производство началось еще в прошлом году, но китайцы машину подновили, и она приобрела несколько иной, более современный внешний вид. Размеры автобуса 8995 x 2460 x 3440 мм, полная масса – 11 000 кг. Он вмещает 38 чел. Мощность двигателя в 231 л.с. позволяет автобусу разгоняться до 115 км/ч.

Mudan Automobile Shares Co., Ltd была основана сравнительно недавно, в 1998 г. Но за столь короткое время из маленькой фирмочки вырос промышленный гигант, выпускающий автобусы длиной от 4,8 до 12 м и име-

ющий несколько сборочных заводов, один из которых находится на территории Гонконга.

На прошедшей экспозиции было выставлено довольно много автобусов этой марки. Мы показываем самые новые. Mudan MD6820 LF является городским низкопольным (Low Floor) автобусом с размерами 8 150 x 2400 x 3210 мм и вместимостью 44 + 2027.

Следующей новинкой стал автобус Mudan MD6102GDC, фактически выросший из копии Irizar. При размерах 10 600 x 2490 x 3590 мм машина берет от 24 до 40 пас. Сейчас автобус уже мало похож на своего испанского предка: у него появилась самостоятельная, весьма привлекательная внешность.

И последний в нашей галерее Mudan, пока с индексом VIP. Это совершенно новый автобус, показанный широкой общественности у себя на родине лишь в конце прошлого года. Теперь его увидел весь мир. Дизайн автобуса очень интересен для зрителя-



Xaxing-Benz YB6123H



Xaxing JS6891H



Xingkaolong



Shenlong

ля, особенно такие элементы, как, например, правое зеркало заднего вида метрового размера, хотя левое выглядит как обычно. Впрочем, у китайских автобусов довольно часто можно наблюдать подобную асимметрию. Кстати, фирма прилагает все усилия, чтобы выйти на международный рынок.

О группе заводов, принадлежащих Sany Heavy Industry CoLtd можно написать целую книгу, настолько велики ее возможности и глубока ее история. Автобусное производство этот холдинг возобновил сравнительно недавно, а его корни следует искать в начале прошлого века.

Модель SY6105 появилась только что. С размерами 10 500 x 2500 x 3600 мм она имеет от 24 до 47 посадочных мест. Багажное отделение – 6,2 кубометра, максимальная скорость – 120 км/ч. Приводим также фото, на котором видна красивая часть боковины новейшей 12-метровой модели SY6125. Sany очень сильно стре-

мится на общий рынок. Благо, холдингу есть, чем торговать. Что бы читатель не придумал из техники, здесь есть все...

Shanghai Shenlong Bus Co.,Ltd – молодая фирма, даже очень. Ее не раз упрекали за то, что в качестве товарного знака она взяла эмблему Golden Dragon и добавила по одной полосочке на каждую сторону: авось и не вдруг заметят разницу. Однако представленный 12-метровый полтораэтажный автобус сразу произвел положительное впечатление на посетителей и внешним видом, и комфортом, и дополнительным оборудованием.

Yangzhou Xaxing Motor Coach Co.,Ltd, или Xaxing, является одной из крупнейших китайских фирм, хотя и родилась только в 1992 г. В прошлом году она выпустила более 6000 автобусов, преимущественно больших размеров, включая и двухэтажные. На выставке были показаны несколько автобусов. Среди них JS6891H, побе-

дитель многих конкурсов, и модель YB6123H отделения Xaxing-Benz. Первый автобус с размерами 8990 x 2480 x 3270 мм может вместить от 23 до 41 пассажира. Вообще-то, он относится к мидибусам, но именно в этом классе ему не было равных.

Второй автобус будет выпускаться фирмой Xaxing-Benz Co., Ltd, основанной еще в 1997 году за счет слияния капиталов названной фирмы и DaimlerChrysler. Это новейший автобус, разработанный и построенный всего за год при участии германских специалистов. Громадина (12 000 x 2550 x 3750 мм) имеет полную массу 18 т и может перевезти от 24 до 54 пассажиров в зависимости от планировки салона. Мощность двигателя составляет 258 кВт.

Luoyang Yutong Automobile Co., Ltd, входящая в Zhengzhou Yutong Group, была основана всего лишь в 1999 г. За прошедшие годы компания сделала грандиозный скачок в производствен-





Zonda YCK6129 - измененный Neoplan Starliner



Zhongtong LCK6115 Creator



Yutong City ZW6113HCA



Междугородний Yutong

ной деятельности, и сегодня автобусы Yutong очень высоко ценятся не только в Китае, но и за его рубежами.

На выставке фирмой были показаны несколько разноплановых машин. Нас заинтересовали две, и довольно сильно. Одна явно туристическая, а вторая – городская низкопольная. Оба автобуса имеют очень оригинальную внешность. Вероятно, мы присутствуем при рождении нового фирменного стиля, потому что именно у этих двух автобусов похожие передки с оригинально расположенными фарами и очень пропорциональными отдельными деталями. Если говорить откровенно, совсем не верится, что дизайн этих автобусов родился в Китае. Причина проста, автор внимательно следит за развитием автобусов в Поднебесной уже больше десятка лет и примерно знает возможности фирмы Yutong. Но такого грандиозного скачка быть просто не может. К сожалению, и здесь работают законы

эволюции... Может быть, так сказывается сотрудничество с MAN? Zhongtong Bus Holding Co., Ltd выпускает автобусы на узлах и агрегатах и даже с использованием кузовов от европейских автобусов Bova и Setra, а также на местных агрегатах. Показанный автобус LCK6115H Creator уже выпускается фирмой, а новинка является лишь незначительной его модернизацией. С размерами 11 497 x 2483 x 3617 мм и мощностью двигателя в 199 кВт он развивает скорость в 120 км/ч и берет от 24 до 55 пассажиров (китайский стандарт). Благодаря оригинальной пневматической подвеске автобус имеет удивительно плавный ход.

Zonda International Holdings Co., Ltd была основана в 1994 г. и выпускает сегодня автобусы всех категорий, а также грузовики. В год холдинг изготавливает около 15 000 единиц автобусной техники. А с прошлого года в производственной программе автобусного отделения

числится и модель YCK6128KC с несколькими модификациями. Этот автобус на самом деле является слегка измененным Neoplan Starliner. Его «китайские» размеры 11 980 x 2550 x 3880 мм, а мощность двигателя – 330 л.с. Он берет, как и большинство «китайцев», от 24 до 55 пассажиров, двигаясь со скоростью 120 км/ч.

Теперь несколько слов о наградах. Единого кубка не было, но каждая без исключения фирма была обязательно чем-нибудь награждена – такова политика китайского руководства буквально во всем.

В заключение несколько слов о названиях фирм. К сожалению, единого написания просто не существует. В китайском языке такие слова, как например, Automotive, Automobile и Vehicle, пишутся одинаково. У нас же это совершенно разные слова. А так как материалы для этой статьи брались из разных источников, возможны различные написания.



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

СЛУЖБА ЭВАКУАЦИИ

Тел.: (495) 504-63-86 (КРУГЛОСУТОЧНО)

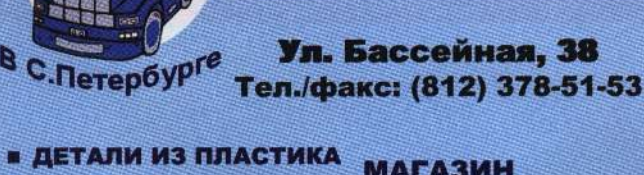


e-mail: mail@spauto.ru



ЗАПЧАСТИ

для европейских грузовиков
и полуприцепов



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

МАГАЗИН
Тел.: (812) 948-69-88

РАЗБОРКА ГРУЗОВИКОВ
Тел.: (812) 948-08-11

СЕРВИС
Тел.: (812) 983-86-73

e-mail: gruzovichok@mail.ru



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



000 «МЗ АВТО»

31 км МКАД

781-83-70

781-83-90

E-MAIL: MZAUTO@MAIL.RU

РЕМОНТ И СЕРВИС

Ремонт и сервис грузовых автомобилей импортного производства

Ремонт импортных прицепов и полуприцепов

Тел.: (495) 755-03-42



Такая вот карета



Пожар в большом городе нередко становится техногенной катастрофой, в которой число пострадавших столь велико, что обычные «кареты скорой помощи» уже не справляются с работой.

58

Пожарная команда немецкого города Баден-Вюртемберга получила из Штутгарта для чрезвычайных ситуаций новый медицинский автомобиль большой вместимости, изготовленный на базе городского автобуса Mercedes-Benz Citaro. Базовая модель двухосного автобуса длиной 12 и шириной 2,55 м была доработана с учетом рекомендаций экспертов из спасательной службы пожарной команды Штутгарта.

Новый автомобиль – это не просто транспорт для перевозки 15 пострадавших. Медицинская амбулатория на колесах имеет пять зон оказания медицинской помощи, в том числе пять мест для получивших серьезные ранения и десять мест для пострадавших менее опасно.

Mercedes-Benz Citaro, имеющий низкой уровень пола и плавный ход, по мнению экспертов, хорошо подходит в качестве медицинского автомобиля, предназначенного для оказания помощи при чрезвычайных ситуациях в городе, не говоря уже о проверенной эксплуатацией высокой надеж-

ности этой модели. Автобус оснащен электронными системами, позволяющими обеспечить щадящую перевозку пострадавших с максимальной безопасностью. Пакет оборудования включает в себя электронную систему торможения EBS и систему контроля

пробуксовки при ускорении ASR. Дополнительное удобство спасателям предоставляет пневматическая подвеска с системой автоматической регулировки уровня пола и его понижением на остановках, а также передний и задний стабилизаторы устойчивос-



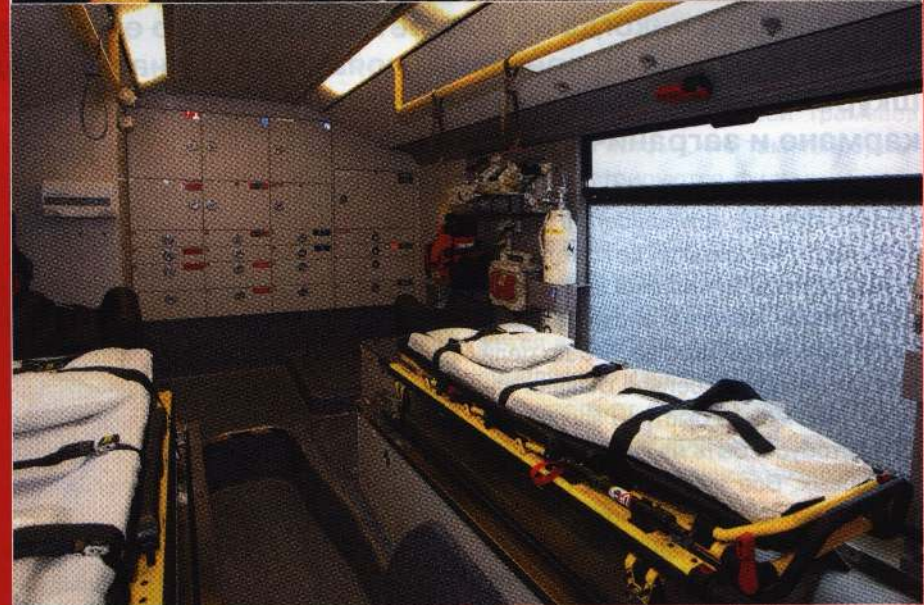
ти. Для преодоления препятствий уровень пола автобуса может быть поднят на 7 см.

Медицинский автобус оснащен горизонтальным шестицилиндровым дизелем OM-906hLA, развивающим 279 л.с., и автоматической коробкой передач ZF-Ecomat с шестью передачами. В заднем и последних боковых оконных проемах вместо стекол смонтированы металлические панели. В средней части пола установлены направляющие с мощными фиксаторами для медицинской каталки. Автобус имеет две широкие двухстворчатые двери, открываемые пневматикой. Одна дверь располагается спереди, другая – в центре автобуса. Медицинский автобус оснащен галогенными фарами. Для безопасности сзади автобуса установлены дополнительные мигающие фонари и датчики дистанции.

На крыше автобуса установлены агрегаты кондиционирования воздуха, способные охлаждать или нагревать его в зависимости от окружающей температуры. В переднюю стенку салона автобуса вмонтированы крепления для двух вакуумных матрасов, устанавливаемых один над другим. Когда матрасы не используются, они могут сниматься и закрепляться на боковой стенке. Дополнительно две медицинские каталки располагаются над арками задних колес. В передней части автобуса предусмотрено 10 мест для транспортировки сидячих пациентов. Сиденья обиты специальной искусственной кожей, которая легко поддается дезинфекции.

Автобус укомплектован всем необходимым медицинским оборудованием для оказания экстренной помощи. Это оборудование работает от напряжения 24 В. Дополнительно предусмотрены восемь розеток для подключения стандартных 230-вольтовых устройств и два зарядных устройства.

В кабине водителя установлены микрофон громкой связи, навигационная система и два специальных радиокommunikационных устройства. Имеются также три мобильных телефона, факс, система получения радиоданных.



Алексей Мошков
Фото автора



Дорога на Стокгольм

Хорошо быть интуристом! Разъезжать по разным странам на автобусе с тонированными стеклами и свысока смотреть на местное население, торопящееся на работу. А разве не прекрасно остановиться на ночь в шикарном отеле и с утра отправиться дальше – по автобанам, извилистым горным дорогам, мимо древних городов и замков? А еще лучше быть водителем туристического автобуса. Мало того что праздник никогда не кончается, так за это еще и деньги платят! Некогда несбыточная мечта, но со временем появилась и у наших людей возможность побывать в шкуре иностранца. Для этого нужно совсем немного: желание, 3 – 4 сотни евро в кармане и заграничный паспорт.

Петербург, пять часов утра. Из самого раннего поезда, прибывшего в город, высыпает несколько сот человек. Всеми завладело желание побывать в Стокгольме – Мекке угонщиков самолетов начала девяностых. Но до цели еще сутки пути, а сейчас главная задача – как можно быстрее загрузиться в автобус и быть на границе в числе первых. Все экскурсанты отлично подготовились: перед посадкой на поезд им выдали план рассадки, сообщили номер и место стоянки авто-

буса у вокзала. А вот и наш – марки «Бова», собранный на агрегатах DAF. Больше ничего о нем выяснить не удастся: пора ехать. Замечаю только, что пол салона здесь плоский. С одной стороны, хорошо – удобно ходить, а с другой – неплохо иметь еще одну ступеньку под креслами. Тогда из окон автобуса видны вторые этажи зданий, а легковушки кажутся маленькими клопиками.

Дорога до Выборга удивила своей пустотой: в Московской области в

семь утра столпотворение, а здесь вообще никого. Может, не туда едем? Но нет, на дорожных указателях все чаще появляется слово «Хельсинки», а вдоль дороги стали попадаться огромные валуны. Некоторые из них размером с двухэтажный дом. Глядя на Выборг, понимаешь, что значит «финско-российская дружба». Город забит лесовозами, а товарная станция завалена бревнами. Здесь же и первая остановка. Приятно видеть, что на местном вокзале продается наш «Автотрак».

От Выборга до границы еще 70 километров. И зачем только Сталин затеял «зимнюю войну»? Чтобы нам тащиться до таможни 210 километров? Действительно, тиран! Чем ближе к границе, тем чаще в салон заходят пограничники и сверяют наши личности с фотографиями в паспорте. На последней заправке, в километре от границы, заливаем полный бак – больше дешевой солярки не будет. Конечно, это маловато для туристической машины, но наш автобус изначально ходил по Европе, а в России только год. Кроме полного бака, через границу, как и в советские времена, можно провезти 20 литров в канистре, но это поможет только легковушкам. Кроме топлива на приграничных заправках можно купить и «зеленую карту». Без нее на «заграницу» удастся только посмотреть с КПП.

Вот и граница. Сразу понятно, что мы здесь чужие. Основные клиенты пограничников – лесовозы. На паспортном контроле слышны разговоры водителей про поломки, простои и перегруз осей. В спину летит презрительное – «туристы». Сами вы – дровосеки!

Не проходит и двух часов, как мы на «той» стороне. И сразу же первая заграничная остановка. Туристам надо прибахалиться, водителям – покушать, а автобусу – заправиться



водой для кофеварки. Она же по совместительству еще посудомойка и поилка.

А впереди нас ждет Хельсинки. В отличие от большинства стандартных маршрутов, мы задержимся в городе на два дня. Значит, помимо обязательной программы, успею побывать в музее трамваев.

Придя в город в конце XIX века, трамвай и сейчас является основой городского транспорта финской столицы. Пятивагонные низкопольные с мягкими сиденьями и столиками, курсирующие строго по расписанию поезда конкурируют не столько с автобусами и единственной веткой метро, сколько с личными автомобилями. Недаром их так мало на улицах. Да и о каких-либо «маршрутках» здесь не слышали. Посетить музей трамваев стоит еще потому, что там непрерывно демонстрируются фильмы ужасов про происшествия на городском транспорте. Сюжеты самые разные: то трамвай уедет без водителя, то автобус упадет с моста в реку или врежется в грузовик, или раздавит велосипедиста. Подвижной состав в съемках участвует самый настоящий. Наверное, в свое время финны так избавлялись от списанной техники, а заодно и от осужденных на казнь. Еще в музее можно увидеть мумию последнего хельсинского регулировщика.





Но задерживаться некогда, пора отправляться в порт Турку, на встречу с самым большим паромом в мире – «Сильвия Европа».

За 70 лет, прошедших со времен съемок фильма «Волга–Волга» паромостроение ушло далеко вперед. Длина «Европы» 202 метра, ширина 32. Двенадцать палуб связаны между собой панорамными лифтами. Четыре дизеля общей мощностью в сорок три тысячи «лошадей» позволяют разгонять «посудину» массой в шестьдесят тысяч тонн до сорока километров в час. Паром может взять на борт 350 машин и 3000 пассажиров. Машины высаживают пассажиров перед терминалом и заезжают на автомобильную палубу. После отхода судна доступа водителям на нее нет. За то, что станет с машиной во время шторма, отвечает команда.

Будете на пароме, не забудьте заглянуть в буфет. Если на суше в Скандинавии за восемь с половиной евро можно только выпить кофе с пирожным, то на корабле за такие деньги вас запускают в огромное помещение, полное всевозможных блюд и напитков. Никаких ограничений нет, ешь и пей сколько влезет. Почему-то все это обжорство скромно называется завтраком или ужином. Для водителей-профессионалов на пароме предусмотрен отдельный закуток,



именуемый «Драйвер-клубом». Впрочем, условия там лучше, чем у большинства пассажиров, а выходить в свет водителям не возбраняется. Следующим утром наш автобус во главе «армии вторжения» из двух-трех десятков других машин с русскими туристами уже катит по абсолютно пустым дорогам Королевства Швеция, направляясь к Стокгольму. Кстати, такой же толпой мы и ездили по Швеции, ведь обязательная программа у всех одинаковая.

Обычно во время движения я машинально слежу за тем, на какой передаче движется машина. Ничего особенного, просто дурная привычка. Ловлю себя на мысли, что всю нынешнюю поездку я этого не делал, настолько плавно и незаметно происходят переключения. А поэтому надо поближе познакомиться с коробкой. Вот тебе и раз! Вместо привычного рычага торчит джойстик полуавтоматической восьмиступенчатой коробки. «Мерзнет, наверное, эта фигня зимой?» – интересуюсь у наших водителей. «Да ничуть, только после сильных морозов вначале немного туповата». В управлении система проста: знай толкай рычажок вперед или назад да соглашайся с выбором автоматике, выжимая сцепление. Не нравится решение микропроцессора – двигаю рычажок вперед или назад

нужное число раз, выбери передачу сам. На джойстике есть еще и положение «N» для быстрого выключения передачи и переключатель «Вперед», «Нейтраль», и «Назад». Хорошая система, но нужна ли она автобусу, где всего восемь передач?

Обязательный пункт программы для всех гостей Стокгольма – присутствие на смене караула у королевского дворца. В церемонии участвуют около 200 солдат, происходит она под звон колоколов, с парадом и военным оркестром. Заглянув в соседний переулок, можно увидеть, что шведские воины приехали на специальных модификациях Ford Transit с высокой крышей и королевской символикой. И судя по всему, самостоятельно – командиров и водителей среди них не наблюдалось. О предназначении короны на задних дверях микроавтобусов вопросов не возникало. А высокая крыша, наверное, нужна, чтобы гвардейцы на ухабах не проткнули потолок своими касками. Конечно, особых рытвин в Стокгольме нет, но вот борьбе со снегом шведам у москвичей еще учиться и учиться. Например, очищать тротуары ото льда во время моего визита никто даже не пытался, только посыпали все гранитной крошкой.

Замечаю, что мы на нашем не очень новом автобусе свободно ездим по центру Стокгольма. А как же



обещание пускать сюда только машины «Евро-4»?

– Была одно время такая кампания, постов на въезде в центр, конечно, не было, но на стоянках с проверками приставали. Потом этот бардак прекратился. И в самом деле, машина куплена у производителя, выполняющего все государственные требования, налоги и акцизы уплачены, техосмотр пройден, срок службы не вышел. Какие могут быть претензии?

– А какие-то требования к режиму труда и отдыха водителей существуют?

– Конечно. Нас двое, значит, ехать можно 16 часов, а находиться в автобусе 22. После этого времени автобус должен быть закрыт, а водители размещены в отеле. Да и тахограф все показывает.

Кстати, поставить автобус возле отеля можно бесплатно, но если захочется оставить большую машину в другом месте, то сделать это вряд ли удастся: хотя цена за ночь небольшая, примерно 300 – 400 рублей в пересчете на «наши», стоянок для грузовиков мало, как и у нас.

Будете в Стокгольме, обязательно прокатитесь в местном метро. Его станции и переходы вырублены в скалах, освещение специально уменьшено так, чтобы у пассажира создалась иллюзия, будто он находится в пещере. Но городской транс-





порт, как и вся жизнь в Скандинавии, довольно дорог: с меня за две станции взяли 30 крон – примерно 140 рублей. Да, деньги в Скандинавии тают с катастрофической быстротой. Угонщикам самолетов было легче: они могли продать угнанный аэроплан и на вырученные деньги месяц жить в гостинице. А дальше все равно: под мост или на работу.

Тунеядцев здесь не любят, а значит, что нам пора уезжать. Как всегда, перед отправлением в порт кто-то теряется, и сейчас я очень не завидую нашему гиду, ведь в отличие от водителей, которые отвечают только за исправность машины и безопасность движения, он отвечает за всю группу. На борту автобуса гид – и капитан, и штурман, и посол Российской Федерации. А еще ему надо решать все проблемы с размещением и таможней, а также рассказывать туристам о достопримечательностях, развлекать их во вре-



мя длинных переездов. Кстати, если группа опаздывает, дополнительные расходы гид оплачивает из своего кармана. Платят же гидам около 50 евро в день. Водители получают еще меньше: их суточные 25 – 35 евро. Ну и конечно, оклад имеется. Но все равно, золотыми копиями здесь и не пахнет.

Как стать туристом, мы уже рассказали. Как стать водителем международного туристического автобуса, знает каждый: для начала разбить несколько маршруток, потом купить права категории «Д» и лет пятнадцать крутить баранку настоящего автобуса. Не забудьте обзавестись приличной одеждой: телогрейки и кожанки при работе с туристами «не катят». Гидом стать проще: за пять лет в институте надо изучить пару-тройку иностранных языков, потренироваться в переводах, почитать путеводители и съездить с группой стажером.

Наконец, все нашлись, едем на терминал. Перед паромом толпа народа, на борт никого не пускают. Причина выясняется, когда матросы выносят на берег нескольких потерявших ориентацию и способность к передвижению аборигенов. Все! Следующие! Обратная дорога проходит быстро: паром, остановка в Хельсинки и для заправки (солярка



все-таки кончилась). Приятно удивили цены на топливо. Во-первых, дизельное топливо стоит дешевле бензина, как раньше было и у нас, а во-вторых, я теперь жду не дожусь, когда и в нашей стране бензин тоже будет стоить по евро двадцать. Тогда, заправив полный бак грузовика, я смогу резко поднять свой статус в глазах окружающих.

После прохождения границы задержек быть не должно, мы одни из первых, до поезда больше шести часов, и мы можем ехать достаточно спокойно. А сзади нас пристроился «хвост» из 60 автобусов – практически полк! Набеги викингов по сравнению с размахом нашей экспедиции – детская прогулка! Те, кто едет последним, долго стоят на границе, потом нервничают и устраивают гонки, ведь все должны успеть на последний московский поезд... В Питер прибываем довольно рано, часа за три до отправления, остается время даже погулять по городу. А большинству водителей из нашего «каравана» не до гулянок: им завтра в пять утра встречать очередную группу. Вот уж действительно: праздник, который всегда с тобой! Кстати, у гидов все проще: работают по принципу «съездил – получи», и график работы выбирают по желанию. Во время прогулки узнаем, что одному двухэтажнику со школьниками не повезло – он остался лежать в канаве возле Выборга. Было это вечером 28 марта 2006 года. Через день была еще одна авария, автобус «Вольво» врезался в снегоборщик. Но это никого из туристов не останавливает. Ведь более интересного и дешевого способа путешествовать еще не придумано. Прокатитесь сами, не пожалеете!



SCANIA

На протяжении пяти лет Scania является
беспорным лидером на российском рынке
по продажам импортной автотехники



ПРОДУМАННЫЕ РЕШЕНИЯ ОТ ЛИДЕРА РЫНКА

ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖА

- Модульная производственная система
- Адаптация к условиям эксплуатации в России
- Производство городских и междугородних автобусов в Санкт-Петербурге

ФИНАНСИРОВАНИЕ

- Структурированное финансирование
- Удобный и выгодный лизинг (международный и внутрироссийский)

СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

- Развитая дилерская сеть
- Полный комплекс услуг послепродажного обслуживания
- Приоритет интересов клиента

ВЛАСТЕЛИН ДОРОГ



Товар сертифицирован

Дилерская сеть Scania

Москва
Скания Сервис
Тел.: (495) 787 50 01

Москва
Скан-Юго-Восток
Тел.: (495) 730 88 75

Санкт-Петербург
Петроскан
Тел.: (812) 327 27 00

Краснодарский край
КубаньСкан
Тел.: (86162) 6 45 40

Ярославль
СканТрак
Тел.: (485) 232 07 40

Екатеринбург
УралСкан
Тел.: (343) 379 31 50

Новосибирск
СибтракСкан
Тел.: (383) 303 12 80

Ростов-на-Дону
Транс-Абсолют Экспорт-Импорт
Тел.: (86350) 5 53 33

Волгоградская обл.
ВолгаСканЦентр
Тел.: (8443) 29 71 84

Красноярск
СибСканСервис
Тел.: (3912) 69 54 30
41 33 80

Оренбург
ОренбургСканСервис
Тел.: (3532) 99 41 31

Сургут
СургутСкан
Тел.: (3462) 79 36 32

Омск
Автоцентр «Барс»
Тел.: (3812) 32 22 22

Череповец
Автоторцентр
Тел.: (8202) 69 40 44

Иркутск
Никалид
Тел.: (3952) 44 49 62

Валдайский район АС
Тел.: (81666) 51 296

Саратов Балтранс
Тел.: (8452) 79 99 93

Тольятти ИнкомЦентр
Тел.: (8482) 20 24 03

Набережные Челны
Альфа Транссервис
Тел.: (8562) 77 82 82

Нижний Новгород
Транссервис
Тел.: (8312) 74 85 67

Минск
Миллениум Групп
Тел.: + 375 017 291 84 43, 48

www.scania.ru

Алексей Виноградов



Что такое «ЦезМКа»

Вообще-то, правильнее говорить «шины с ЦМК», то есть с цельнометаллическим каркасом. Это и есть самое простое и самое точное объяснение сути. Правда, за краткостью скрывается немало аспектов «по умолчанию», вроде бы всем известных и очевидных. На практике это «всем» оказывается крайне малочисленным. А потому для большинства транспортников ЦМК – это «то, на чем ездят импортные машины, она лучше нашей диагоналки». А чем же лучше? На это почти никто ничего конкретного сказать не может. Попробуем разобраться, почему так получается, и зачем же грузовой шине понадобился цельнометаллический каркас.

К началу семидесятых годов прошлого века наибольшее распространение имели шины диагонального типа, которые были доведены до наивысшего совершенства. Конструктивно в них посадочный диаметр задавался двумя кольцами из стального троса. Их связывали идущие по тороидальной поверхности волокна корда, направленные под углом примерно 45° к плоскости вращения колеса и практически перпендикулярные друг к другу в разных слоях. Минимально шина могла иметь два слоя корда. Для увеличения грузоподъемности и прочности каркаса число пар слоев увеличивали.

Исчерпывающим описанием конструкции каркаса была «норма слоистости» (PR – Ply Rating), показывавшая

число слоев. Обратите внимание: она всегда четная. В качестве материала для корда использовали натуральные текстильные волокна, однако лучшие результаты давали синтетические волокна, которые к тому времени и вытеснили уже натуральные.

Каркас заливался резиной, которая одновременно выполняла две функции – облицовки по всей тороидальной поверхности и рабочей «беговой дорожки» в зоне «протектора». Обратите внимание: общая норма слоистости определялась прочностью, необходимой в самой нагруженной зоне – под беговой дорожкой. Фактически такая шина представляла собой все тот же садовый шланг, в давние времена свернутый кольцом и надетый на

колесо велосипеда Данлопом. Правда, шланг армированный и заметно усложненный, с вырезанной ближней к оси вращения частью и снабженный протектором. Но все же шланг.

Сохранность давления воздуха в шине обеспечивала тороидальная резиновая камера. Она хоть и была дополнительным источником неисправностей, но представляла собой хорошее решение проблемы герметичности собственно шины, обода колеса и места их стыковки. Это было особенно ценным при использовании спицованных колес, дававших максимально возможный комфорт, но конструктивно и технологически предельно неудобных для герметизации. То есть фактически садовых

шлангов использовалось два: армированный снаружи и тонкий резиновый внутри. Что не отменяет их шланговой сущности.

Подобный подход не лишен недостатков. И прежде всего это очень жесткая боковина, которая предопределяет большой износ протектора в «плечевом», то есть прилегающем к боковине секторе протектора. Кроме того, диагональная шина поглощала в процессе движения сравнительно много энергии, что само по себе накладывало жесткие ограничения как на быстроходность, так и на долговечность. Да и форма поперечного сечения оказалась жестко привязана к тороидальной форме. То есть в зависимости от типа обода и способа установки на нем шины соотношение высоты и ширины профиля могло составлять 85–95%; но это не промежуток, а конкретные величины для конкретных типов конструкций!

Не сказать, что другие конструкции шин являются такой уж большой новостью. К примеру, самый старый справочник по автомобилям, с которым мне пришлось работать, издан более сорока лет назад. В нем уже упоминались и «шины типа Р», то есть радиальные, и «бескамерные шины», и отнюдь не в качестве новинки. В представительстве Michelin мне рассказали, что работу над радиальными шинами фирма начала еще до Второй мировой войны, но во время оккупации, спасая свои секреты от конкурирующей германской Continental, программу свернули, а результаты спрятали так глубоко, что запатентовать новый тип шин смогли только в 1948 г. С тех пор и до сегодняшнего дня Michelin всячески продвигает новинку, но косные автостроители до поры оставались к ней глухи. Правда, мне сдается, что дело не в косности автостроителей, а в том, что разработка просто на пару десятилетий опередила свое время. Для ее широкого распространения еще не было условий.

В семидесятые годы по развитым странам прокатилась первая волна энергетического кризиса. Транспортники всегда внимательно считали расход топлива, но тогда этот вопрос стал актуальным для каждого автомобилиста. И чтобы продавать автомобили, требовалось уменьшать расход топлива. Тут-то и обнаружи-

лось, что шины «съедают» слишком много горючего. Такая ситуация не только открыла дорогу радиальным шинам, но и дала мощный толчок их дальнейшему развитию.

Главной идеей радиальных шин является разделение армирующих и защитных функций. Нагрузку должен нести воздух, а не боковина. Соответственно волокна корда надлежит располагать радиально, а толщина каркаса определяется необходимой прочностью боковины. Ну а под протектором располагают дополнительный каркас – брекер. Кстати, когда говорят «металлокорд» применительно к легковым шинам, то подразумевают, что из металла изготовлен именно брекер. Корд же изготавливается из полимерных волокон.

Слои в собственно каркасе никуда не исчезают, однако их уже далеко не всегда удается отделить друг от друга. А потому понятие «норма слойности» к радиальным шинам не применяют, и оно постепенно уходит из автомобильной жизни. Сегодня его еще используют для шин самоходных спецмашин, но и там оно уже выродилось в характеристику прочности и может вовсе не соответствовать числу реальных слоев корда. Впрочем, и для такой техники лучше ориентироваться на другие характеристики – индекс скорости (SI) и индекс нагрузки (LI).

В борьбе за экономию топлива дело не обошлось переходом на другую резину. Произошла революция в конструировании подвесок легковых автомобилей. Разумеется, конструкторы оптимизировали также и работу двигателя, и внешнюю аэродинамику, но главную роль все же сыграли шины. Зато и выигрыш оказался немалым: в течение десятилетия расход топлива у легкового автомобиля удалось сократить почти вдвое! Правда, здесь дело не ограничилось одним лишь переходом на радиальные каркасы с металлокордом. Сказалось и постепенное уменьшение высоты профиля, и переход на новые рисунки протектора. Да и сами шины стали легче, избавившись от камер, что тоже улучшило расход топлива.

Надо сказать, что с чисто технической точки зрения к тому времени выяснилось, что самые неудобные для герметизации типы ободов уже практически не используются. Бог



- | | |
|-------------------|-----------------------|
| 1 - протектор | 6 - связка борта шины |
| 2 - брекер | 7 - апекс |
| 3 - боковина шины | 8 - упрочняющий слой |
| 4 - слой корда | 9 - бортовая лента |
| 5 - слой корда | |

весть сколько времени; нанесение уплотняющего слоя на шину стоило дешевле, чем изготовление камеры; к тому же удорожание обода из-за изменения его геометрии для потребителя оказалось неразличимо малым. Но при этом вопросы: «делать?» или «не делать?» – означали «жить» или «умирать» соответственно. Так шины и стали радиальными, низкопрофильными и бескамерными.

Теперь перечислю главные тенденции в области «моды на обувь» легковых автомобилей. Это, во-первых, продолжающееся вытеснение диагональных шин радиальными с металлокордом. Сегодня диагональные шины еще можно встретить там, где предъявляются повышенные требования к проходимости, однако их ареал неуклонно сокращается. Во-вторых, постоянное увеличение ширины и умень-



шение высоты профиля. А поскольку сопротивление качению тем меньше, чем больше радиус колеса в целом, одновременно увеличивается посадочный диаметр шин. Попутно удаётся выиграть дополнительное пространство под тормозные механизмы, что при постоянно растущей энерговооружённости автомобилей и соответственно их максимальной скорости вовсе не является лишним.

Примечательно, что в «легковом» секторе два последних параметра уже достигли величин, с трудом укладываемых в сознании. В частности, посадочный диаметр достиг и даже превзошел величину в 20 дюймов – общепринятый «камерный» стандарт для полноразмерных грузовиков. А высота профиля порою бывает столь малой, что шина больше похожа на цельнолитую «грузошину» начала прошлого века, чем на «пневматик». Видели бы это изобретатели современных шин! Вот уж воистину: за что боролись?!

Прогресс грузовых шин шел менее драматично. Хотя бы потому, что транспортники всегда считали деньги. Причем настолько тщательно, что учитывали не только стоимость дополнительных отказов, но и риск сорвать план перевозок, а также затраты на шиномонтаж. А это значит, что шинникам пришлось поработать не только над тем, чтобы предложить более экономичные (в принципе) решения, но и над тем, чтобы обеспечить их соответствующей инфраструктурой. И общепринятый ныне стандарт посадочного диаметра в 22,5 дюйма родился из необходимости установить на ступицы, рассчитанные под плоский 20-дюймовый обод, колес с герметизированным углубленным ободом, допускающим монтаж бескамерных покрышек.

Но и на грузовиках все перечисленные для легковых шин тенденции отчетливо видны. Правда, внесем одну поправку: для радиальных шин здесь металл (читай – сталь) используется не только в качестве материала брекера, но и для изготовления основного радиального каркаса. Потому-то и появилось название «цельно-металлический каркас» (или ЦМК) в противовес легковому «металлокорду», где радиальный каркас изготавливается из полимерных волокон.

Высота профиля грузовых шин неуклонно снижается. Правда, ширина профиля при этом растет в очень небольших пределах. И после скачка – альтернатива двускатной ошиновке с шириной профиля около полуметра и с его высотой в районе 50%. Если учесть, что качение по радиусу можно представить как одновременное движение по прямой и поворот колеса вокруг собственной оси, то получается, что уменьшение общей ширины колеса сулит немалую экономию топлива. Что и подтверждают данные реальной европейской эксплуатации.

В нашей стране, правда, «обутих» в «двускатную односкатку» грузовиков не видел ни разу. Оно и понятно: случись что, разбортировать не на чем, да и некому. И это – еще одно подтверждение всему ранее сказанному о шинах и инфраструктуре. Но резина такая имеет наилучшие перспективы.

Заслуживает внимания и такой момент. Отечественные изготовители шин, налаживая производство ЦМК, благополучно наступили на те же грабли, которые их больно стукнули при освоении легковых шин с металлокордом. Уже тогда стало ясно, что металл применительно к каркасу шины – материал «строгий». Любая рационализация в области химсостава, термообработки, а также технологии изготовления собственно каркаса дает один-единственный результат: шина «идет винтом», ее «корчит» и «колбасит» не позднее третьего, а чаще всего уже на первом десятке тысяч километров. Причем без каких-либо ударных нагрузок. В свое время по этому поводу был громкий вопль автовладельцев. Попытки шинников свалить все на неграмотную эксплуатацию пресекла моторная пресса. Тогда шинников заставили работать «партия и правительство».

Здесь требуется одно пояснение: в отличие от диагональной резины, боковина которой щедро снабжена избыточной прочностью, радиальные шины располагают только необходимой прочностью боковины. А это значит, что всяческие небрежности в управлении машиной, например штурм бордюров под острым углом на высокой скорости, ведут к гибели каркаса, а значит, и всей шины. Отсюда и «неграмотная эксплуатация». Примечательно и вот что: после 1990 г. об этом аргументе попросту забыли!

Поразительно, но факт: ситуация в точности повторилась через полтора десятилетия с грузовыми ЦМК. С той, правда, разницей, что уже нет ни «партии», ни «правительства», по крайней мере тех, что вмешались в производство «металлокорда». Зато есть здравый смысл и конкуренция. И без колес мы, транспортники, не останемся.

В заключение несколько рекомендаций по выбору шины. Под номером первым должна идти прописная истина: следуйте инструкции производителя. Все остальные рекомендации начинаются с того, что с первой что-нибудь неладно: то ли она не ведома, то ли устарела, то ли откровенно невыполнима.

Применимость шины можно полностью описать четырьмя характеристиками. Первая из них – тип оси, на которой покрышка должна работать:

- управляемая ведомая;
- управляемая ведущая;
- неуправляемая ведущая;
- неуправляемая ведомая.

Разумеется, нужно сделать поправку на свои собственные условия эксплуатации, чтобы не промахнуться с рисунком протектора. Впрочем, здесь выбор уже сравнительно небольшой.

Следующая характеристика – размер шины. При кажущейся очевидности и здесь имеются подводные камни. В частности, для каждого применения шинники предлагают не один размер, а некоторый их диапазон. Обычно российские транспортники предпочитают максимально широкую резину. Однако следует помнить, что при двускатной ошиновке зазор между покрышками может оказаться недостаточным. А кроме того, можно «вылететь за габарит». А потому «проверка граничных условий» является обязательной. Причем проводить ее нужно дважды: сначала задав соответствующие вопросы продавцу резины и ободов, а затем визуально, на машине. И если что-то не так, претензии продавцу следует предъявлять сразу, а не дожидаться, когда транспортная инспекция «вспомнит» соответствующий пункт законодательства или ГИБДД откажется выдать талон техосмотра.

Хочется обратить внимание и на еще один момент. Величина инерции – согласно законам физики – складывается из инерции поступательно

движущейся массы (то есть автомобиля или автопоезда в целом) и инерции вращающихся частей. То есть для того, чтобы разогнать автомобиль (автопоезд), надо раскрутить колеса. Соответственно чтобы его остановить, нужно сначала погасить инерцию вращения колес. То есть каждый килограмм в резине оборачивается некоторым количеством дополнительно израсходованного топлива при каждом цикле «разгон – торможение». Очевидно, что при «равномерном и прямолинейном» (как пишут в учебниках) движении инерция вращения как бы не существует. Только кто его видел, это «равномерное движение» в стране, где более половины дорог работают с максимальной загрузкой, а каждая третья и вовсе перегружена транспортом? Так что имейте в виду: за каждый лишний сантиметр ширины профиля и соответственно килограмм веса придется платить не только изготовителю резины при покупке, но и топливом при работе. В городе, естественно, больше.

Но даже там для самых тяжелых автопоездов прибавка обычно располагается в норме расхода после запятой. В принципе – копейки. Однако едва ли кого надо убеждать, что в итоге копейки имеют обыкновение складываться в немалую сумму. На эту тему можно написать и защитить не одну диссертацию (магарычевая идея!), но думаю, что большинство

транспортников прекрасно обойдется без формул и строгих зависимостей, им хватит и одного лишь здравого смысла.

Третья характеристика – индекс (LI) нагрузки или грузоподъемности. Теоретически с ним все просто: чем ближе реальная грузоподъемность шины, помноженная на число скатов на оси, к законодательной нагрузке на ось (разумеется, сверху, с запасом), тем лучше. Из этого исходят в большинстве своем транспортники, так же думают и производители шин. Все вроде бы регламентировано. В действительности чем полнее реальная грузоподъемность шины, зашифрованная под этим индексом, соответствует именно вашим условиям перевозок, тем дешевле они вам обойдутся. Это, как сказано в незабвенном фильме, «информация к размышлению».

Четвертая – индекс скорости (SI). Тоже, казалось бы, все просто. Если в машину «зашито» ограничение скорости в 80 км/ч, то зачем индекс выше J? Реальное требование стандарта такое: максимально допустимая для покрышки скорость должна быть больше максимальной кинематической скорости грузовика или автопоезда. И настоятельно рекомендую этому требованию следовать, ибо лучше заплатить чуть дороже, чем выплачивать неустойку и возмещать убытки только потому, что автомобиль разогнался до той скорости, на которую реально оказался способен. И неваж-

Индекс скорости (SI) и быстроходность шины (км/ч)

SI	км/ч
A1	5
A2	10
A3	15
A4	20
A5	25
A6	30
A7	35
A8	40
B	50
C	60
D	65
E	70
F	80
G	90
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150

но, почему это стало возможным. Опыт подсказывает, что здесь дело не обходится без пресловутого «человеческого фактора»...

Кстати, об этом самом «факторе». Рекомендация последняя и главная: держи глаза открытыми, умеи не только смотреть, но и видеть. Смотри, у кого именно и что именно покупаешь. Без этого все сказанное – пустое.

Редакция благодарит за помощь в подготовке материала московское представительство компании Michelin

Индексы нагрузки (LI) и грузоподъемность шины (кг)

LI	кг	LI	кг	LI	кг	LI	кг
100	800	121	1450	142	2650	163	4875
101	825	122	1500	143	2725	164	5000
102	850	123	1550	144	2800	165	5150
103	875	124	1600	145	2900	166	5300
104	900	125	1650	146	3000	167	5450
105	925	126	1700	147	3075	168	5600
106	950	127	1750	148	3150	169	5800
107	975	128	1800	149	3250	170	6000
108	1000	129	1850	150	3350	171	6150
109	1030	130	1900	151	3450	172	6300
110	1060	131	1950	152	3550	173	6500
111	1090	132	2000	153	3650	174	6700
112	1120	133	2060	154	3750	175	6900
113	1150	134	2120	155	3875	176	7100
114	1180	135	2180	156	4000	177	7300
115	1215	136	2240	157	4125	178	7500
116	1250	137	2300	158	4250	179	7750
117	1285	138	2360	159	4375	180	8000
118	1320	139	2430	160	4500		
119	1360	140	2500	161	4625		
120	1400	141	2575	162	4750		



ContiTech в подробностях



Михаил Ожерельев

В канун проведения международной Ганноверской промышленной выставки московское представительство фирмы ContiTech пригласило группу журналистов в ознакомительную поездку на завод.

Город Ганновер, расположенный на севере Германии, встречает всех своим гостеприимством. Это, во-первых, столица земли Нижняя Саксония, во-вторых, город выставок и конгрессов, а в-третьих, четвертых и далее – город промышленности, культуры, зелени и, конечно, фирменного пива. Ганноверский выставочный центр знаменит своими великолепными международными выставками и регулярными автосалонами, но сейчас город, как и вся Германия, живет чемпионатом мира по футболу. Нижнесаксонский стадион в спортивном парке отремонтирован так, что выглядит заново построенным, и всюду – футбольная символика, в том числе с логотипом Continental в качестве официального партнера чемпионата.

Если рассказывать о Ганновере как о промышленном центре, то это в пер-

вую очередь корпорация Continental AG, которая с позапрошлого века неразрывно связана с городом. В октябре 1871 г. на улице Wahrenwalder Street фабрика «Continental Каучук» и «Гуттаперчевая компания» образовали совместное предприятие. Бизнес начался с производства прорезиненных тканей и цельнолитых шин для велосипедов и повозок. В 1882 г. появилась торговая марка корпорации в виде необузданного жеребца, готового к состязанию. Символ, несомненно, помогает, и в настоящее время корпорация Continental AG является ведущим мировым поставщиком изделий для автомобилестроения и рынка запасных частей с общим числом сотрудников более 80 000 чел. и оборотом 13,9 млрд. евро в 2005 г.

Бизнес давно разросся до мировых масштабов и, кроме Западной Ев-

ропы, Continental AG имеет заводы в Мексике, Бразилии, Китае, Румынии и Турции. Если рассматривать гигант по частям, то получится четыре бизнес – единицы. К исторически сложившемуся каучуково-полимерному направлению деятельности в 1995 г. добавился отдел автомобильных систем, соединившийся с известным производителем тормозных систем и деталей шасси концерном Alfred Teves GmbH.

История ContiTech как отдельной структуры гиганта началась 1991 г. В ее задачу вошло объединение подразделений резиновых изделий промышленного применения. Современный ContiTech – это восемь отраслевых отделов, работающих по своим направлениям и позволяющих держать общее лидерство в области технологий каучука и искусственных материалов.

Отраслевой отдел ContiTech Power Transmission Group является разработчиком, изготовителем и поставщиком приводных ремней, сопутствующих компонентов и комплектов ременных приводов для автомобильной промышленности и других отраслей производства. В международную сеть отдела входят заводы в Германии, Англии, Мексике, Бразилии и Китае. В 2005 г. запущены новые производственные мощности на заводе в Румынии, что позволило достичь общего увеличения объемов производства и продаж на 7,6% по сравнению с 2004 г. В поставках поликлиновых ремней отдел занимает первое место в Европе и входит в тройку мировых лидеров. Из модельного ряда это прежде всего серии Conti UNI Power, а также Conti V Multitrib.

Аналогичны его позиции и по зубчатым ремням. Здесь лидерами можно назвать Conti HSN – Power, Conti Diesel Runner, Conti Cold Runner и Conti Oil Runner. В списках постоянных клиентов конвейер дизельных двигателей VW и мотоциклы BMW, где зубчатый ремень применяется в приводе на ведущее колесо. Не обойден вниманием и коммерческий транспорт. В производственной программе присутствуют модели ремней практически для всех марок двигателей. Хочется уделить внимание одной из новых разработок. Поликлиновой ремень генератора Conti UNI Power Elastic, который благодаря специальной конструкции корда способен рабо-



Continental – официальный партнер чемпионата мира по футболу

тывать без натяжного устройства с интервалом замены более 240 000 км. В ближайших номерах журнала мы коснемся технических подробностей. Отдел ContiTech Power Transmission Group стремится к наращиванию своего присутствия в Восточной Европе, Азии и снижению конечной стоимости продукции за счет повышения автоматизации производства.

Следующее направление – это пневмоподвеска. Отраслевой отдел Air Spring Systems является изготовителем компонентов и комплектных

систем регулируемых пневмоподвесок осей и кабин для грузового транспорта, автобусов, рельсовых транспортных средств, а также шарниров и пневматических опор для стационарного промышленного оборудования. Разработки в области пневмоподвески для железнодорожного транспорта позволяют держать устойчивое мировое первенство в этой области. Но если говорить о клиентской базе производителей грузовиков, то это, конечно, поставки на конвейер Volvo, Scania, DAF и Mercedes. В то же время модельный ряд изделий, идущих по заказам в запасные части, закрывает практически все позиции по коммерческим грузовикам, автобусам и прицепах европейского производства. В настоящий момент группа лидирует в европейских продажах и держит второе место в мире. 2004 г. для ContiTech был знаменателен приобретением австрийской фирмы Phoenix AG. Объединение производственных и финансовых возможностей позволило увеличить объем продаж за 2005 г. на 32% по сравнению с предыдущим годом.

Еще одна тема – это технические отделочные материалы, тисненая кожа и обивка, применяемые в автомобилестроении. Технологии специальных покрытий и внутренней отделки позволили занять этому направлению лидирующее положение в мировой автомобильной отрасли. Группа Benecke-Kaliko, ведущая это направ-



Разрезанный Golf V демонстрировал в Ганновере комплектующие ContiTech «на себе»





Этому ремню масло – не помеха!

ление, вошла в состав концерна в 1993 г. Ее материалы украшают салоны таких машин, как Audi TT, BMW 3 серии, DaimlerChrysler M class, Seat Leon, VW Passat.

Первенство по продажам в концерне занимает отраслевой отдел ContiTech Fluid. Он специализируется на разработке шлангов, гибких трубопроводов и всего, что связано с потоками масла и технических жидкостей. Эти изделия, как правило, поставляются на сборочные конвейеры в автомобильную и другие отрасли промышленности. Сборные конструкции содержат эластомерные, пластиковые, стальные и алюминиевые элементы. По изготовлению и поставке трубопроводов для автомобилей ContiTech Fluid занимает первое место в Европе и входит в тройку мировых лидеров. Объем продаж за 2005 г. увеличился на 47%, и тоже благодаря интеграции с Phoenix AG. Пример использования продукции автопроизводителями: шланги гидроусилителя Renault Logan, гидравлический привод переключения передач Mercedes Actros.



Более скромным по объемам, но не менее значимым по сути является направление по разработке демпфирующих систем. Область ответственности этого отраслевого отдела – современные технологии в области систем, гасящих вибрации, а также уплотнения. Применяемость продукции: подвеска двигателя для GM, уплотнительные компоненты для Continental Teves и TRW. Производственные мощности располагаются в Италии, Словакии, Китае.

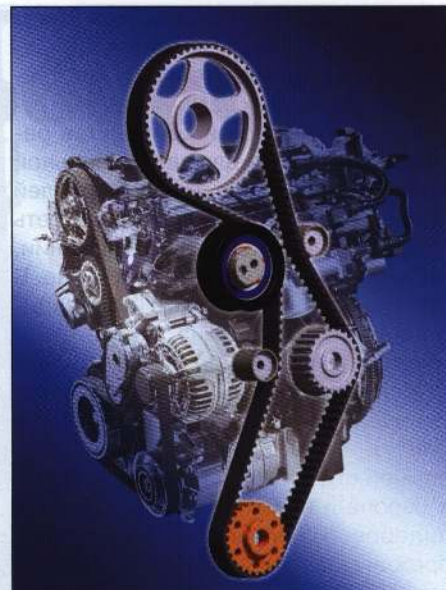
Теперь об отделе конвейерных лент. ContiTech Conveyor Belt Group является изготовителем конвейерных лент и сопутствующих материалов для них, а также выступает в качестве разработчика так называемых «интеллектуальных» систем конвейерных



лент. Группа обеспечивает монтажный сервис систем во всем мире. В отрасли ленточных конвейеров ContiTech занимает первое место в Европе и третье в мире.

Для полноты описания всего концерна следует упомянуть отраслевой отдел эластомерных покрытий, занимающийся разработкой и производством различных технических материалов. Это высокопрочные многослойные покрытия для изготовления эластичных емкостей, технические ткани и мембранные материалы. Кроме этого, ContiTech Elastomer Coating известен во всем мире как поставщик полиграфических пленок Conti Air.

Большая выставочная экспозиция ContiTech на Ганноверской промышленной выставке привлекала посети-



телей своими экспонатами. Центром экспозиции был новенький VW Golf V, аккуратно распиленный пополам для демонстрации продукции концерна в моделях, стоящих на конвейере. Еще один интересный экспонат – ремень привода ГРМ, работающий в масляной ванне вопреки общеизвестному правилу о недопустимости такого контакта. Наши технические консультанты рассказали о новом направлении разработок под названием Conti Oil Runner, связанным с созданием полноценной замены цепной передаче в тех узлах, где она еще применяется. Это привод масляного насоса, балансирных валов и валов ГРМ.

Кроме выставочной программы удалось осмотреть производство ремней и пневморессор. На полуфабрикатах и готовой продукции в цехах приводных ремней и пневморессор мелькала фирменная маркировка: Volvo, BMW, VW, Scania. Настоячиво пытался выяснить, чем отличается «конвейерный» продукт от того, который идет в запасные части. Убедился, что это одно и то же.





Сильное впечатление произвела испытательная лаборатория по пневмоподвеске. Уникальное оборудование позволяет моделировать любые нагрузки и режимы, возникающие в подвесках автомобилей и других транспортных средств. Прежде чем попасть в серийное производство, опытный образец месяцами подвергается непрерывным нагрузкам, чтобы убедиться, что он соответствует жестким требованиям, предъявляемым к изделию, поставляемому на конвейер. Эти требования значительно выше эксплуатационных норм.



Для эксплуатационников и дилеров проводятся семинары

Система контроля качества предусматривает проведение регулярных контрольных испытаний образцов изделий, отправляемых заказчиком. Аналогичная лаборатория работает и в отделе приводных ремней. Испытания производятся с большим интервалом температур и под воздействием разносторонних нагрузок.

Кроме современного оборудования, на качество конечного продукта, предлагаемого клиентам, должен влиять технологический и научный потенциал, созданный специальными разработками, и в этом у концерна ContiTech достаточно преимуществ перед конкурентами.

Компания ContiTech давно активно работает в Восточной Европе. Российское представительство имеет прочные позиции в Москве,

Санкт-Петербурге и других регионах. Налаживанию тесных контактов способствует регулярное проведение технических семинаров для дилеров и лекций с участием немецких специалистов.

Поездка журналистов состоялась благодаря инициативе московского представительства ContiTech и двух отраслевых отделов: «приводные ремни» и «пневморессоры». В дальнейшем мы планируем предложить читателям материал о продукции и последних новинках этих важных подразделений концерна применительно к коммерческому транспорту.

Редакция благодарит московское представительство ContiTech за возможность принять участие в поездке.



Современная структура корпорации Continental

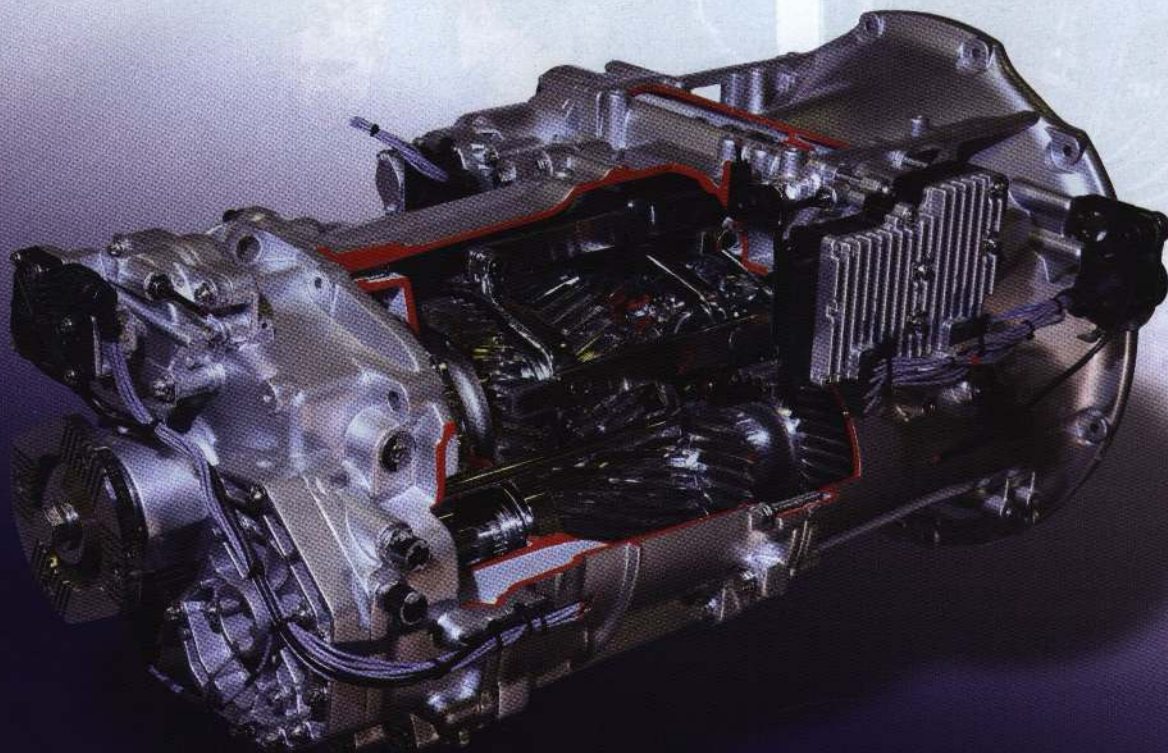
Continental AG	Объем продаж в 2005 г., млн. евро	Численность персонала
Шины для легковых автомобилей	4445	24 910
Шины для коммерческих автомобилей	1379	8239
Автомобильные системы	5231	24 189
ContiTech AG	2894	22 331

Показатели работы отраслевых отделов ContiTech в 2005 г.

	Объем продаж, млн. евро	%
Эластичные трубопроводы и шланги	994	36,3
Конвейерные ленты	364	13,3
Отделочные материалы	321	11,7
Приводные ремни	254	9,3
Демпфирующие системы	201	7,3
Пневмоподвеска	190	7
Эластомерные покрытия	77	2,8
Мембраны	62	2,3



Андрей Карасев



Новые коробки передач для Actros

DaimlerChrysler постепенно внедряет новое поколение автоматизированных коробок передач для грузовиков Actros под общим названием Mercedes Power-Shift. Новые агрегаты трансмиссии не имеют синхронизаторов, и даже «ручное» переключение полностью автоматизировано. Для особых случаев предлагается 16-ступенчатая модификация коробки.

Разработчики обошлись без привычных механических элементов, необходимых в синхронизированных коробках, в частности кольца синхронизатора, как, впрочем, и всего синхронизатора в целом. Отказаться от синхронизаторов позволила электроника. Согласование скоростей вращения трансмиссии и двигателя, ведомого вала и шестерен в коробке осуществляется электроникой, выполняющей интеллектуальное управление двигателем, сцеплением и механизмом включения передач. Именно электроника делает все перечисленное, а также выполняет множество

новых функций управления. Это позволяет получить множество преимуществ, включая сюда улучшенную топливную экономичность, а также быстрое и более плавное переключение передач.

Одно из основных достоинств автоматизированного ручного переключения передач, впервые внедренных Mercedes-Benz более двадцати лет назад, является их способностью гарантировать улучшенные эксплуатационные качества транспортного средства, так как эти системы минимизируют риск ошибочного выбора передачи.

Mercedes Power-Shift – результат дальнейшей скрупулезной поэтапной разработки философии «Mercedes-Benz powertrain management». Двенадцатиступенчатые трансмиссии с точно выверенными передаточными числами предназначаются для абсолютного большинства магистральных тягачей и грузовиков, совершающих развозные перевозки, а с 16 передачами – для грузовиков, эксплуатируемых вне дорог с усовершенствованным покрытием.

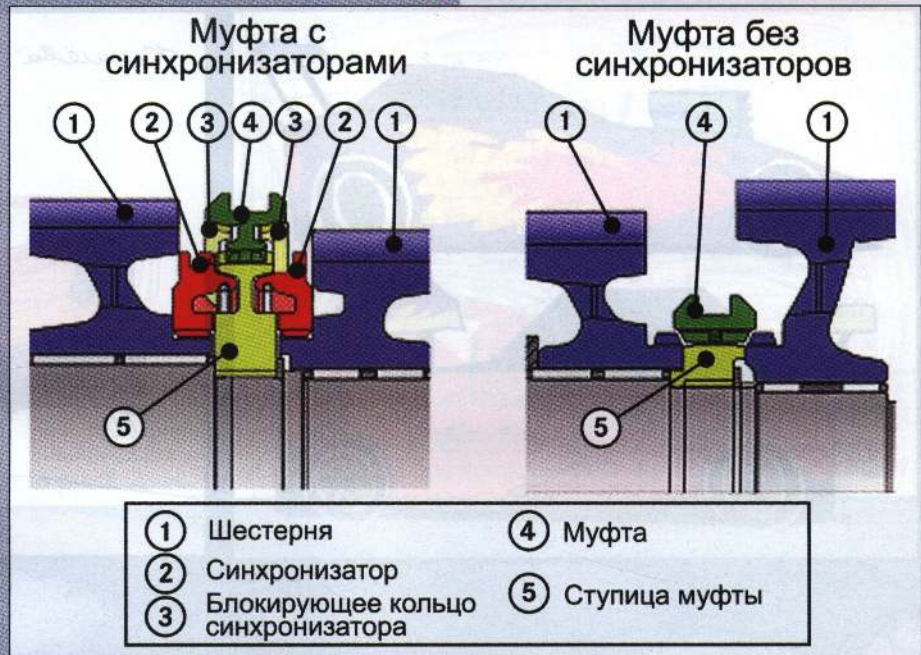
Большая часть нового семейства Mercedes Power-Shift состоит из несинхронизированных автоматизиро-

ванных коробок передач с 12 ступенями. Они способны передавать и усиливать крутящий момент двигателя величиной до 2100, 2800 и 3300 Нм.

Новое поколение коробок передач Power-Shift базируется на более чем двадцатилетнем опыте Mercedes-Benz в области разработки полуавтоматических, а затем и полностью автоматизированных механических коробок. В 1985 г. разработана EPS, развившиеся к 1996 г. до стандартно устанавливаемой системы переключения передач Telligent и опциональной системы Telligent с автоматическим переключением передач.

По прогнозам специалистов Mercedes-Benz, в обозримом будущем дорожная инфраструктура Европы окажется не способной справиться с увеличивающимся объемом перевозок. Инженеры отделения грузовых автомобилей компании хорошо это понимают. И продолжают разрабатывать специализированные устройства для более быстрого переключения передач с автоматизацией различных функций. При этом новые системы становятся все более легкими в использовании и позволяют повысить эффективность грузовиков.

Традиционные несинхронизированные коробки передач, как известно, меньше и легче синхронизированных. Преимущество последних проявляется в эксплуатации. Современное воплощение классического варианта коробки передач с шестернями постоянного зацепления, предложенное Mercedes-Benz, имеет те же самые габариты и вес, что и несинхронизированные коробки, но при удобстве использования, большем, чем у синх-



ронизированных коробок, предлагает большие возможности в выборе крутящего момента.

Водители грузовиков Actros, использующие Power-Shift впервые, не заметят каких-либо поразительных отличий. По крайней мере, если они уже работали на грузовиках с коробками Telligent. Однако, находясь за рулем грузовика с полностью автоматизированным переключением передач, они обнаружат, что управление Actros с системой Mercedes Power-Shift невероятно упростилось.

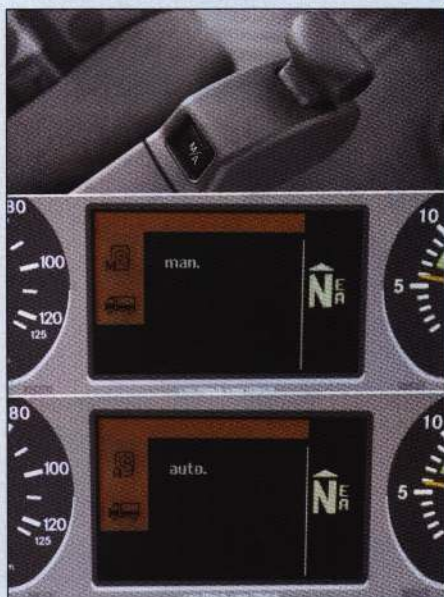
Знакомые с автоматической системой переключения передачи Telligent не удивятся наличию двух педалей на полу. С системой Mercedes Power-Shift нет никакой потребности в педали сцепления, так как муфта ра-

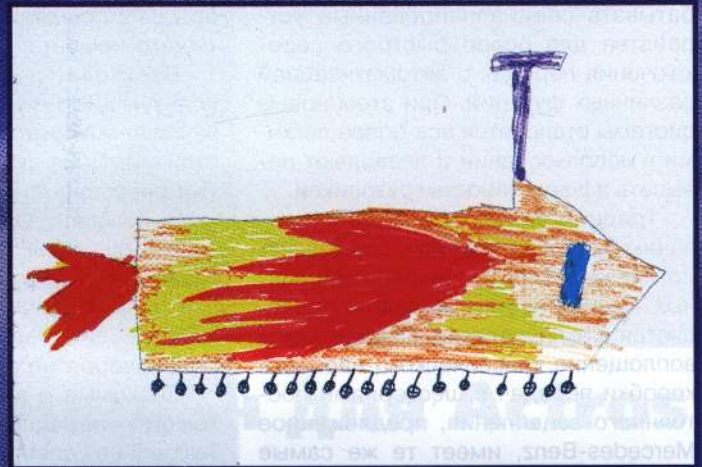
ботает автоматически. Другая знакомая особенность – рычаг переключения передач в виде джойстика справа от водительского сидения, установленного на откидываемом подлокотнике, чтобы облегчить перемещения по кабине. Выбранная передача отображается на информационном табло, расположенном между спидометром и тахометром.

Чтобы оказать водителям Actros наибольшую помощь в каждодневных дорожных ситуациях, систему Mercedes Power-Shift дополнили новыми функциями сверх тех, которыми уже обладала система Telligent:

- EcoRoll;
- Power;
- Cruise control с гибким запаздыванием;
- «маневрирование»;
- Rock-free;
- прямое переключение от 1-й передачи к заднему ходу;
- четыре передачи заднего хода.

Управление новыми функциями вынесено на отдельную панель. Их состояние «включено» или «выключено» отображается на многофункциональном дисплее.







Котельническая ул., 2а
(495) 512-04-67
125015, г. Москва

**Рисунки учеников
класса 2А
школы № 1207
г. Москвы**





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 АНГИИ
- 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

НОВЫЙ МАГАЗИН

АВТОЗАПЧАСТИ

ДЛЯ *600 кв. м!!!*
ГРУЗОВЫХ
ИНОМАРОКМосква, 23 км МКАД,
тел.: (495) 778-95-56,
тел.: (495) 778-10-23,
e-mail: avto-23@mail.ruМосква, 31 км МКАД,
тел.: (495) 781-80-34,
тел.: (495) 781-83-69/74/75/76,
e-mail: avto-31@mail.ru

WWW.ARMTEK.RU

ARMTEK

Розничному покупателю - огромный выбор, оптовому - огромные скидки!

СЛЕДИМ ЗА ГРУЗОВИКОМ

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



Михаил Ожерельев



WWW.EURO-STOCK.RU

Автомобильная навигация

Термин «навигация», возникший от латинского navigatio, означающего мореплавание, первоначально относился к кораблевождению, но современный его смысл расширился до «науки о способах выбора нужного пути для разных типов транспортных средств или даже самого себя».

Механические прототипы навигационных систем появились в США в начале прошлого столетия, когда автомобили начали производиться в больших количествах, а дороги еще большей частью представляли собой сплошные «направления» на американских просторах. Работало это примерно так. Устройство, установленное в кабине автомобиля, имело металлический диск с отверстиями, который вращался синхронно с пройденным путем. Отверстия отмечали узловые точки на маршруте. К дорожкам на диске пружинами прижимались молоточки. При попадании молоточка в отверстие устройство издавало звонок, и специальный рычажок с кодированным символом указывал водителю, какое действие необходимо выполнить. После стандартизации дорожных знаков и введения разметки дорог в двадцатые годы прошлого

столетия эту систему перестали использовать по причине низкой точности и недостаточной надежности.

Современная автомобильная навигационная система, унаследовав от предшественников основную идею, представляет собой устройство, предназначенное для помощи водителям в ориентации на местности и выборе маршрута поездки. Давайте разберемся, как это выглядит функционально. Чтобы двигаться в нужном направлении, необходимы хорошая карта и компас. Сегодня роль карты успешно играет компьютерная программа, а для определения координат пользуются помощью спутника. Заметим, что для полноценного автомобильного навигатора этого недостаточно.

Кроме спутникового приемника навигационная система должна иметь в своем составе датчики пройденного пути (как правило, использу-

ются датчики ABS) и датчик направления движения. Это позволяет точно определять положение машины в тоннелях, на многоуровневых развязках, иными словами, там, где уверенный прием спутниковых сигналов невозможен, но мы рассмотрим более простые и доступные варианты.

В настоящее время в мире существует несколько спутниковых систем определения координат: американская GPS (Global Positioning System), российская ГЛОНАСС, европейская Galileo. Из них пока только GPS доступна для всеобщего бесплатного использования и позволяет в любой точке планеты определить свои географические координаты. Система состоит из 18 основных и 3 запасных спутников на околоземных орбитах, запущенных министерством обороны США. На спутниках установлены сверхточные атомные часы, и перио-



дически на трех фиксированных частотах ими посылаются в эфир сигналы с информацией о системном времени и параметрах орбиты. Обработав сигналы нескольких спутников, приемник вычисляет координаты своего местоположения. Отслеживание этого параметра в течение некоторого времени позволяет рассчитать скорость и направление движения.

Пользователи обслуживаются GPS по двум категориям: точное определение координат (для военных) и режим ограничения доступа, искусственно снижающего точность гражданского GPS. С мая 2000 г. режим преднамеренного уменьшения точности не используется, что позволяет определять координаты гражданским GPS-приемникам с высокой точностью. Наверное, это послужило особым стимулом для распространения автомобильной навигации, ведь точность «ограниченного доступа» для водителя может оказаться просто опасной.

Теперь о картах. Известно, что они являются главной составляющей в навигации. Цифровые карты, загружаемые в GPS-приемник, представляют собой закодированные в электронном виде модели местности. В таком формате улицы и дороги представляются последовательностями отрезков прямых, описанных аналитически в виде

векторов, а их пересечения – в виде узлов, характеризующихся географическими координатами: широтой и долготой. Если дорога не прямая, в точке излома тоже помещается соответствующий узел. Про-грамма изготавливается на основе топографических карт городов, а также данных аэрофотосъемки. Только благодаря ей появляется возможность отображать на дисплее в различных масштабах участки местности, находить нужные объекты, рассчитывать и прокладывать оптимальные маршруты движения и заблаговременно делать голосовые подсказки водителю.

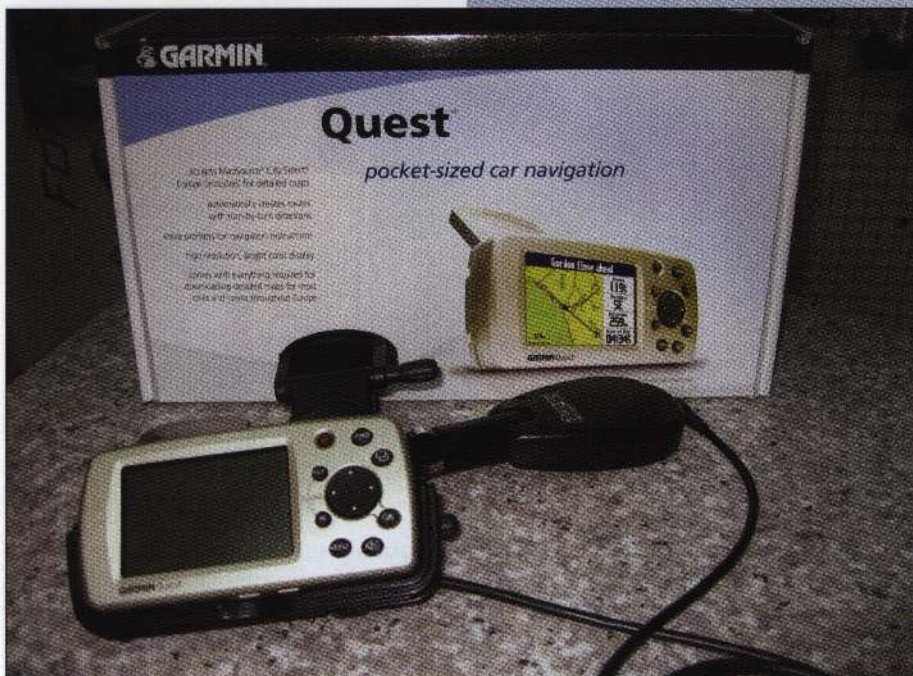
В настоящий момент в продаже можно найти очень много разновидностей бытовой навигационной аппаратуры. Приборы различаются в основном объемом памяти и размерами. Как правило, при покупке они содержат только базовую карту без детальной информации. В зависимости от района использования владелец приемника может отдельно приобрести и загрузить подробную цифровую карту соответствующего региона. Загрузка осуществляется из компьютера с помощью специальной программы. Количество загружаемых карт лимитируется объемом памяти навигатора. Электронная база данных навигационных карт постоянно пополняется. Среди новинок, интересных для владельцев навигаторов, отметим точные маршрутизируемые карты Москвы и Московской области с домами, магазинами, кинотеатрами, АЗС и прочими значимыми объектами, называемыми точками интереса.

Существуют также много разновидностей GPS-приемников без дисплея, работающих в паре с КПК или ноутбуком. Программное обеспечение загружается непосредственно

в компьютер, а приемник подключается с помощью кабеля или беспроводно. Такие комплекты легко монтируются в автомобиле и благодаря КПК имеют большие возможности, чем переносные приемники с дисплеем. В частности, в КПК можно загрузить так называемые «бумажные» карты. На всякий случай уточним, что речь идет о специальной компьютерной программе. В отличие от цифровых карт, которых пока сравнительно мало, бумажные карты с самым крупным масштабом покрывают практически всю территорию России и ближнего зарубежья. Работая с этой программой, навигатор способен найти свое местоположение на карте и обвести пройденный маршрут. Поиски адресов, прокладки маршрутов и голосовые подсказки в этом варианте не предусмотрены.

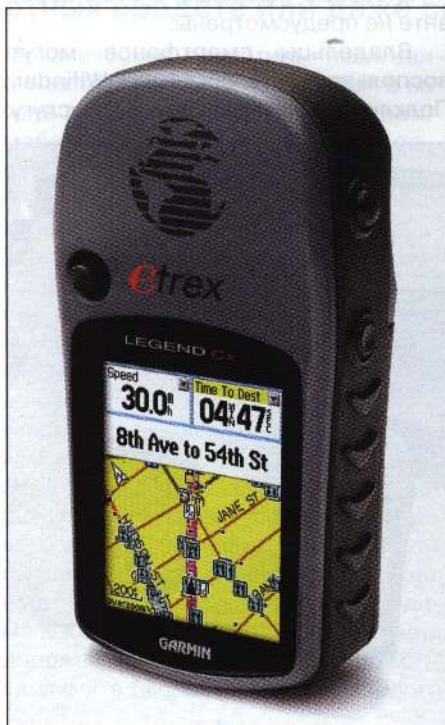
Владельцы смартфонов могут воспользоваться системой Wifinder. Подключив соответствующую услугу





у оператора сотовой связи, можно, используя специальную программу в Интернете, проложить нужный маршрут и получить подробную карту на экране телефона. Свое расположение телефон узнает благодаря подключенному GPS-приемнику. Основной недостаток этой системы – она работает только в зоне покрытия сотовой связи и требует регулярных затрат на абонентскую плату.

В заключение небольшая экскурсия по модельному ряду GPS-приемников. Носимые портативные стоимостью от \$130 до 600 можно исполь-



зовать в автомобиле, но в первую очередь они предназначены для туристов и грибников. Самые дешевые модели, такие, как Geko 101 и 201, работают без карт. Их основная задача – четкое определение местоположения. Как правило, они способны запоминать пройденный путь и записывать путевые точки, так что возвращение назад гарантировано. Более дорогие модели (eTrex Legend) имеют встроенную картографическую базу данных, цветной экран и предусматривают возможность загрузки подробных цифровых карт местности объемом до 16 Мбайт. Специальными функциями продвинутых портативных моделей (eTrex Vista) являются электронный компас и барометрический высотомер. Надежный корпус носимого приемника способен защитить прибор от сырости и ударов.

Автомобильные навигаторы находятся в ценовом диапазоне от \$400 до 1500. Компактный GPS-навигатор стоимостью чуть более \$400 для городской езды – это Garmin StreetPilot i3. Цветной экран, самые необходимые функции, простота и удобное управление – вот характерные признаки этого прибора. Он отлично поместится и в кармане куртки, и в барсетке, и в женской сумочке. Можно подарить жене, любимой девушке или просто подруге-автомобилистке. Закрепив прибор с помощью штатного приспособления в удобном месте, остается включить питание и с помощью контекстного меню выбрать интересующий пункт назначения. Навигатор предложит оп-



тимальный маршрут и в процессе движения будет оповещать о предстоящих поворотах и расстоянии до них.

Тем же, кто предпочитает делать подарки самому себе, можно предложить более функциональные модели, такие, как Garmin StreetPilot C320 – новейший GPS-навигатор для автомобиля с большим сенсорным экраном, трехмерной картой и встроенным аккумулятором. Несмотря на простоту в использовании, прибор можно смело отнести к профессиональной аппаратуре. Средняя стоимость прибора – \$730.

Следующий аппарат, достойный внимания, – это Garmin Quest. Универсальный портативный GPS-навигатор предназначен для работы в автомобиле, на катере, в пеших прогулках и даже при езде на велосипеде. Водонепроницаемый корпус, цветной экран и поддержка русского языка; плюс 116 Мб памяти, позволяющие загрузить подробные карты автодорог Европы и стран СНГ. Для крепления в автомобиле прибор имеет специальный штатив, подключение к бортовой сети и выносной динамик. Комплект можно приобрести за \$650.

За рубежом бытовые системы спутниковой навигации давно перешли из разряда «игрушек для больших» в средство повседневной необходимости. Современные технологии дают возможность активно развивать это направление. Следите за новинками и выбирайте.

Благодарим за помощь в подготовке материала специалистов компании «АССОЦИАЦИЯ – 27»

MADE FOR EUROPE = MADE FOR RUSSIA

ВАМ НУЖНЫ ЭКОНОМИЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ, СОБРАННЫЕ В ГЕРМАНИИ?

69600
ЕВРО
(вкл. НДС)

СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ ПЕРЕВОЗОК ЧЕТКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ЗАТРАТ!

Пример расчета лизинговых платежей

Рекомендуемые стандартные условия:

Авансовый платеж – 20 %;

Комиссия – до 1%;

Ежемесячный лизинговый платеж – 1 386 Евро + НДС;

Срок лизинга – 42 месяца.

* налог на имущество и страхование не включены

* лизинговые платежи оплачиваются в рублях по курсу ЦБ

Седелный тягач MAN TGA 18.360 4x2 BLS

Цена со склада в Москве: 58 983 Евро + НДС

аванс срок	30 %	25 %	20 %	15 %
36м	1381	1478	1575	1672
42м	1215	1300	1386	1471
48м	1091	1167	1244	1321

 **Raiffeisen**
LEASING

ООО "МАН Автомобили Россия"
Тел.: (495) 258 3945 www.man-mn.ru

MAN




Ступичные системы, Или популярно о ступицах

Скептики могут сказать, что автопоезд – грузовик с прицепом, дает много важных тем и поводов для интересного разговора, а ступица – она и есть ступица. И тем не менее, мы решили остановиться именно ней, потому что от запаса прочности ступичной системы напрямую зависит и полезная нагрузка, выраженная в коммерческом исчислении, иными словами тонно-километрах и соответственно, рублях. Секретов на самом деле нет никаких, но есть маленькие нюансы, знание которых поможет избежать больших неприятностей. Речь у нас в первую очередь пойдет о прицепных осях, для которых понятие «грузоподъемность» говорит само за себя.

Вращаясь во время движения автомобиля вместе с колесом, ступица в первую очередь воспринимает вертикальную нагрузку от веса автопоезда, разумеется не всего, а той части, что при-

ходится это колесо. Кроме нее существуют еще различные боковые силы, возникающие благодаря ветру, кособору и повороту, и зависящие от массы и скорости (силы инерции). А дорож-

ные неровности создают колебательные или даже ударные нагрузки, что определяется качеством покрытия.

Чтобы ступица успешно справлялась со всеми перечисленными наг-





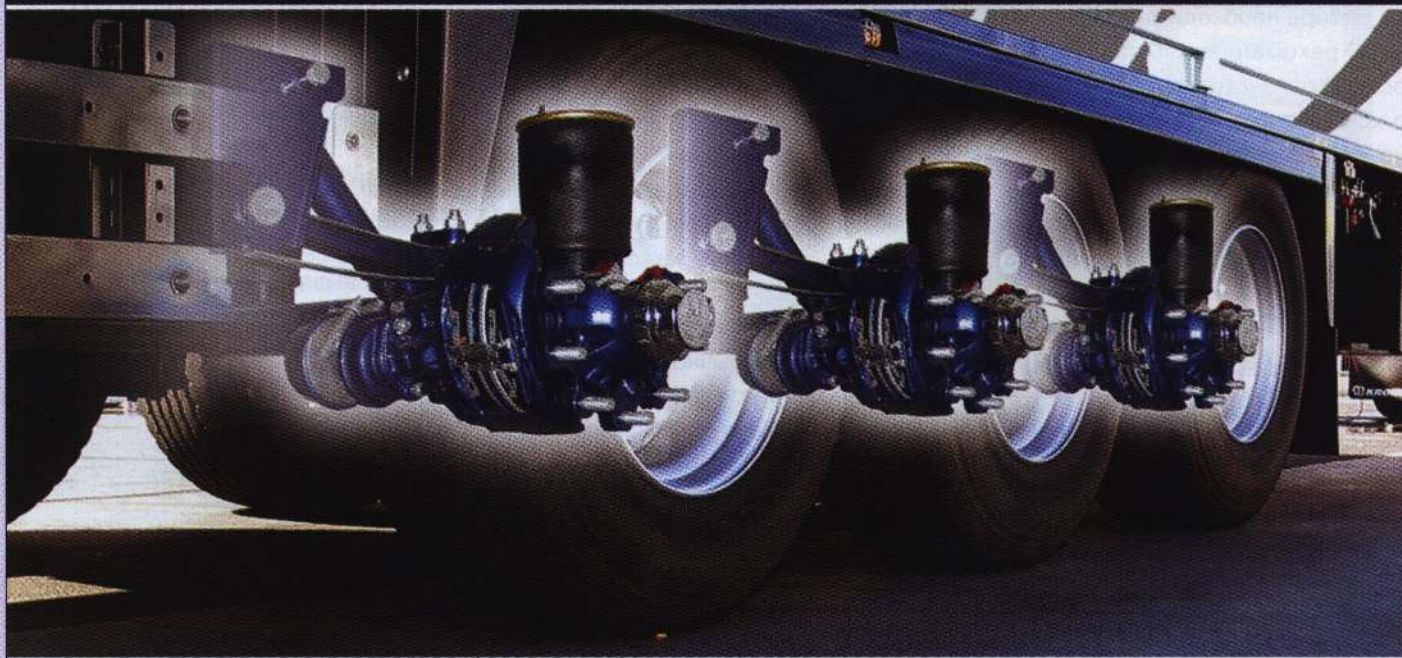
ружками, в нее устанавливают два роликовых радиально-упорных подшипника, вершины конусов беговых дорожек которых направлены друг к другу. Внутренний, более нагруженный подшипник, имеет больший размер, чем наружный. Следуя теории подшипниковых посадок, наружные обоймы подшипников, вращающиеся относительно нагрузки, устанавливаются в

корпус ступицы с натягом. Материал ступицы – чугун. Эта информация для тех, кто соберется заниматься ее ремонтом. Внутренние обоймы подшипников садятся на цапфу с минимальным зазором. Такая посадка обеспечивает относительно легкое снятие ступичного узла с цапфы, а кроме того, позволяет постепенно проворачиваться внутренним обоймам по цап-

фе, постепенно меняя зоны нагружения роликами.

Проверять техническое состояние подшипников следует при замене смазки в ступичном узле, а также при возникновении каких-нибудь подозрений в правильности работы. После разборки и промывки деталей оценивают их пригодность к дальнейшей эксплуатации внешним осмотром. Беговые до-

ВСЕ ДВИЖЕТСЯ КАК НАДО
BPW BERGISCHE ACHSEN



BPW Bergische Achsen KG
51656 Германия, г. Виль
Тел.: +49-2262-78-1705
Факс: +49-2262-78-1543

ООО «BPW - Ost»
Официальное представительство в России
г. Москва, ул. Молодогвардейская, д. 58
Тел./факс: (495) 771-61-77, 771-61-78, 980-64-42





рожкт колец и роликов не должны иметь видимого износа, царапин, рисок сколов раковин и других повреждений. На деталях подшипников не должно быть цветов побежалости.

Теперь о смазке. Смазка, применяемая в современных подшипниковых узлах, не менее важна, чем качество самого узла. В любом случае при ее выборе необходимо строго следовать рекомендациям изготовителя осей. Количество смазочного материала – тоже паспортная величина. И не всегда можно точно сказать, что вреднее: избыток или недостаток.

Сохранность смазывающего материала в ступице обеспечивает сальник. Здесь можно встретить изрядное разнообразие. Часто, в отличие от обычного манжетного уплотнения,



для осей прицепа используют сборное уплотнение, в котором рабочая кромка расположена внутри детали. В ступицах BPW в качестве уплотнителя работают капроновые кольца. При монтаже конструкции следует избегать перекосов.

Для нормальной работы подшипникового узла необходима правильная регулировка. Допустимый зазор подбирается из расчета компенсации температурного расширения при нагреве. Отсутствие зазора может привести к заклиниванию и разрушению узла. Рабочий зазор в подшипниках качения составляет считанные микрометры, однако они легко отлавливаются правильной регулировкой. Регулировка выполняется затяжкой ступичной гайки. Обычно гайку затягивают до некоторого уровня, затем отпускают. Чаще всего до ближайшего положения, в котором соединение можно законтрить. Но вот для того, чтобы определить параметры, по которым можно установить правильную затяжку, необходимо быть или конструктором подшипниковых узлов с большим опытом проектирования и испытаний, либо следовать наставлениям заводской инструкции. Но стоит ли приобретать за свои деньги тот опыт, который другие получали за чужие? Так что

главная рекомендация все та же: следуйте инструкции. И не забудьте, что на некоторых типах осей гайки правой и левой ступицы могут иметь разное направление резьбы.

Изготовители осей в своей производственной программе имеют несколько моделей, отличающихся, в том числе, и грузоподъемностью. Значение допустимой осевой нагрузки можно определить по оригинальной паспортной табличке завода изготовителя. Кроме допустимой статической нагрузки, также указывается предельная нагрузка для испытаний. По статическим нагрузкам модельный ряд прицепных осей обычно начинается от 6–9 т и заканчивается 16–18 т.

Среди общих тенденций и направлений в производстве осей отметим увеличение межсервисных интервалов. Это позволяет эксплуатационникам сократить стоимость перевозок и уменьшить простои техники в ТО и ремонте. Интервал замены смазки в ступичной системе ECO BPW доходит до 500 000 км или раз в три года, а конструкция ступицы позволяет использовать центральную гайку в качестве съемника. Достигается такая периодичность не одним лишь качеством изготовления, а комплексом мер, что придает точному соблюдению заводских инструкций особое значение.

Производитель в первую очередь должен заботиться о потребителе. А потребитель не должен забывать, что любая самая современная техника не может обойтись без грамотной эксплуатации и своевременного и грамотного обслуживания.





РИНГ ВЭЙ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР **Continental** **CONTITECH**

Запчасти для грузовых иномарок
VOLVO SCANIA MB MAN DAF RENAULT
BPW ROR SAF FRUEHAUF TRAILOR

ГИБКАЯ СИСТЕМА СКИДОК



23 км. МКАД «Мир грузовиков»
тел.: (495) 399-3881 тел./факс.: 399-9257, 399-3435

23 км. МКАД «Шины мира»
тел.: (495) 355-90-20 тел./факс.: 355-9031

31 км. МКАД ТЦ «Авто 31»
тел.: (495) 201-9089, 107-9325, 747-6155

www.ringway.ru

РЕССОРЫ И ПОЛУРЕССОРЫ

АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ
MB, MAN, VOLVO, DAF, IVECO, SCANIA,
ПРИЦЕПЫ, ПОЛУПРИЦЕПОВ,
ОСЕИ **ROR, SAF, BPW.**



Горьковское шоссе, д. 1, (100 м от МКАД)
Тел./факс.: (495) 730-2668, Тел.: 506-2602, 517-4147

E-MAIL: INFO@TRAKAUTO.RU

WWW.TRAKAUTO.RU

«СпецАвтоСервис»

КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
ПЕСКОСТРУЙКА
ПОКРАСКА
ВСЕХ МОДЕЛЕЙ
ГРУЗОВИКОВ

Тел.: (495) 504-6418



ЭВАКУАЦИЯ 24 ЧАСА
Тел.: (495) 504-6386



ТЕХНОГРУП ЗАПЧАСТИ

для грузовых автомобилей и автобусов
европейского производства

Mercedes-Benz, MAN, DAF, VOLVO, SCANIA, Iveco

31 км МКАД, ТК «АВТО-31», Б-1-6

Тел.: (095) 781-8368
101-7582, 724-3953

E-mail: teknogrup@teknogrup.ru
www.teknogrup.ru

Кто машине верный друг - приезжает в ТЕХНОГРУП!

SOMMER НОВТРАК

Конструкция полностью адаптирована для
тяжелых дорожных условий эксплуатации.

Во всей Европе довольные клиенты пользуются надежной прицепной
техникой SOMMER. Присоединяйтесь к ним и Вы!

Тентовые, изотермические, самосвальные,
цельнометаллические полуприцепы и кузова

Контейнеровозы

Автопоезда повышенного объема

Рефрижераторы

Подержанные полуприцепы

Лизинг

Сервисный центр и продажа запчастей
Россия: 007 (8162) 944018 - 944033

Приглашаем Вас 18-19 августа посетить шестую международную
выставку-конференцию "КАРГО-Форум 2006"

Подробности на сайте www.sommer.ru

Россия, 173008 Великий Новгород, Магистральная 15,
тел. 007 (8162) 944011 факс. 007 (8162) 944009, www.sommer.ru
Россия, 119313 Москва, Ленинский просп. 95А,
тел. (495) 936 22 18, факс. (495) 936 22 24, моб. тел. (916) 5773 150
Россия, 192007 Санкт-Петербург, ул. Тасица 3,
тел./факс (812) 766 13 61, моб. тел. (940) 2000 110





Треть аварий в России – из-за дорог

Точнее, более 33%. К такому выводу пришел Департамент обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД) МВД РФ, проанализировав причины возникновения дорожно-транспортных происшествий. При этом главой причиной подавляющего большинства аварий остаются нарушения правил дорожного движения водителями. Их удельный вес в I квартале 2006 г., как сообщила пресс-служба ДОБДД РФ, составил 77,5%. Чаще всего ДТП происходят из-за превышения скорости и выезда на полосу встречного движения. Самым распространенным видом ДТП в I квартале 2006 г. стал наезд на пешеходов (49,2%). Далее следуют столкновения транспортных средств (35,2%), наезды на препятствия (5%) и опрокидывания транспорта (4,7%). 26% ДТП связано с нарушением ПДД пешеходами. Чаще всего пешеходы страдают из-за перехода проезжей части в неположенном месте (в 63% случаев), а также из-за неожиданного выхода на проезжую часть (11,5%). При этом по сравнению с прошлым годом количество таких ДТП снизилось на 10,5% и 7,6% соответственно. Реже всего аварии происходят из-за неисправного транспортного средства (0,7%). Более 78% аварий происходит в городах. 21,6% ДТП приходится на автомобильные трассы, однако тяжесть таких аварий значительно выше. Напомним, что всего за I квартал 2006 г. в России произошло 34 786 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 4458 чел.

Господу помолимся!

Как сообщили в пресс-центре губернатора Белгородской области, из-за роста количества происшествий на дорогах ГИБДД Белгорода регулярно заказывает священнослужителям церковные службы за здоровье всех участников дорожного движения. По словам представителя губернатора, кроме этого, на светодиодных экранах начали демонстрировать фильм, сделанный на основе оперативной съемки. Цель – внушить автомобилистам и пешеходам города необходимость быть внимательными на дорогах и сократить таким образом число ДТП.



Штраф за перевозку трупа

Как сообщило агентство Reuters, дорожная полиция Германии по наводке сотрудников морга города Бремерхаузен, откуда та забрала тело, остановила машину 53-летней гражданки, везшей через всю страну на заднем сиденье машины тело своей покойной матери. Так женщина пыталась сэкономить гна катафалке. «Тело находилось на заднем сиденье и не было пристегнуто ремнем безопасности. Конечно, в данном случае это не имеет значения, но тело было замаскировано одеждой так, чтобы с первого взгляда не было заметно, что это труп. А это уже явное нарушение, требующее наказания», – говорит сотрудник полиции. Экономной дочери предъявили обвинение в нарушении закона о погребении и в том, что она «потревожила покой умершего человека». По словам представителей закона, ей предстоит выплатить штраф, правда, вполне умеренный. К моменту задержания немка, имя которой не называется, проехала в компании с покойницей 450 км. По ее словам, она хотела захоронить мать, которая умерла естественной смертью в возрасте 90 лет, в ее родном городе Даун.



105 лет номерным знакам

25 апреля исполнилось 105 лет с того момента, когда начала американском штате Нью-Йорк был принят закон, обязывающий всех автовладельцев снабжать свои машины табличками с номером. Правда, сама идея «инвентаризации» автомобилей родилась гораздо раньше – в девяностых годах XIX века. Но сначала государственных знаков не существовало, и каждый автомобилист должен был делать их за свой счет. Таблички заказывали у кузнецов, чеканщиков и изготовителей посуды, их делали из металла, фарфора, фаянса, а в тяжелые военные годы – даже из картона и кусков кожи. Размер и форма «номеров», даже государственных, практически в каждой стране были свои. И только в 1957 г. прошла всемирная стандартизация, в результате которой осталось три основных стандарта. В странах Западного полушария используются таблички размером 6x12 дюймов (152x304 мм); в Европе принят размер 520x110 мм, а в странах Тихоокеанского региона – нечто среднее между двумя первыми. Сейчас в мире зарегистрировано свыше 700 млн. автомобилей; эксперты полагают, что к 2010 г. их количество достигнет миллиарда.



Отбивался мечом и кинжалом

Началось с того, что водитель «Москвича», передвигаясь по Оренбургу, на перекрестке Театральной улицы и Дзержинского переулка не справился с управлением и столкнулся с Daewoo Nexia, после чего скрылся с места ДТП. Извещенные об этом сотрудники ДПС заметили «Москвич» на перекрестке улицы Монтажников и проспекта Победы, где жезлом и свитком и предложили нарушителю остановиться. На что тот не реагировал. В результате преследования удалось остановить автомобиль нарушителя напротив дома № 40 по улице Шевченко. Однако его водитель, выйдя из машины, достал из заднего кармана брюк нож и стал угрожать им автоинспекторам, после чего сел в свой автомобиль и снова попытался скрыться. На основании закона стражи порядка из табельного оружия произвели один предупредительный выстрел и два прицельных – по колесам. В результате поврежденный автомобиль продолжил движение, но был задержан на той же улице. Его водитель вышел, достал из багажника меч, которым угрожал сотрудникам милиции. Правда, довольно скоро он его бросил и сдался. У злоумышленника были обнаружены признаки алкогольного опьянения. Сейчас в отношении правонарушителя решается вопрос о возбуждении уголовного дела.



жени признаки алкогольного опьянения. Сейчас в отношении правонарушителя решается вопрос о возбуждении уголовного дела.



Уральский автосалон зовется «Автомир»

Хотя главная автомобильная выставка страны – столичный автосалон, два прошедших года переживала откровенный период упадка, в гору пошли региональные выставки. И среди них прошедшую недавно в Перми выставку «Автомир-2006» можно смело назвать «автосалоном Урала». И в некоторых отношениях эта выставка даже более показательна, чем столичные. Ведь что ни говори, а Урал уже давно считается «всероссийской кузницей», да и то, что он определяет границу между Европой и Азией, значит немало. Не потому ли в Перми не только присутствовали практически все ведущие мировые марки легковых автомобилей, но и была мощная «грузовая», нет, правильнее сказать – «коммерческая часть». А еще это было настоящее шоу: соревнования по автозвуку и гонки радиоуправляемых автомобильчиков, комплектующие, тюнинг... В общем, все, что связано с автотранспортом. Но главное не в этом. Главное в том, что сразу стало видно, кто намерен всерьез работать в транспортном секторе уральского региона.

Российская армия получит бронегАЗели

На вооружение российской армии начала поступать бронированная колесная техника, созданная на базе автомобилей «ГАЗель», «Нива», «УАЗ» и «Урал», сообщил на пресс-конференции главнокомандующий внутренних войск МВД России Николай Рогожин. Сейчас идет насыщение воинских частей приспособленными для армейских нужд машинами. При этом на вооружении сохраняется тяжелая техника – БМП, БТР, артиллерия. Это необходимо, чтобы адекватно реагировать на различные ситуации.



Десять премий к пятилетию

Такой подарок сделала себе ЗАО «Контейнерная линия Ренессанс», закупив десять тягачей Renault Premium 440 DXI. Эта компания, основанная в январе 2001 г., специализируется на международных контейнерных перевозках с терминалов Котка, Хельсинки, Хаминга (Финляндия). Контейнеры доставляются как в Санкт-Петербург и Ленинградскую область, так и в Москву и Московскую область.

ГРУЗОВАЯ, ПРИЦЕПНАЯ И СПЕЦТЕХНИКА

Продажи в Голландии, Бельгии и России

приглашаем представителей компаний для заключения контрактов на поставку техники

ЛИЗИНГ бизнесная поддержка
AUTO-HOLLAND
 TRUCKS & TRAILERS

МО, Калужское шоссе, пос. Мосрентген, п/п "Автострой"
 тел. 5-40-5632 многоканальный
 тел./факс 424-5900

www.auto-holland.ru





Перетащил микроавтобусы на ухах

Двукратный рекордсмен Книги рекордов Гиннеса чемпион Грузии по греко-римской борьбе 25-летний Лаша Патарая протащил 41 м два микроавтобуса, привязанные к его уху нейлоновой веревкой. Установление рекорда проходило в центре Тбилиси, на площади Рике. Общий вес машин составлял 4,5 т. После того, как был поставлен рекорд, Патарая заявил журналистам, что будет пытаться в дальнейшем его побить. Организатором мероприятия выступили департамент по делам молодежи и спорта Грузии и Союз содействия мировым достижениям и путешествиям. Напомним, что одно из самых ярких достижений, связанных с автомобилями, принадлежит саратовскому тяжелоатлету Вячеславу Максютю: он протащил «караван» из восьми «ГАЗелей» весом приблизительно по 2,2 т каждая на 10 м – правда, руками.

Инвестфонд будет строить дороги

Минтранс предполагает, что на период до 2010 г. на эти цели из Инвестфонда может быть выделено до 250 млрд. руб. В частности, одним из наиболее подготовленных проектов, который планируется представить на конкурс уже в 2006 г., является строительство западного скоростного диаметра Санкт-Петербурга. В 2006 г. на меры по реализации стратегии транспорта необходимы средства в размере 700 млрд. руб., в 2007 г. – 1 трлн. руб., в 2008 г. – 1 трлн. 259 млрд. руб., в 2009 г. – 1 трлн. 596 млрд. руб. и в 2010 г. – 1 трлн. 881 млрд. руб. Минтранс согласовал эти цифры с Министерством экономического развития и торговли (МЭРТ) РФ. Из федерального бюджета в этот период должно быть выделено 1,3 трлн. руб., в то время как региональные бюджеты, как предполагается, предоставят 2 трлн. руб. Впрочем, речь идет не только об автомобильных, но и о железных дорогах, а также аэропортах.

Реконструкция Дмитровского шоссе начнется в 2008 году

Об этом сообщил мэр Москвы Юрий Лужков. По его словам, работы начнутся на год раньше запланированного ранее срока. «Ускорить работы необходимо, так как транспортная ситуация на этом шоссе является напряженной», – сказал столичный градоначальник. Он также добавил, что после 2013 г. начнутся работы по реконструкции соседнего Коровинского шоссе. Напомним, что расположенное на севере Москвы Дмитровское шоссе наряду с традиционно загруженными Ленинградским и Варшавским является одной из самых перегруженных магистралей города. В 2005 г. уже были приняты первые меры по урегулированию дорожного движения и повышению безопасности: на 5-километровом отрезке шоссе были установлены разделительные барьеры-отбойники.






Каждый десятый американский водитель не знает ПДД

Американская страховая компания GMAC провела тестирование водителей с применением стандартных вопросов по правилам дорожного движения. По итогам тестов выяснилось, что один водитель из десяти знает Правила настолько плохо, что мог получить права лишь по ошибке или благодаря взятке. Так, каждый третий водитель не пропускает пешеходов на перекрестках, а каждый пятый вообще не подозревает о том, что у пешехода на переходе есть преимущество перед автомобилем. 20% водителей не знают, что самой скользкой дорога бывает в начале дождя. Всего в опросе участвовали 5 288 обладателей прав из 50 штатов США и округа Колумбия. Им предлагался стандартный тест из 20 вопросов; по американским законам, для получения водительского удостоверения необходимо правильно ответить на 14 из них. Также тестирование выявило, что самые образованные водители живут в штате Орегон, а самые невежественные – в штате Род-Айленд и... федеральном округе Колумбия.

Можете жаловаться!

На работу московских автозаправочных станций, торгующих некачественным топливом, теперь можно пожаловаться по телефону «горячей линии». Как сообщил руководитель департамента природопользования и охраны окружающей среды столицы Леонид Бочин, для этого нужно позвонить по телефону (495) 205-85-62 и сообщить о любых нарушениях, связанных с торговлей топливом. Л. Бочин также отметил, что сейчас около трети всех московских автозаправочных станций, а их более 800, торгуют суррогатным бензином. Кроме того, в качестве необходимой меры по ужесточению требований к качеству топлива столичные власти предлагают внести поправку в УК РФ, в которой предусматривается уголовная ответственность за продажу суррогата лишением свободы сроком до 5 лет. «И в Административном кодексе необходимо увеличить сумму штрафа в несколько десятков раз», – считает Л. Бочин.



 <p>грузовые автомобили</p> <h1>DAF 95X</h1>	 <p>грузовые автомобили</p> <h1>FREIGHTLINER</h1> <p>CENTURY CLASS</p>	 <p>грузовые автомобили</p> <h1>VOLVO FH12</h1>
 <p>ЕВРОПАРТ Рус</p> <p>Инструкция по эксплуатации Техническое обслуживание Каталог деталей</p>	 <p>ГУДВИЛ</p> <p>Инструкция по эксплуатации Техническое обслуживание Двигатели Detroit Diesel, Caterpillar, Cummins Системы электрооборудования</p>	 <p>ЕВРОПАРТ Рус</p> <p>Инструкция по эксплуатации Техническое обслуживание Руководство по ремонту Каталог деталей</p>

Предлагаем широкий выбор технической литературы: руководства и каталоги на грузовые и легковые автомобили отечественного и импортного производства.

**По вопросам приобретения обращаться:
в розницу в г. Москве, 31 км МКАД, Т/Ц «АВТО-31»,
павильон В-1-10, тел.: (095) 722-22-71.
оптом: (095) 414-89-83, 749-45-50**

<p>MAN Грузовые автомобили</p> <p>СЕРИИ F 90, F 2000</p> <p>МОДЕЛИ</p> <table border="1"> <tr><td>18.273</td></tr> <tr><td>293</td></tr> <tr><td>323</td></tr> <tr><td>343</td></tr> <tr><td>373</td></tr> <tr><td>403</td></tr> <tr><td>423</td></tr> <tr><td>463</td></tr> <tr><td>483</td></tr> <tr><td>23.343</td></tr> <tr><td>25.373</td></tr> <tr><td>403</td></tr> <tr><td>423</td></tr> <tr><td>463</td></tr> </table> <p>SCANIA 4</p> <p>МОДЕЛИ</p> <table border="1"> <tr><td>94</td></tr> <tr><td>114</td></tr> <tr><td>124</td></tr> <tr><td>144</td></tr> </table> <p>SCANIA 3</p> <p>МОДЕЛИ</p> <table border="1"> <tr><td>93</td></tr> <tr><td>113</td></tr> <tr><td>143</td></tr> </table>	18.273	293	323	343	373	403	423	463	483	23.343	25.373	403	423	463	94	114	124	144	93	113	143	<p>RENAULT MAGNUM</p>	<p>Грузовые автомобили</p> <p>MAN M 2000</p> <p>СЕРИИ:</p> <table border="1"> <tr><td>2000</td></tr> <tr><td>5000</td></tr> <tr><td>8000</td></tr> <tr><td>9000</td></tr> </table> <p>РЕМОНТЫ</p>	2000	5000	8000	9000
18.273																											
293																											
323																											
343																											
373																											
403																											
423																											
463																											
483																											
23.343																											
25.373																											
403																											
423																											
463																											
94																											
114																											
124																											
144																											
93																											
113																											
143																											
2000																											
5000																											
8000																											
9000																											
<p>MERCEDES LK, ATEGO</p>	<p>INTERNATIONAL</p>	<p>ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ</p>																									
<p>Mercedes Actros</p> <p>189, 200 тс. моторы Двигатели: Mercedes OM 901 A, L4 901 C 90 OM 904 A, OM 904 B</p> <p>СЕРВИС</p> <p>Руководство по эксплуатации Техническое обслуживание Ремонт</p>	<p>MERCEDES MK</p> <p>АВТО БАЗАР</p> <p>1989-2001 г.г.</p> <p>Руководство по эксплуатации, техническое обслуживание, ремонт, особенности конструкции, электросхема</p>	<p>ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ</p>																									

Телескопические системы опрокидывания Binotto

Сейчас в России во время бума строительства федеральных трасс, городских дорог и развязок, жилых, производственных, торговых и офисных комплексов, развлекательных центров, строительства и развития инфраструктуры разработок месторождений нефти и газа необходима различная дорожно-строительная техника, которая обеспечит выполнение множества строительных задач. В ряду такой техники немаловажное место отводится самосвальным автомобилям.

Компания BINOTTO, один из мировых лидеров в производстве гидравлических систем для подъема самосвальных кузовов опирается на 50-летний опыт и предлагает полный спектр устройств. В него входят, прежде всего, гидроцилиндры – для передней установки, а также для установки под кузовом. Гидроцилиндры Binotto имеют 2 исполнения: с верхним и нижним креплением подъемных кронштейнов и могут быть использованы не только

на самосвалах, а также на промышленных транспортных средствах, прицепах и полуприцепах. Диапазон их грузоподъемности от 2 до 70 т. Рекомендую потребителю выбрать цилиндр с той или иной высотой подъема, фирма учитывает любые требования заказчика. Цилиндры изготавливаются из высококачественной стали без использования сварки, и обеспечиваются сферическими опорными устройствами.

Следующая позиция – насосы шестеренные рабочим объемом 15–150 см³ с рабочим давлением до 340 бар и аксиально-поршневые (в т.ч. с наклонным блоком цилиндров) рабочим объемом от 12 до 108 см³. Разумеется, их дополняет широкий выбор коробок отбора мощности. Последний крупный узел самосвальной установки – бак для рабочей жидкости. Баки BINOTTO снабжены фильтрами со сменными элементами для масла, поступающего из

сливной магистрали. Заливаемое в бак масло также фильтруется. Емкость баков – до 250 л.

Основные узлы – это еще не самосвальная установка. Нужны еще шланги, фитинги, различные клапаны, в том числе с пневмоуправлением, ограничители, кронштейны и крепеж. Все это в широчайшем ассортименте также поставляется компанией BINOTTO. Для изготовителей самосвалов предлагаются полные комплекты, включающие в себя все необходимое для сборки самосвальной установки в целом.

Самосвалы с гидравликой BINOTTO монтируют на шасси таких широко известных марок, как MAN, Volvo, Iveco, Mercedes, Tatra. Примерами отечественных строителей самосвалов, использующих продукцию BINOTTO, могут служить Бецема, Ивеко-Урал, КАМАЗ, Строймаш-Сервис.

Приведем несколько параметров телескопических систем Binotto в



Binotto®

THE TIPPING POWER



СИСТЕМЫ ОПРОКИДЫВАНИЯ КУЗОВОВ
САМОСВАЛЬНЫХ МАШИН

РАЗВИТАЯ СЕТЬ
СЕРВИСНЫХ
ЦЕНТРОВ
ВО ВСЕХ
РЕГИОНАХ
РОССИИ

ПРИГЛАШАЕМ К
СОТРУДНИЧЕСТВУ
СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ



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@nnc.ru



сравнении с наиболее используемыми телескопическими цилиндрами при установке на самосвальную технику.

За счет использования передовых технологий производства и применения высококачественных материалов достигается постоянный рост качества и технико-экономических показателей продукции.

ЗАО «Национальная Гидравлическая Компания» является официальным дистрибьютором Binotto на территории Российской Федерации. Специалисты Компании всегда готовы проконсультировать по выбору гидроцилиндров и систем опрокидывания кузовов. А также предоставить все необходимые комплектующие

для установки систем опрокидывания кузовов и сервисного обслуживания.

При этом организован сервисный центр Binotto в подмосковном городе Люберцы на базе ЗАО «РГ-Ремсервис», где самосвалы, укомплектованные системами Binotto, проходят гарантийное и послегарантийное обслуживание.

Сравнительные характеристики	Binotto	Другие производители
Конструктивные отличия	<p>- В качестве материала для изготовления ступеней телескопического гидроцилиндра используются высокопрочные горячекатаные бесшовные стальные трубы.- Конструктивные элементы (упоры), ограничивающие ход ступеней телескопа выполнены из цельной детали (ступени).- Строгий контроль посадочных мест под опорно-направляющие кольца и уплотнения при механической обработке деталей.- Контактная поверхность упора изготовлена за одно со ступенью и представляет одну цельную деталь.- При механической обработке посадочных мест конструктивно и технологически обеспечиваются минимальные зазоры в опорно-направляющих кольцах, что повышает устойчивость телескопического гидроцилиндра в целом.</p>	<p>- В качестве материала применяется толстостенная сварная труба.- Упоры, ограничивающими выход штоков телескопического гидроцилиндра, являются отдельные детали, установленные в ступени.- Контактная поверхность упоров расположена на деталях, которые не являются единым целым со ступенями гидроцилиндра.- Применивание труб, имеющих уже окончательно обработанные рабочие поверхности, ограничивает возможность минимизировать зазоры в опорно-направляющих кольцах, что в свою очередь отрицательно влияет на устойчивость гидроцилиндра.</p>
Обработка поверхности трубы	<p>Обработка роликами. Внешняя и внутренняя поверхность каждой ступени обрабатывается роликами. Основные преимущества обработки поверхности роликами, осуществляемой компанией Binotto:- шероховатость поверхности достигает параметра Ra 0,05 micron, что значительно увеличивает срок службы уплотнений. Срок службы уплотнений увеличивается в 3 раза, по отношению к уплотнениям, которые работают на ступенях, обработанных методом шлифовки (Ra 0,40 micron) или полировки (Ra 0,45 micron).</p>	<p>Полировка. Внешняя поверхность ступеней полируется.</p>
Рабочее давление	<p>Максимальное давление: 200 Bar</p>	<p>Максимальное давление: 170 Bar</p>
	<p>Благодаря более высокому максимальному и рабочему давлению, которое достигается в результате постоянного усовершенствования производства, из всего диапазона цилиндров Binotto Вы можете выбрать более легкий цилиндр по сравнению с цилиндрами других производителей для одних и тех же целей. Цилиндр с меньшим рабочим объемом обладает большей скоростью подъема и опускания, что сокращает цикл разгрузки самосвала.</p>	





**Амортизаторы,
Сцепления,
Выжимные
подшипники**

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



LEMFÖRDER

**Элементы
подвески
рулевого
управления**

49 км. Новорязанского шоссе
розн.: (495) 500-7460; shop49@gok.ru
80 км. МКАД
розн.: (495) 780-7404; shop80@gok.ru
г. Челябинск
ул. Гер. Танкограда 28П 2
тел.: (351)-247-4282

www.gok.ru



**Ремонт
КПП ZF
Запчасти**

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

«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

РАДИОСТАНЦИИ НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ, НОСИМЫЕ

тел: (495) 722-22-71

МКАД 31 км, Т/Ц АВТО 31

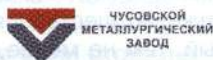


ЧУСОВСКАЯ РЕССОРА - НАДЕЖНАЯ ОПОРА ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ



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, divavin@mail.ru
 г. Набережные Челны, (8552) 39-76-13, 39-76-15, dal-chelny@mail.ru
 г. Н. Новгород, (8312) 759-767, npn@nnp.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, avto_souz@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



www.chmz.ru

95



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

НАДЕЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ



Грузовой полуприцеп
«ТОНАР-97461»
 Участник международного автопробега
 "Лиссабон-Владивосток-2004"
 Тентовый объем от 88 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 "игорник"
«ТОНАР»-97461С
 со складной крышей и складными боквинами



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.: 8-902-290-07-06
 e-mail: samara@tonar.info
 г. Красноярск: тел.: (3912) 49-59-87, моб.: 8-913-534-73-85
 e-mail: kras@tonar.info



Алексей Виноградов

Тише едешь...

Мишка стоял у себя дома возле умывальника и смотрелся в зеркало. Надо же, выходит, не померещилось вчера на заправке в Кашире, когда краем глаза в зеркале машины увидел собственную голову. Действительно, седина. И только один висок – правый. Интересно, почему так? Впрочем, против седины Мишка ничего не имел. Хотя он и привык смотреть вверх голов окружающей толпы, но ему, двадцатилетнему, больше шестнадцати лет никто не давал. Что обижало – глубоко внутри. Так что седина – неплохо, хоть и с одного бока; все не так откровенно пацаненком будут считать...

Руки болели, особенно при попытке пошевелить пальцами. Мышцы шеи тоже болели. Все остальные мышцы, имеющиеся в организме, тупо ныли. Сам организм, казалось, был наполнен то ли жидким свинцом, то ли твердой ртутью, и на требования Мишки шевелиться отзывался неохотно и с каким-то опозданием... Да-а, тот еще денек вчера выдался... Когда доехал до дому, намереваясь оставить машину ночевать под окнами, оказалось, что самое трудное – разжать пальцы, сжимавшие баранку. Как только ехал! И даже вожделенный сон не принес ясности ума и свежести сил телу, а только перевел его из состояния «активно-бестолковое» в режим полной апатии. Да и насчет «денек» получалось не все ладно: длился он, по самым скромным прикидкам, почти двое суток.

Эта уборка была для Мишки первой, а потому сравнивать ее было не с чем. Но, по высказываниям старых шоферов, выдалась она крайне неудачной. Среди Мишкиных товари-

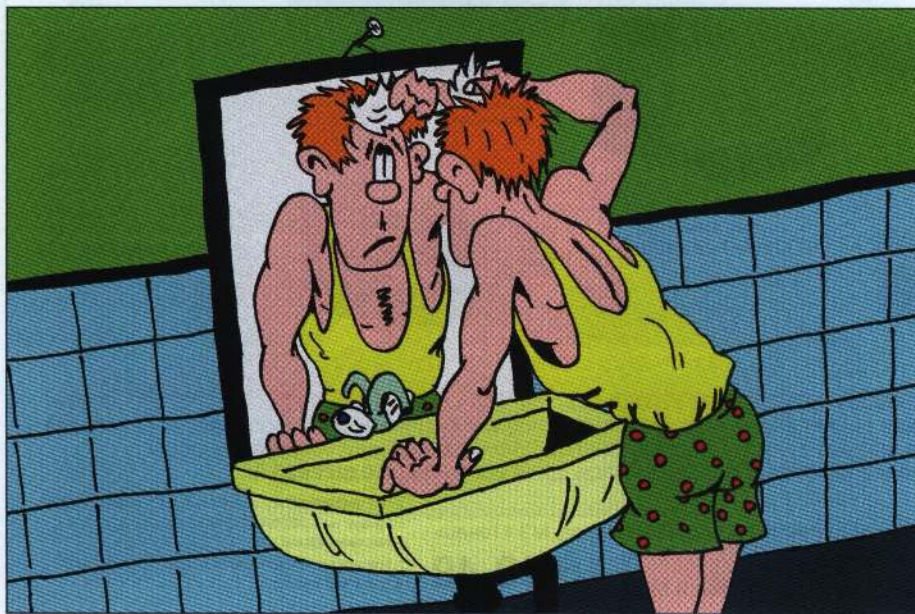
щей по комбинатовской колонне «зильцев-бортовиков» особо зрелого народа не было, но здесь в одну бригаду попали люди и машины из разных колонн. И если верить самосвальщикам, – дяде Мише, считавшему эту уборку последней в силу достижения в будущем году пенсионного шестидесятилетия, и дяди Васи, которому стукнуло шестьдесят восемь и который, тем не менее, ни на какую пенсию не собирался, да и выглядел помоложе же сорокалетнего Бори-Носа, то так неудачно попасть на «уборочную» им еще не доводилось. И едва ли кому-нибудь из присутствующих доведется в оставшейся жизни. Эх, знали б они, каким образом сбудется такое пророчество!

Поначалу тертый народ оценивал шансы весьма оптимистично. Олимпиада Олимпиадой, а урожай с полей везти все равно придется. Соответственно столичные комбинаты отправили в предписанное время предписанное количество машин в предписанные места. Так Мишка попал «на

уборочную» в Воронежскую губернию. Директор комбината обещал «работу по асфальту», но тертые мужики только хмыкали: «знаем мы тамошний асфальт; всем хорош, да только жидкий!». Ехали в начале сентября, стало быть – «на сахарную свеклу». Что воодушевляло, ибо на зерне, силосе и сахарной свекле заработать можно. В отличие от всего остального.

Уже через неделю Мишка сам увидел, что же «тертые мужики» называли «жидким асфальтом». Собственно, это был чернозем, который после дождя превращался в некую субстанцию, которая (по Мишкиным представлениям) пребывала по свойствам где-то между солидолом и нигролом. Как по ЭТОМУ можно ехать, не знал никто. Соответственно, вопрос решался просто: «нелетная погода». А если учесть, что она «погода» подгадила не только с последующими культурами, но даже с зерновыми... Кстати, на том она даже не подумала остановиться! В общем, досталось и зерна, и картошки, и студентов, и преподавателей... Свеклу везли уже из-под снега. А заодно во время «нелетной погоды» везли в совхоз кирпич, лес, и все, что только может понадобиться. Благо, от шоссе до колхоза проехать было все же можно благодаря немеренному количеству высыпанной на «дорогу» щебенки. Несмотря на это, с работой, по столичным меркам, наблюдалась большая напряженность. На что можно бы и наплевать. Но ведь и с заработками тоже, что уже хуже. Оставалось только сидеть и ждать конца кампании, чем, собственно, наряд и занимался.

Команда на возвращение домой пришла аж двенадцатого декабря, под конец недели. Погода с ноябрьских праздников переменяла крепкий мороз с оттепелью. А в тот день как раз приморозило. Было градусов



двадцать – то ли два, то ли восемь... не суть. Местное начальство, утомившись кормить кучу пришлого народа, выделило трактор, дабы оттащить заледеневшие «зилы» ближе к горячей воде. «Народ» засуетился. Кто-то грел воду на печке, кто-то разогревал масло паяльной лампой, кто-то просто грузил барахло в кабину, дожидаясь трактора. Только Мишку все это не касалось, потому как его оставляли «до особого распоряжения».

Впрочем, начальник уборочной колонны сидеть в деревне, судя по всему, не собирался, а потому «особое распоряжение» не задержалось. Надлежало Мишке ехать колонной с Вовой Кончиком и Борей-Носом, страховать последнего. Потому как у него мотор подстукивал, и в случае чего его машину надлежало взять на буксир Мишкиному более свежему аппарату. С Борей ехал Юрчело, выполнявший в бригаде функции ремонтника. По уверениям начальства и самого Бори-Носа, вилка имелась, лежала у Бори в кузове. Проверять Мишка не стал. Небось, Боря третий десяток лет за рулем, знает, что к чему... Вот так и начался тот бесконечный день.

Поначалу все было просто замечательно. Ну прямо как небо над головой – бирюзовое, солнечное, безоблачное. Ветерок, правда, неприятный, но в спину же дует, не сбоку, а тем более не в лицо. Двадцать пять верст до заправки в райцентре пролетели одним махом. Впереди лежали еще тридцать километров до тамбовской трассы, по ней предстояло доехать до ростовской, а там уже и до Воронежской рукой подать. Всего предстояло пройти около восьмисот километров. И среди них самые мерзкие, самые трудные, самые узкие – ближние. Так казалось.

До тамбовской трассы Боря не дотянул считанных километров. Нет, мотор у него не «стукнул» и не заклинил. Сдох бензонасос – пустил фонтан и кончился. Слава Богу, не польхнуло, могли бы все трое сгореть. Вообще-то, Мишка на спор заставлял насос качать минут за двадцать. Но то в общезнании. А здесь болезнь была другая – течь, да и лечить ее было нечем, к тому же времени на лечение при минус восемнадцати на улице было не более часа. Это на «снять – починить – поставить». Из того часа добрую четверть уже потратили на разбирательство «что там у тебя». Так что решение слить воду и цепляться на вилку показалось самым правильным.



О, если бы Мишка видел ту «вилку» как говорят евреи «до», то неизвестно, как бы он отнесся к идее цеплять на нее Бороного «зила». Но увидел он ее «после» – только тогда, когда все пути к отступлению были отрезаны – вода слилась не только из радиатора, но и из блока. Вид «вилки» произвел на Мишку неизгладимое впечатление. Поначалу он даже не поверил, что именно НА ЭТОМ ему придется тащить собственный (тогда он не знал, что далеко не собственный...) вес аж до Москвы. Ибо завязанная узлом полудюймовая водопроводная труба меньше всего казалась пригодной для такого действия.

Стоя в кузове, Боря посмотрел в выпученные Мишкины глаза. Улыбка с его лица не исчезла, но стало несколько вымученной. Кончик, судя по всему, тоже все понял, и за пару минут они вдвоем не только развязали трубу, но и придали ей вид буксирного приспособления. Мишке от этого стало еще хуже: при большом желании он мог вздуть обоих разом, а ведь он тоже не отличался выдающимися физическими данными. Но тонны-то куда не деются, их надо тащить... И тащить ему – Мишке! А как? На этой «нитке»? У которой еще и кольца под клыки едва ли не больше самой машины?!

А с другой стороны, куда деваться? Бросить людей посреди дороги? Это только у Высоцкого «кругом пятьсот». По жизни и пятидесяти, да что там пятидесяти, двадцати «кэмэ» по зиме да по сугробам – более, чем достаточно. Потому как что пятьсот, что двадцать по сугробам, что пятьдесят по трассе – все одно: без помощи они означают гарантированное место

на кладбище. И хорошо, если на кладбище, может выйти и просто в чистом поле. Ну а Мишка греха на душу взять не смог.

Подручными средствами одну машину к другой принаитовали. Она даже не особо могла двигаться. Правда, полдюймовая труба... Тормозни чуть резче – и привет. И даже если не резче, все равно ощутимо пружинила. Но уж лучше так, чем никак.

Поехали. До тамбовской трассы Бог помог: дошли без единого встречного. Там стало легче: ширины дороги и на встречных, и на попутных хватало. Ну, водит немного за ж... машина на вилке, ну и что? А в целом, ехать можно. Но Мишка не спешил: уж лучше поздно, чем вперед ногами. Единственный неприятный момент возник на границе Воронежской области, и то потому, что малость увлекся и шибко разогнался. Дорога сужалась, и пришлось довольно резко тормозить. Но ничего, «нитка» выдержала.

После Воронежа Кончик, честно конвоировавший Мишку, знаками запросился вперед. Мол, чего клячиться, если вы нормально идете? Мишка махнул рукой: дуй! И снова потихоньку, внатяжку, сорок – пятьдесят. Пятьдесят – это на спусках... Про «тише едешь...» вспоминал, но так, краем сознания, хоть и со всеми комментариями. Его тогдашнее отношение и к поговорке, и к комментариям точнее всего передает более поздняя формула «еду, как могу!»

Что ни говори, но просто ехать на автомобиле и буксировать свой вес – две большие разницы, как говорят в Одессе. К Становой бак был пуст, а Мишка – полностью вымотан. Вете-





рок оставался попутным, правда мороз заметно смягчился. «Ехать надо, – настаивал Нос, – погода портится!» К черту, уперся Мишка. Отдышаться требуется. Может, и правильно сейчас идти вперед, да сил нет. Так что стоим и дышим.

Передремнули всего-то часа два. Минут за сорок кабина так выстывала, что в ней даже в телогрейке спать становилось холодно. Приходилось открывать хотя бы один глаз, заводить двигатель и включать печку... На третьем периоде выяснилось, что легче ехать. Да и сон как рукой сняло.

Погода изменилась радикально. Вместо луны – непроглядное небо, ветер, дующий неведомо откуда, и метель. А на дороге – слой снега. М-н-да. Вот и тащи свой вес на вилке... Да и дорога пошла – то подъем с переворотом, то спуск с загогулиной. Дорога скользкая, на подъеме того гляди забуксуешь, значит, входить на него надо побыстрее; да и на спуске «сложиться» недолго. А машина на вилке за задницу водит так, что дороги мало. И неизвестно, как Мишка смотрел бы на все, будучи пару дней из дома и с деньгами в кармане. Но тут вышло, что жить на трассе не только невмоготу, но и не на что. Так что можешь, не можешь, а ехать надо. В общем, Мишка на спусках «держал» сцепку мотором, пока мог, а потом – «пятая» и «газ в пол» – «протягивал». Внизу спидометр мало наизнанку не выворачивался, но до макушки дотянуть все же получалось не всегда. А по правде – не получалось никогда.

С того рейса все подъемы от Становой до Каширы Мишка не то чтоб запомнил – шкурой впитал. Особо подь-

емы. А еще проникся глубочайшим уважением к питерским и ростовским водителям. Потому как «висела» его сцепка в конце едва ли не каждого подъема; порой один мужик, привалившись плечом, помогал уехать – хватало! А по трассе на юг едут многие – москвичи, ярославские, тверские, ивановские, новгородские... Но только ростовские и питерские оставались сами: давай поможем!

Так оно, собственно, и шло, и шло... Километров за сто тридцать до Каширы обогнал (ведь вроде вперед ушел...) сцепку Кончик. Тормознулись. Юрчело к Мишке перебрался. Вроде как у кого-то «из наших» в ближайшей к трассе деревне мотор заклинило, и Кончику еще буксир искать... А вы идете на Москву и идете. Мишка не вникал. Домой еще попасть надо; так что залаз да поехали – кабина трехместная. Правда, воспользовавшись заминкой, вылез, умылся снегом, глянул на себя в наружное зеркало. Рожа как рожа; у ментов вопросов вызывать не должна.

Юрчело залез. Да не один, а с поллитровкой. Оно и к лучшему. Борины реплики «под руку» Мишку уже изрядно достать успели, а теперь в кабине все при деле оказались. Ну а километров через десять оба уже спали. Вот и слава Богу – легче ехать.

В начале длинного пологого спуска вдруг поползла вверх температура двигателя. «Сливной кран, зар-раза», – подумал Мишка. Была у этой машины такая подлянка. Нужно было останавливаться. И скорость маленькая, но на гололеде да на спуске, пусть и не большем, да сцепкой сделать это оказалось непросто. И все б ничего, если

бы не встречная фура, ломившаяся «на все деньги» по середине дороги и заставившая Мишку взять чуть-чуть правее. Этого «чуть-чуть» вполне хватило, чтобы Борина машина правыми колесами «хватанула» заснеженной обочины. Ее передние колеса тут же вывернулись вправо, и она, лишенная руки водителя, честно попыталась сигануть с шестиметрового откоса – в чисто поле... И потащила за собой Мишкину машину, что подразумевало для нее вполне конкретный «уши», то есть опрокидывание. А в имевшемся раскладе это означало верную смерть для всех, кто находился в Мишкиной кабине. Пассажиры спали, но в Мишкины глаза старуха с косой глянула.

Разумеется, с такой постановкой вопроса Мишка был в корне не согласен. И ждать кончины не стал. А потому – «третья», «газ» в пол, работаем рулем, чтобы остаться на трассе. А что на хвосте – железо, пусть телепается. Будем живы – разберемся. На ЗИЛе его много делают, на наш век хватит. Там ведь в кабине все равно никого нет.

Удержал. Как ни странно, но и Борина машина «на уши» тоже не стала. Зато поперек дороги всей сцепкой раскорячились знатно. Все! Стоим. На дороге. Все живы и здоровы, а пассажиры даже не проснулись. Ну и ладно. Можно осмотреться.

Мишка вывалился из кабины. Закрыв краник. Пошарил в кармане, выудил едва начатую пачку «Примы» и... пустой коробок спичек. Ч-черт, и не покуришь. А не мешало бы. Со стороны Воронежа видимость составляла километров пять, и оттуда подъезжал таксист на «Волге», почему-то столичной. А перед ним раскорячилась сцепка. Мишкин аппарат «глядел на Тулу», то есть почти развернулся; Борин одним колесом висел над откосом. Угораздило же: всю трассу перегородил...

Вот уж не предполагал, что прикурить будет так сложно. Таксист ломал спички, но огня добыть не мог. Про прикуриватель даже не вспомнил. Пришлось взять коробок и зажечь спичку самому. Тем временем подкатил автокран на «МАЗе». Этот, в отличие от таксиста, тоже не впечатлился, а предложил потянуть – на Воронеж. Мол, где развернуться, найдешь, а трассу освободишь. А иначе будешь стоять до морковкиного заговенья. На том и порешили. Сняли «паука», зацепили, вытащили сцепку назад. Народ, собравшийся на перегороженной

трассе, двинул своим путем. Мишка занялся водой – ее в радиаторе не хватало. Утоптать в ведро снега, вылить туда бутылку бензина поджечь, и получить по прогорании полведра горячей воды. Чего хватило для нормальной работы мотора. Пока Мишка суетился вокруг да около, его отражение не раз мелькало в зеркале заднего вида, но ничего особого в нем не наблюдалось. В этом Мишка мог бы поручиться чем угодно.

Мороза не было. Значит, завелись и поехали. В обратную сторону. И Боря-Нос, и Юрчело проснулись. Что заметно облегчило разворот на перекрестке, сыскавшемся всего-то в паре километров. Боря просто сел за руль и вывернул колеса, после чего сцепка пошла куда надо. Но дальше получилось хуже. Особенно при прохождении «убойного места».

Собственно, кто именно и что именно орал, Мишка едва ли сможет сказать. Но один кричал: «Не торопись!!!», а другой: «Газуй, протягивай!!!» Мишка же, окончивший техникум, постарался вспомнить законы физики. Выходило, что выгоднее всего пройти участок с накатанной им же «загогулиной» гололеда с практически нулевым сцеплением колес с дорогой: во-первых, по колее прошедшего после происшествия транспорта, а во-вторых, «тележкой», то есть накатом, с выключенной передачей и при минимальной скорости. Вся хитрость заключалась в том, чтобы, во-первых, колеса вращались бы себе и вращались, а во вторых, тягу надо было дать уже за пределами ледяной полосы. Там уже можно было «протягивать». Но не раньше.

В общем, Мишка сделал все, как надо, и злополучный участок проехал. Но, о Боже, чего это стоило! Сие Мишка понял даже не в Кашире, мельком увидев седой вихор, и не дома, когда разглядывал его во всех подробностях, а намного, намного позже.

Собственно, о рейсе рассказывать больше нечего. Дальше все шло сравнительно гладко: на подъемах не «висели», помощь не требовалась, бензина до Каширы хватало. А уж от Каширы до Москвы доехали и вовсе, можно сказать, легко.

На комбинат Борину машину Мишка затаскивать не стал. Мол, на трассе. Работаем. Трудимся. Но ведь и отдохнуть под шумок не грех! Так что отволол Борину тачку ему под окна, а на своей поехал к собственным окнам. И



был немало удивлен: и почему это пальцы после всего от баранки отлипнуть не хотят?

Нечеловеческое напряжение, пережитое при буксировке, не хотело отпустить Мишку ни при каких обстоятельствах. Уже через сутки он затосковал, а на следующий день двинул к дому Носа, чтобы забрать машину и вернуть ее в «стойло» вместе с собственной. Помог Кончик, правда, не обошлось без приключений, но, так или иначе, последние два километра счастливо одолели. Боря в колонне в свое время объявился, и комбинатовская жизнь потекла своим чередом. А вот Мишку текущие новости просто оглушили.

Прежде всего, начальник уборочной колонны вполне благосклонно (невзирая на опоздание доставки) отнесся к идее оплатить Мишкины труды по буксировке. Но это что. ОТИЗ щедрой рукой начислил аж 40 рублей, чего за ним отродясь не водилось. Такому повороту дел Мишка хотел уж было подивиться, однако донимали текущие хлопоты. По ремонту собственной машины, утратившей один номерной знак вместе с воронежским черноземом где-то на просторах губернии, а потому подлежавшей перерегистрации.

Среди всех радостей выяснилось, что в то же время на вилках волокли машины еще полтора десятка водителей, куда более опытных, чем Мишка. И все... (Все!!!)... приволокли автомобили куда более обтекаемой формы, чем предусмотрено заводом-изготовителем. А Мишка... Он стал единственным исключением. Он притаился именно то, что за-

цепил: ЗИЛ-130, да еще и без поправки на жестяничьи работы! «Протягивали, – подумал Мишка, – а ведь могли и не торопиться.»

Немного пообщавшись с ремонтным народом, Мишка уяснил для себя и еще одну подробность: в кузове у Бори-Носа располагалось ремонтное оборудование, общей массой примерно две тонны. То есть тащил он по гололеду далеко не собственный, а раза в полтора больший вес. «Возможно ли подобное?» «Нет,» – гласит теория автомобиля. Что и подтверждают ПДД, запрещая подобную буксировку. Знать бы, что запрещенное делаешь... А с другой стороны, ну не бросать же!!!

Будучи человеком образованным и начитанным, Мишка, глядя на возникшую ситуацию, сильно комплексовал. Вылечили его «елки». Действительно, сколько можно напрягаться по любому вопросу, если требуется потратить около 20 часов на то, чтобы привезти нужное количество новых красавиц на рынок?

Прошло время. Мишка пришел в себя после перегона. Привез и то, и это... И вдруг понял: «Нет, ребята, скорость хорошо, но... правильно предки судили: «Тише едешь – дальше будешь!» Не в смысле медленнее, а в смысле «не торопись». Как там, у Владимира Семеновича? «Вы успешны? В гости к богу не бывает опозданий! Так что ж там ангелы поют такими злыми голосами?» И ведь вот что интересно: за следующие несколько десятилетий Мишка в этой мысли только утвердился. Как ни крути, а на дороге дольше живет тот, кто не торопится. Особенно на российской!



Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова

Текст Льва Шугурова

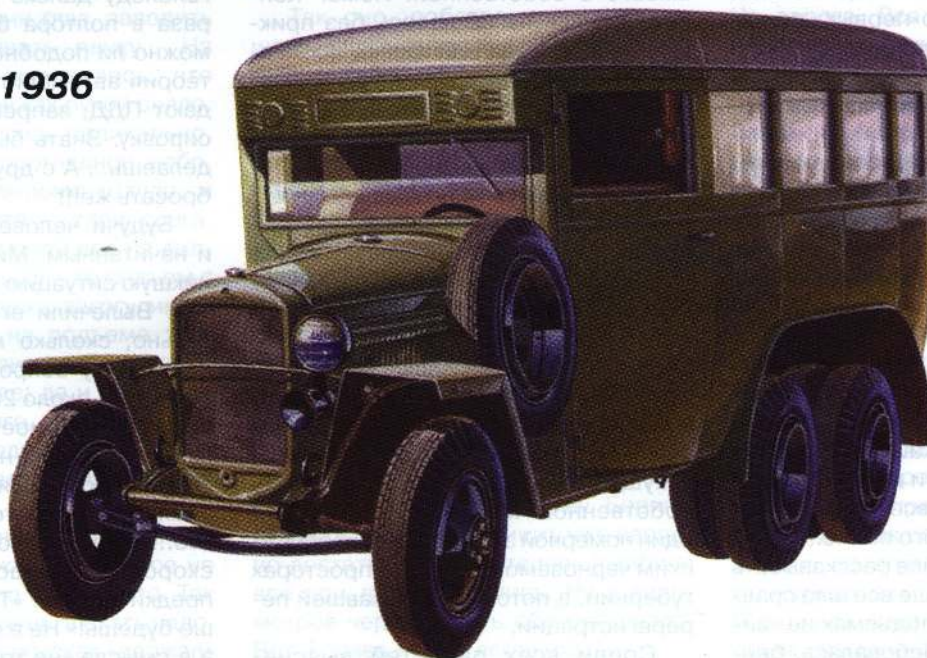
ЗИС 13 (21) 1936



Штабной автобус, созданный на шасси трехосного грузовика ГАЗ-ААА с использованием реконструированного кузова 17 местного автобуса ГАЗ-03-30. Автомобиль комплектовался двумя запасными колесами. В годы Великой Отечественной войны ГАЗ-05-193 выпускался в упрощенном варианте (на рисунке). За все годы было изготовлено 237 автобусов этой модели.

Годы выпуска: 1936-1945; колесная формула — 6x4; число мест — 9; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 3285 см³, мощность — 50 л.с. при 2800 об/мин; число передач — 8 вперед и 2 заднего хода; размер шин — 6,50-20 дюймов; длина — 5300 мм; ширина — 2100 мм; высота — 2590 мм; база: между передней и средней осями - 2730 мм, задней тележки — 940 мм; клиренс — 230 мм; масса в снаряженном состоянии — 3140 кг; скорость — 65 км/ч.

ГАЗ 05-193 1936



Первый советский серийный газогенераторный автомобиль ЗИС-13 был спроектирован под руководством инженера А. Скерджијева с использованием генератора конструкции А. Пельтцера. Он базировался на шасси ЗИС-11, длиннобазной модификации грузовика ЗИС-5. Двигатель машины имел повышенную (с 4,8 до 7,0) степень сжатия, газосмеситель вместо карбюратора и зажигание от магнето. Газогенератор расходовал 80-85 кг древесных чурок на 100 км пробега. Запас хода ЗИС-13 составлял 90 км. Завод изготовил около 900 грузовиков ЗИС-13, а в 1939 году заменил эту машину более совершенной моделью ЗИС-21.

Годы выпуска — 1936-1939; колесная формула — 4x2; число мест — 2; грузоподъемность — 2500 кг; двигатель: число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см³, мощность — 45 л.с. при 2400 об/мин; число передач — 4; размер шин — 34x7 дюймов; масса в снаряженном состоянии — 3700 кг; длина — 6670 мм; ширина — 2235 мм; высота — 2180 мм; база — 4420 мм; скорость — 45 км/ч.

ЗИС 15 1938



Первый отечественный автобус вагонной компоновки — опытная конструкция научно-исследовательского института городского транспорта (НИИГТ). Машина базировалась на удлиненной раме автобуса ЗИС-8. Собранный на деревянном каркасе кузов со стальной обшивкой построен вагоноремонтным заводом СВАРЗ, изготовление шасси и сборку единственного образца вел 2-й автобусный парк Москвы. Особенности конструкции: двигатель справа от водителя, шины передних колес увеличенного сечения, в приводе тормозов вакуумный усилитель, сиденье водителя регулируемое и отделенное от салона стеклянной перегородкой.

Год постройки — 1937; число мест: для сидения — 32, общее — 47; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см³, мощность — 73 л.с./54 кВт при 2300 об/мин; число передач — 4; длина — 8950 мм; ширина — 2200 мм; высота — 2760 мм; база — 4420 мм; размер шин: спереди — 36x8, сзади — 36x7 дюймов; масса в снаряженном состоянии — 8100 кг; наибольшая скорость — 50 км/ч.

НИИГТ 1937



Эта машина была новой моделью, которой предстояло сменить на конвейере «трехтонку» ЗИС-5. Начавшаяся война помешала этому, и опытный образец ЗИС-15 после серьезных усовершенствований стал моделью ЗИС-150 в 1947 году. ЗИС-15 имел цельнометаллическую кабину, дисковый трансмиссионный тормоз, но его коробка передач оставалась еще четырехступенчатой, а привод тормозов — механическим, с вакуумным усилителем.

Год постройки — 1938; число мест — 3; грузоподъемность — 3500 кг; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см³, мощность — 82 л.с./60 кВт при 2600 об/мин; число передач — 4; главная передача — цилиндрические и конические шестерни; размер шин — 36x8 дюймов; длина — 6560 мм; ширина — 2235 мм; высота — 2265 мм; база — 4400 мм; колея колес: передних — 1630 мм, задних — 1780 мм; масса в снаряженном состоянии — 3300 кг; наибольшая скорость — 65 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.



ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Сергей Кухарский

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см ³	Мощн., л.с.	Цена, \$		% относит. № 2, 2006
					min	max	
ИЖ-27175 фургон	4x2	1,75	ВАЗ-2106, 1568	74,4	5300	6700	-1,91
ГАЗ-2705 «Газель», целнометаллический фургон							
3-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	11 400	11 700	-4,69
7-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	11 400	12 500	-0,94
ГАЗ-32213 «Газель» (микроавтобус)							
9-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	11 500	12 000	4
14-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	11 700	12 200	7,85
16-местный	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	11 600	11 800	3,56
ГАЗ-2217 «Соболь» (микроавтобус)							
6 мест, комби	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	11 700	12 600	5,89
10 мест	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	11 700	12 500	5,9
ГАЗ-2752 «Соболь» (фургон)							
3-местный	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	10 100	10 900	3,97
7-местный	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	10 500	11 300	0,27
ГАЗ-3302 «Газель»							
3302, тент	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9000	10900	-2,28
330202 (длинная база)	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	10 100	11 100	4,47
33022-03 фург. промтов.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9700	10 600	7,74
33022-03 фург. изотермич.	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	10 000	11 400	9,29
33023 «фермер»	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9800	12 600	0,4
ГАЗ-3310 «Валдай»	4x2	7,4	ММЗ Д-245.7, 4250	150	15 600	16 700	1,92
ЗИЛ-5301 «Бычок»							
Шасси	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	16 400	18 500	7,27
Промтоварный фургон	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	16 800	19 600	0,53
Изотермический фургон	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	17 200	20 000	0,76
Борт, тент	4x2	6,95	ММЗ-Д-245.12, 4750	108,8	16 400	18 400	1,63
Среднетоннажный ЗИЛ (5-10 т)							
ЗИЛ-433362 шасси	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	17 300	17 600	3,87
ЗИЛ-433362 промтов.	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	18 300	19 400	4,41
ЗИЛ-433362 изотерма	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	18 400	19 800	4,64
ЗИЛ-442160 сед. тягач	4x2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	18 200	19 600	7,68
ЗИЛ-432932 шасси	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	18 500	21 500	9,53
ЗИЛ-432932 промтов.	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	20 800	22 500	7,43
ЗИЛ-432932 изотерма	4x2	11,2	ММЗ-Д-245.9, 4750	136	21 200	22 800	7,05
ЗИЛ-433110 бортовой	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	18 700	19 700	4,91
ЗИЛ-433112 шасси	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	17 500	18 700	4,91
ЗИЛ-433112 промтов.	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	19 900	19 900	0
ЗИЛ-433112 изотерма	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	21 000	21 000	3,7
Самосвалы ЗИЛ							
ЗИЛ-45065 с/х	4x2	11,2	ЗИЛ-508.10, 5970	150	21 300	23 100	2,31
ЗИЛ-45085 строительный	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	21 300	23 100	2,31

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса, т	Двигатель, раб. объем, см ³	Мощн., л.с.	Цена, \$		% относит. № 2, 2006
					min	max	
КамАЗ							
КамАЗ-54115 сед. тягач	6x4	19,15	КамАЗ-740.13, 10 857	260	30 500	33 900	3,46
КамАЗ-6460 сед. тягач	6x4	26	КамАЗ-740.50, 11760	360	50 900	53 000	0,56
КамАЗ-44108 сед. тягач	6x6	19	КамАЗ-740.13, 10 857	260	36 800	39 100	4,87
КамАЗ-43114 шасси	6x6	16,3	КамАЗ-7403.10, 10 857	260	35 500	38 500	4,94
КамАЗ-53229 шасси	6x4	24	КамАЗ-740.11, 10 857	240	36 700	39 300	2,56
КамАЗ-43114 бортовой	6x6	15,42	КамАЗ-7403.10, 10 857	260	35 600	39 900	4,37
КамАЗ-43118 бортовой	6x6	20,56	КамАЗ-7403.10, 10 857	260	40 500	41 900	6,06
КамАЗ-53215 бортовой	6x4	19,36	КамАЗ-740.13, 10 857	260	34 800	35 000	0,8
Самосвалы КамАЗ							
КамАЗ-55102	6x4	15,63	КамАЗ-740.11, 10 857	240	38 300	38 800	6,81
КамАЗ-55111	6x4	22,2	КамАЗ-740.11, 10 857	240	38 300	39 300	4,75
КамАЗ-65115	6x4	24,8	КамАЗ-740.11, 10 857	240	41 500	45 300	1,44
КамАЗ-6520	6x4	33,1	КамАЗ-740.51, 11 760	320	56 400	62 400	1,74
КамАЗ-65111	6x6	24,5	КамАЗ-740.13, 10 857	240	48 100	48 800	8,78
КамАЗ-4308							
шасси	4x2	11,5	Cummins B5.9 180 CIV-0 (Euro-2)	154	26 100	29 800	1,59
борт, тент	4x2	11,5	Cummins B5.9 180 CIV-0 (Euro-2)	154	30 500	32 200	7,62
Седельные тягачи МАЗ							
МАЗ-543203	4x2	17,7	ЯМЗ-236БЕ, 11 150	250	30 200	31 000	6,62
МАЗ-543205	4x2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	39 500	40 500	6,66
МАЗ-543302	4x2	15,35	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	24 000	25 000	6,52
МАЗ-544008	4x2	18,75	ЯМЗ-7511, 14 866	400	45 800	46 200	4,43
МАЗ-642208	6x4	26,5	ЯМЗ-7511, 14 866	400	47 100	51 300	4,27
МАЗ-642505	6x6	23,55	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	54 800	59 100	3,71
Бортовые автомобили МАЗ							
МАЗ-437041	4x2	10,1	ММЗ-Д245.30Е2, 4750	136	21 700	26 200	2,61
МАЗ-533603	4x2	18	ЯМЗ-236БЕ, 11 150	250	33 700	34 800	7,7
МАЗ-630305	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	46 400	51 000	2,27
Самосвалы МАЗ							
МАЗ-551605	6x4	33	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	53 000	58 600	6,86
МАЗ-555102	4x2	18	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	25 600	30 400	7,99
Шасси МАЗ							
МАЗ-437041	4x2	10,1	ММЗ-Д245.30Е2, 4750	136	21 000	21 900	4,15
МАЗ-533702	4x2	28	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	26 900	29 100	5,9
МАЗ-630305	6x4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14 866	330	45 500	49 200	5,2
КрАЗ							
КрАЗ-6443 сед. тягач	6x6	27,96	ЯМЗ-238Д, 14 866	330	51 400	54 900	2,21
КрАЗ-6446 сед. тягач	6x6	22,23	ЯМЗ-238Д, 14 866	330	51 800	51 800	1,67
КрАЗ-65032 самосвал	6x6	29,2	ЯМЗ-238Б5, 14 866	300	58 300	61 200	1,8
КрАЗ-65055 самосвал	6x4	28	ЯМЗ-238Б, 14 866	288	53 300	57 300	1,67
КрАЗ-6510 самосвал	6x4	26,38	ЯМЗ-238М2, 14 866	240	46 600	46 600	1,64
КрАЗ-6322 бортовой	6x6	22,93	ЯМЗ-238Д, 14 866	330	57 400	57 400	1,68
КрАЗ-65101 шасси	6x4	26	ЯМЗ-238М2, 14 866	240	44 800	44 800	1,71
Урал							
Урал-4320 бортовой	6x6	14,9	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	38 000	41 500	2,32
Урал-44202 сед. тягач	6x6	15,26	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	38 900	46 500	2,28
Урал-5557 самосвал	6x6	16,3	ЯМЗ-236НЕ, 11 150	230	38 500	39 600	-3,73

Примечания: При составлении таблицы курс валюты считался по курсу ЦБ на 10.06.2006 - \$1=27,01 руб.

В настоящее время производство пикапов ЗАО «ВАЗинтерСервис» (ВИС) приостановлено. Пикап ИЖ-2717 был снят с производства в середине 2005 г. Сегодня на заводе «ИЖ-МАШ» налажен выпуск цельнометаллического фургона ИЖ-27175, который является грузовой модификацией ИЖ-2717 на базе агрегатов ВАЗ-2104.



Старт нового сезона Truck Race 2006



После зимнего перерыва гоночные грузовики встретились для первой пробы сил на трассе «Формулы 1» в столице Каталонии Барселоне. Поддержать накал спортивной борьбы пришло в общей сложности 33 тысячи болельщиков, подтвердив тем самым утверждение, что интерес зрителей в автоспорте фокусируется на кольцевых гонках.



В этом сезоне на старт вышел только гоночный класс Race Truck. Уже первый старт сезона должен был дать ответ на вопрос: какие далеко идущие последствия вызовут изменения в регламенте состязаний, вступившие в силу в этом году. Даже беглого обхода пэддока оказалось достаточно, чтобы убедиться в том, что хотя количество участников немного и уменьшилось, зато представленные команды выглядели очень профессионально. Большим сюрпризом было увидеть чемпиона Европы Эгона Альгойера (Egon Allgauer), а теперь менеджера команды во главе кавалькады из пяти тягачей с полуприцепами, приехавшими на гонку. Высокий уровень участников состязания подтверждали спортивные баталии: после первого гоночного уикэнда не был опре-

делен лидирующий гонщик. Фактически только европейский чемпион Антонио Албасете (Испания) стал единственным водителем, который поднимался на подиум в течение двух дней гонок. В субботу он был третьим позади Давида Вршеки (David Vrsecky) и Герда Кербера (Gerd Korber), оба на автомобилях Buggyra, а в воскресенье выиграл кубковую гонку.

В воскресенье многие испанские фанаты повскакали со своих мест, когда Албасете (Albacete) после старта совершил смелый маневр: как раз перед первым поворотом, касаясь колесами своего MAN Sepsa ограничительной линии, он по внутренней стороне обогнал два Freightliner из команды Buggyra. В итоге Кербер и Вршеки после старта с первой линии оставались лидерами не больше нескольких секунд. Это стало возможным, поскольку в повороте Вршеки прижал напарника по команде к наружной стороне трассы. Повторить обгон испанца немцу Йохену Хану (Jochen Hahn) на Mercedes-Axor не удалось – Кербер перекрыл ему траекторию своим Freightliner.

После основных смен позиций на первом круге, приведших зрителей в такой восторг, гонка протекала более-менее спокойно. В то время как Албасете и позади него Маркус Оестерайх (Markus Oestreich) имели сравнительно «комфортную» гонку, Адам Лако (Adam Lacko) в течение более чем 15 кругов отражал мощные атаки Герда Кербера. Чех справился с этим, финишировав на третьей позиции и получив место на подиуме. Стремительный рывок на старте и ошибки главных конкурентов, занятых собственными разборками, позволили испанцу Албасете выиграть гонку и в итоговой квалификационной таблице разделить первое место с чехом Вршеки из команды Buggyra.



Результаты гонок в Барселоне

Занятое место	Фамилия гонщика	Марка автомобиля
Суббота. Квалификация		
1.	Vrsecky	Buggyra
2.	Hahn	MB
3.	Albacete	MAN
4.	J. Rodrigues	MAN
5.	Korber	Buggyra
6.	Bosiger	MAN
7.	Altenstrasser	MAN
8.	Garrett	Foden
9.	Crozier	Renault
10.	Pulic	MB
1-я кубковая гонка		
1.	Vrsecky	Buggyra
2.	Korber	Buggyra
3.	Albacete	MAN
4.	Hahn	MB
5.	Garrett	Foden
6.	Lacko	MAN
7.	E. Rodrigues	MAN
8.	Oestreich	MB
9.	Robineau	MAN
10.	J. Rodrigues	MAN
Воскресенье. Квалификация		
1.	Vrsecky	Buggyra
2.	Korber	Buggyra
3.	Albacete	MAN
4.	Hahn	MB
5.	Oestreich	MB
6.	Lacko	MAN
7.	Bosiger	MAN
8.	J. Rodrigues	MAN
9.	Pulic	MB
10.	Vojtisek	Renault
2-я кубковая гонка		
1.	Albacete	MAN
2.	Oestreich	MB
3.	Lacko	MAN
4.	Korber	Buggyra
5.	Vrsecky	Buggyra
6.	Hahn	MB
7.	Bosiger	MAN
8.	Vojtisek	Renault
9.	J. Rodrigues	MAN
10.	Crozier	Renault

Итоговая квалификационная таблица

1.	Albacete	MAN	48
2.	Vrsecky	Buggyra	48
3.	Korber	Buggyra	40
4.	Hahn	MB	32
5.	Oestreich	MB	24
6.	Lacko	MAN	23
7.	Bosiger	MAN	13
8.	J. Rodrigues	MAN	13
9.	Garrett	Foden	11
10.	Altenstrasser	MAN	4
	E. Rodrigues	MAN	4
	Vojtisek	Renault	4



Валерий Васильев
Фото из архива автора



Супергрузовик для агропрома

К началу 70-х годов прошлого столетия в агропромышленном комплексе СССР сложилась парадоксальная ситуация. Многочисленные предприятия Минсельхозмаша совместно с отраслевыми НИИ разработали и освоили в производстве десятки типов базовых машин и агрегатов, обеспечивающих выполнение полного агротехнического цикла – от посева до уборки всех видов сельскохозяйственных культур. Вместе с тем в планах, а следовательно, и производственных программах заводов, входящих в Министерство автомобильной промышленности, отсутствовал даже намек на выпуск специализированного грузового автомобиля, способного эффективно выполнять транспортные операции в технологическом цикле агропромышленного производства.

Надо сказать, что те годы автомобильная техника, созданная для нужд агропрома на базе широко известных грузовиков ЗИЛ-130 и ГАЗ-53, совершенно не отвечала целому ряду специфических требований. Главные из них: высокая проходимость, сопоставимая с проходимостью колесных

уборочных машин; приспособленность к систематической высокопроизводительной работе в составе автопоездов на грунтовых дорогах и в полевых условиях; возможность комплектования специализированными кузовами для перевозки различных сельскохозяйственных грузов

и устройствами отбора мощности; обеспечение высокой сохранности грузов при доставке их потребителю. Не могли исправить положения и тракторные поезда, поскольку из-за относительно низкой транспортной скорости имели небольшую производительность.

Точка отсчета

За решение этой задачи взялись Уральский и Кутаисский автозаводы, работавшие в тандеме с НАМИ, а также завод имени И.А. Лихачева (ныне «АМО ЗИЛ»). Последний раньше других приступил к проектированию и изготовлению опытного образца сельскохозяйственного грузовика. Разработка проходила под руководством ведущего конструктора А.И. Филиппова в Отделе главного конструктора (ОГК), возглавляемом крупнейшим специалистом в области автомобилей высокой проходимости В.А. Грачевым. Результатом стал опытный образец, получивший обозначение ЗИЛ-132 Р. На заводские испытания трехосный полноприводный грузовик представили уже в мае 1974 г.

Новый автомобиль должен был стать родоначальником целого семейства сельскохозяйственных грузовиков с колесными формулами 4x4, 6x6 и 8x8 грузоподъемностью от 4,5 до 10 т, призванного работать со сменными кузовами, прицепами, полуприцепами и технологическим оборудованием, выполнять транспортно-технологические работы, а также внутрирайонные и внутрирайонные перевозки по всем видам дорог и бездорожью. В семейство должны были войти самоходное шасси и седельный тягач с различным расположением осей на базе автомобиля, причем базовая модель шасси должна поставляться в комплекте с самосвальным кузовом.

Создать современный транспортно-технологический автомобиль высокой проходимости по агротехническим требованиям невозможно без решения целого ряда научно-технических и производственных проблем. Действительно, автомобиль должен был иметь значительную унификацию с изделиями действующего и пер-



ЗИЛ-132Р штурмует бездорожье

спективного производства, в противном случае он оказался бы слишком дорог. Но вместе с тем он должен был иметь высокие производительность, топливную экономичность и рентабельность при выполнении сельскохозяйственных перевозок во всем диапазоне дорожных и климатических условий; агрегатироваться с широкой номенклатурой сельхозмашин, погружного и грузоприемного оборудования; иметь тяговые качества, позволяющие работать с прицепом, полезная нагрузка которого равна грузоподъемности самого автомобиля; оказывать возможно меньшее уплотняющее и разрушающее воздействие на мягкие грунты на полевых участках с различными агрофонами; наконец, допускать установку оборудования для перевозки и внесения минеральных удобрений.

Огромное значение имеет воздействие на почву. В результате работы колесной сельскохозяйственной техники глубина уплотнения почвы достигает

0,3 – 0,6 м. Самое печальное, что наиболее сильно уплотняется верхний, самый плодородный, слой. Одновременно с уплотнением почвы происходит интенсивное разрушение ее структуры из-за буксования колес. Совокупность этих факторов и приводит к снижению плодородия почвы и урожайности.

Исследования показали, что одним из наиболее эффективных может оказаться автопоезд на базе трехосного полноприводного автомобиля-тягача. Полезная масса груза, перевозимого новым автомобилем, должна составлять 5 т, что отражало устойчивую тенденцию к росту грузоподъемности сельскохозяйственных автомобилей. Так, если в 1975 г. она в среднем составляла 3,6 т, то к 1980 г. повысилась до 5,14 т. Для уменьшения воздействия на плодородный слой почвы давление шин на грунт, как правило, не должно превышать 0,08 – 0,175 МПа. Добиться этого можно было за счет разумного компромисса между грузоподъемностью,



Канавы - не преграда



Седельный тягач на шасси ЗИЛ-132Р





ЗИЛ-132РС: что мне снег, что мне зной, что мне дождик проливной...

размещением осей по базе и распределением нагрузки на колеса.

Оптимальное распределение массы по осям не только снизило давление колес на почву, но также позволило достичь минимальных потерь мощности в шинах и наилучшей проходимости автомобиля по деформируемым грунтам. Поскольку автомобили сельскохозяйственного назначения, как правило, около половины общего пробега выполняют без нагрузки, то по условию минимального сопротивления движению и наибольшей тяги на деформируемых поверхностях наивыгоднейшая нагрузка на передний мост грузовика типа 6x6 находится в пределах 32 – 38% массы. При разработке автомобиля ЗИЛ-132 Р были приняты меры, чтобы максимальные нагрузки на его передние колеса (при работе с грузом и без него) располагались возможно ближе к указанным величинам.

Благодаря рациональной компоновке автомобиля статическая нагрузка на передние колеса изменялась от 27 до 42% общей массы, т.е. расположена практически симметрично относительно наивыгоднейших ее значений.

Обретение лица

Самобытный дизайн и необычная конструкция сделали новый автомобиль не только привлекательным, но и легкоузнаваемым в транспортном потоке. Изюминка машины заключалась в том, что на ней использовался механизм смены кузовов, обеспечивающий автоматическое совмещение продольных осей шасси и устанавливаемого кузова, а также система крепления сменных кузовов на раме – зам-

кового типа, допускающая индивидуальное открытие и закрытие замков. Это позволило расширить функциональные возможности грузовика за счет установки разнообразного оборудования на одно и то же шасси. Так, если модификацию ЗИЛ-132 Р оборудовали бортовой платформой, то на ЗИЛ-132 РС устанавливали седельно-сцепное устройство, разбрасыватель минеральных удобрений и самосвальный кузов. В последнем случае внедорожник мог работать в составе автопоезда, имея на буксире самосвальный прицеп Э1 ГКБ-819 А. Самосвальные кузова тягача и прицепа оснащались механизмом боковой разгрузки, осуществляющуюся с помощью гидравлических цилиндров. Объем самосвального кузова тягача без надставных бортов превышал 6,5 м³.

Конструкция автомобиля ЗИЛ-132 Р и ЗИЛ-132 РС отражала самые передовые тенденции автомобилестроения того времени и несла в себе огромный опыт, накопленный в ОГК ЗИЛ при создании колесных машин высокой проходимости, обеспечивающих решение оборонных задач и поисково-эвакуационных мероприятий, связанных с приземлением спускаемых аппаратов космических кораблей.

Семейство автомобилей сельскохозяйственного назначения изначально предполагалось оснащать дизелями ЗИЛ-645 мощностью 185 л.с. или 210-сильным КамАЗ-740. Однако к моменту изготовления опытных образцов ЗИЛ-132 Р и ЗИЛ-132 РС упомянутые моторы серийно еще не производились, и потому поначалу допускалась установка карбюраторных ЗИЛ-130, оборудованных транзисторной системой зажигания и форсированных до 165 л.с.

Несмотря на оригинальность решений, заложенных в автомобиле, в его конструкции нашли свое место многие узлы и агрегаты серийного производства. Кроме двигателя, к ним относились сцепление, коробка передач, карданные валы, элементы рулевого управления, амортизаторы, двери кабины (от КамАЗ-5320), колеса и шины, приборы управления, наружная светотехника и т.д. Понятно, что тем самым обеспечивалось упрощение конструкции, а также снижение стоимости организации производства и эксплуатации.

Родовые отличия

Конструктивно ЗИЛ-132 Р представлял собой полноприводное шасси с равномерным размещением трех (2100 + 2100 мм) осей по базе. Силовой агрегат со сцеплением и коробкой передач был расположен между первой и второй осями, а кабина – перед двигателем. Повышение проходимости и подвижности автомобиля в условиях бездорожья достигалось благодаря новаторскому подходу при проектировании многих систем и агрегатов.

Прежде всего это относилось к трансмиссии, которая была выполнена по так называемой Н-образной схеме, т.е. с бортовой раздачей потока



Самосвал на шасси ЗИЛ-132РС

мощности. Это означало, что двигатель с помощью сцепления, коробки передач, центрального карданного вала, раздаточной коробки и четырех продольно расположенных (бортовых) карданных валов передает крутящий момент на бортовые редукторы второй и третьей оси. При этом усилии от бортовых редукторов второй оси посредством двух продольных карданных валов передается к бортовым редукторам передних колес. Для привода колес служат поперечные карданные передачи, соединяющие бортовые и колесные редукторы. Таким образом, колеса каждого борта имеют жесткую (бездифференциальную) кинематическую связь между собой.

Сухое двухдисковое сцепление снабжалось гидравлическим приводом, а механическая пятиступенчатая, полностью синхронизированная коробка передач – дистанционным управлением. В свою очередь цилиндрический дифференциал межбортовой раздаточной коробки с двумя ступенями наделили механизмом блокировки. Бортовые одноступенчатые редукторы имели конические шестерни со спиральными зубьями, а колесные редукторы – цилиндрические прямозубые шестерни. На коробку передач ЗИЛ-132 РС монтировался механизм отбора мощности с гидронасосом для привода самосвального кузова или оборудования для внесения удобрений. Раздаточная коробка также оборудовалась валом синхронного отбора мощности.

Двигатель и силовая передача с общим диапазоном передаточных чисел трансмиссии 200,7 обеспечивали



Что не может ЗИЛ-131, то не проблема для ЗИЛ-132Р

автомобилю широкий диапазон рабочих скоростей (от 2 до 70 км/ч), позволяющий ему, с одной стороны, производительно работать на дорогах (без прицепа и в составе автопоезда), а с другой – синхронно двигаться с агрооборочной техникой на низких рабочих скоростях.

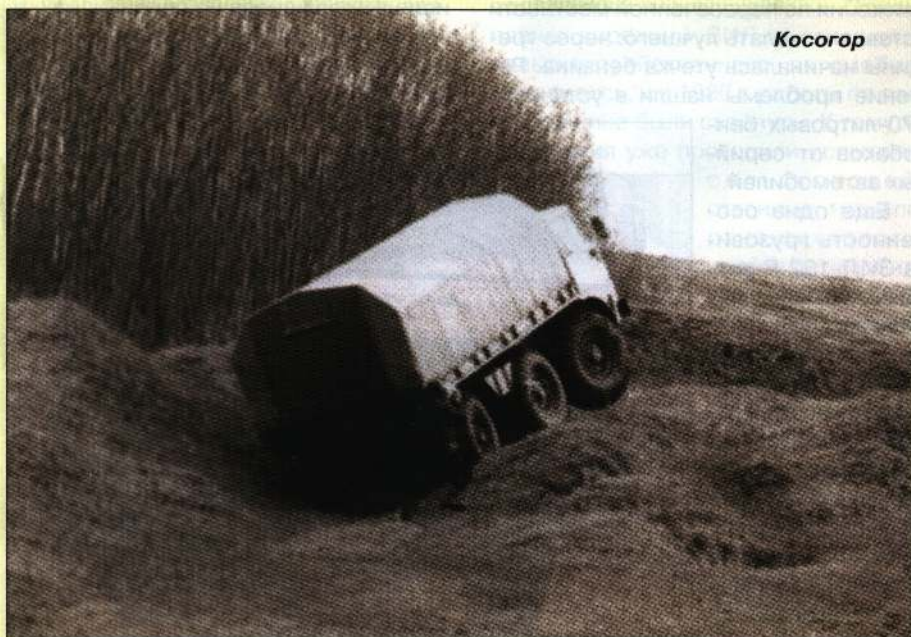
Удельная мощность одиночного автомобиля полной массой 12 т составляла 10 кВт/т, у автопоезда полной массой 20 т – 6,05 кВт/т.

Высокие плавность хода и скорость движения по дорогам с различным покрытием и пересеченной местности были достигнуты благодаря независимой торсионной подвеске. Каждое колесо было подвешено на двух поперечных вильчатых рычагах и снабжено телескопическим амортизатором

двухстороннего действия. Торсионные валы, выполняющие роль упругих элементов, располагались продольно с внешней стороны рамы автомобиля.

Маневренные качества автомобиля обеспечивались оригинальной схемой рулевого управления. В данном случае изменение направления движения осуществлялось поворотом передних и задних управляемых колес. Система привода – гидравлическая без жесткой связи между передней и задней управляемыми осями. Поворот передних колес производился механическим рулевым приводом с гидроусилителем, а поворот задних – гидравлическим следящим приводом. Для улучшения курсовой устойчивости при движении по шоссейным дорогам с повышенной скоростью задние управляемые колеса начинали поворот с опозданием на 5–7°. Это обеспечивало управление автомобилем при движении по шоссе только передними колесами.

Для того чтобы поворот передних и задних управляемых колес на максимальные углы (для внутренних колес 20°, наружных 17°) заканчивался одновременно, скорость поворота задних управляемых колес была большей, чем у передних. Такая схема управления имеет перед традиционной очевидные преимущества. Радиус поворота автомобиля по оси переднего внешнего колеса не превышал 8,3 м. Повороты управляемых колес на относительно небольшие углы давали возможность увеличить ширину, а вместе с ней и жесткость несущей рамы. Кроме того, при движении по криволинейной траектории на де-





Этап испытания

формируемых грунтах существенно снижается сопротивление движению ввиду того, что задние управляемые колеса движутся по колее, проложенной передними.

На автомобиле ЗИЛ-132 РС устанавливались шестислойные, очень эластичные шины 16.00-20 диаметром около 1400 мм, что в сочетании с независимой подвеской обеспечивало дорожный просвет от 480 до 590 мм. Автомобиль оборудовали централизованной системой регулирования давления воздуха в шинах, позволяющей изменять в зависимости от условий движения его величину от 0,25 до 0,03 МПа. Регулировка выполнялась с места водителя, а установленные на машине два клапана управления давлением обеспечивали снижение давления воздуха в шинах от 0,25 до 0,1 МПа в течение двух минут. Этот показатель в 3 – 5 раз был меньше времени снижения давления у других типов отечественных автомобилей высокой проходимости.

Снижение давления на мягких грунтах до 0,07 – 0,15 МПа резко уменьшало разрушающее воздействие на почву, которое было у ЗИЛ-132 РС ниже уровня воздействия сельскохозяйственной колесной техники. Снижение давления в шинах до 0,05 МПа обеспечивало движение автомобиля по переувлажненной луговине и глубокому снегу, что особенно важно при вывозе урожая в межсезонную распутицу и при внесении минеральных удобрений. Оптимизация давления воздуха в шинах, в зависимости от условий движения, дополнительно на 60 – 90% увеличивала тяго-

вые качества, а также проходимость автомобиля, снижая одновременно сопротивление движению и расход топлива. Дополнительное преимущество – возможность движения автомобиля при единичных проколах и отсутствии возимого запасного колеса.

Небольшая масса снаряженного автомобиля (около 6,5 т) достигалась широким применением алюминиевых сплавов, например, для рамы, корпусов раздаточной коробки и бортовых редукторов, а также стеклопластика для кабины (кроме дверей), топливных баков и оперения.

Интересно, что топливные баки емкостью по 150 л, расположенные между второй и третьей осью, одновременно выполняли роль брызговики. Однако их прочность во время движения по пересеченной местности оставляла желать лучшего: через трещины начиналась утечка бензина. Решение проблемы нашли в установке 170-литровых бензобаков от серийных автомобилей.

Еще одна особенность грузовика ЗИЛ-132 Р заключалась в использовании в качестве рабочих дисковых вентилируемых тормозных механизмов открытого типа с двухконтурным гидроприводом. Они устанавливались не в ступицах колес, как обычно,

а на бортовых редукторах передних и задних управляемых колес. Эффект не заставил себя ждать. Величина неподрессоренных масс снизилась, конструкция привода упростилась, колесный редуктор с большим передаточным числом удалось вписать в ограниченный объем, увеличилось и пространство для размещения элементов подвески. Кроме всего, рабочие тормоза задних бортовых редукторов были совмещены со стояночными, которые работали от пневмопружинного привода и могли при необходимости использоваться в качестве запасных. Но самое главное – на шестиколесном грузовике благодаря жесткой кинематической связи колес каждого борта удалось обойтись четырьмя тормозными механизмами. Кстати, дисковые тормоза в конструкции отечественных, грузовиков, да и то малотоннажных, появились лишь спустя два десятилетия.

Боевое крещение

Испытания и опытная эксплуатация ЗИЛ-132 Р и его модернизированного варианта ЗИЛ-132 РС подтвердили расчетные данные. Средние технические скорости на асфальтобетонном шоссе достигали 42–45 км/ч, на булыжном шоссе 30–35 км/ч, на грунтовых дорогах различного вида и состояния 25–30 км/ч, на сильно разбитых дорогах 20–24 км/ч. Среди серийных грузовиков ЗИЛ-132 Р попросту не было равных. Более того, показатели проходимости у машины были столь высоки, что она свободно конкурировала, а во многих случаях и превосходила гусеничные тракторы, использовавшиеся на селе.

Машина легко преодолевала 30-градусный подъем, полутораметровые броды и каналы, уверенно двига-



лась по 25-градусному косоугру, влажной луговине и неглубоким болотам. Например, при минимальном давлении воздуха в шинах, с заблокированным дифференциалом и полностью выбранным дорожным просветом «сто тридцать второй» без прицепа преодолевал залитый водой и перекопанный на глубину одного метра участок грунтового бездорожья. Грузовик полностью устраивал сельских тружеников.

Опытная эксплуатация автомобиля в условиях агропромышленного производства показала, что он прекрасно приспособлен для работы в едином транспортно-технологическом комплексе с различными агропромышленными агрегатами (тракторами, комбайнами и т.п.), отлично справляется с перевозкой самых разнообразных насыпных и навалочных грузов, выполняет функции разбрасывателя минеральных удобрений, и даже способен обслуживать экскаваторные забои. Не вызывали сомнений тягово-динамические характеристики машины при ее использовании как одиночного автомобиля, так и в составе прицепного и седельного автопоездов.

Несостоявшийся наследник

Дальнейшее совершенствование автомобиля ЗИЛ-132 РС видилось в увеличении грузоподъемности, полезного объема и повышения топливной экономичности. Первое, что решили сделать, – заменить прожорливый бензиновый мотор его дизельным аналогом. Использование 210-сильного дизеля КамАЗ-740 давало снижение расхода топлива на 30-35% и увеличивало энергетические возможности машины. К тому же силовая установка располагалась под кабиной, а сцепление в блоке с коробкой передач для улучшения развесовки размещалось в районе второй оси.



По воде как по суше

Между собой эти агрегаты соединялись карданной передачей.

Расстояние между осями увеличили до 2200 мм, что вместе с фактом отсутствия моторного отсека за кабиной, как у предшественника, позволило увеличить длину самосвального кузова до 5200 мм, при этом его полезный объем без надставных бортов возрос до 9 м³. Грузоподъемность достигла 7,5 т, что стало результатом применения мощной несущей рамы и более эффективной двухторсионной подвески каждого колеса. Наследник, получивший обозначение ЗИЛ-132 РМ, и смотрелся гораздо более эстетично.

В ходе работ по этому образцу разработали документацию и выполнили посадочный макет кабины. Однако планы дирекции ЗИЛ в отношении сельскохозяйственного автомобиля изменились, и к 1980 г. работы по данной машине были свернуты. К тому же в то время уже проходили испытания сельскохозяйственные транспортно-технологические автомобили Урал-5557 и КАЗ-4540, которые впоследствии выпускались серийно. Но и спустя три десятилетия после появления сельскохозяйственного грузового автомобиля ЗИЛ-132 Р (ЗИЛ-132 РС) многие

его характеристики, такие, как проходимость, подвижность и плавность хода в условиях бездорожья, тормозные качества, а также щадящее воздействие на плодородный слой почвы, остаются непревзойденными. Например, технические данные последнего варианта грузовика ЗИЛ-132 РМ практически полностью перекрывали аналогичные показатели, находящегося ныне «в серии» автомобиля Урал-5557. Тем не менее, опыт создания на столичном автозаводе грузовика для отечественного агропрома очень пригодился при проектировании и изготовлении нового поколения машин поисково-эвакуационного комплекса 490, которые и в настоящее время верой и правдой служат в ВВС России.

ТЫ НЕ ОДИН!!!

ЭВАКУАЦИЯ ГРУЗОВИКОВ
ОТ 1 ДО 40 ТОНН
КРУГЛОСУТОЧНО
+7-495-504-63-86
СЕРВИС
+7-495-772-06-06



Премиум Восток 2

ТЯГАЧ ПО ЕВРОПЕЙСКИМ СТАНДАРТАМ
СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ РАБОТЫ В РОССИИ

“ЛУЧШИЙ ЗАРУБЕЖНЫЙ ГРУЗОВИК 2006”



ПОСТОЯННО 30 МАШИН
НА СКЛАДЕ В МОСКВЕ
1 900.€
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПЛАТЕЖ



РЕНО ТРАКС ВОСТОК
Москва
www.renault-trucks.ru
Тел. +7(495) 721-1280; 721-1284
Факс: +7(495) 721-1282; 721-1285

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО
РЕНО ТРАКС, Киев
www.renault-trucks.ua
Тел. +38(044) 494-1359; 568-5104
Факс: +38(044) 495-2385

Мы работаем на ваш успех!

**Цена DDP Москва 69 900 € с НДС. Лизинг 42 месяца
Аванс 13 980 €, включая все налоги и страхование**

ПО ВОПРОСАМ ПРОДАЖ ОБРАЩАЙТЕСЬ К ДИЛераМ:

ЛЕОН-ТРАК (Москва)	+7 (495) 225 77 92, 136 69 56
РВИ-СЕРВИС (Москва)	+7 (495) 796 80 67, 725 89 67
ТИРЕКС (С.-Петербург)	+7 (812) 329 7 329
САНТРАК СЕРВИС (Екатеринбург)	+7 (343) 376 27 24, (912) 635 75 05
АСТОН (Пермь)	+7 (3422) 52 38 17
АМИНА (Казань)	+7 (843) 267 61 61
ИНВЕСТ-АВТО (Тольятти)	+7 (8482) 33 43 31
ФРАНЦУЗСКИЕ ГРУЗОВИКИ (Н. Новгород)	+7 (8312) 53 7920; (920) 252 6705
РСМТРАКС (Минск)	+375 (17) 218 14 75, 76, 77; +375 (29) 627 45 35

ООО «Рено Тракс Восток» ищет партнеров по сервису в следующих городах:
Омск, Красноярск, Уфа, Ярославль, Калининград, Харьков, Закарпатье
Контактное лицо: Дмитрий Карякин, e-mail: dmitry.karyakin@renault-trucks.com



Идеальный состав. Сильная команда.

► Зачем выбирать между ценой и качеством, если есть автомобили «Мерседес-Бенц»? В этих машинах надежность и современные технологии объединены в единое целое.

► Экономичные и выносливые автомобили «Мерседес-Бенц» Actros пользуются заслуженной популярностью у перевозчиков как во всем мире, так и в России. Двигатели этих автомобилей обладают большой мощностью, самым высоким крутящим моментом в своем классе и наименее чувствительны к качеству топлива. Трансмиссия «Мерседес-Бенц» Actros настолько надежна, что на нее дается гарантия до трех лет.

► Отличная эргономика, удобство отдыха, система переключения передач с помощью

электроники, противооткатная система, электрические стеклоподъемники – это лишь малая часть того, чем оборудованы автомобили «Мерседес-Бенц» Actros в базовой комплектации. Прибавьте сюда еще пару опций, и Вы получите автомобиль, способный без труда преодолевать тяжелые условия российских дорог и комфортно двигаться по европейским магистралям.

► На нашем складе находятся тягачи и автопоезда, готовые к отгрузке. Комплектация этих машин выверена до мелочей, основана на многолетнем опыте работы российских перевозчиков и специалистов нашей компании. В ней максимально учтены потребности и пожелания наших клиен-

тов, современные требования к международным перевозкам.

► Автомобиль в Вашем бизнесе играет важную роль? Тогда это предложение для Вас. Сегодня Вы можете приобрести седельный тягач или автопоезд на очень выгодных условиях.



Mercedes-Benz

ЗАО «ДаймлерКрайслер Автомобили РУС»

Москва: 125167, Ленинградский пр-т, 39А. Тел. (495) 745-2624/22/21, 745-7759
Санкт-Петербург: 194223, ул. Орбели, 35. Тел. (812) 318-8130, +7 (916) 371-0372, +7 (910) 453-4568
Екатеринбург: 620014, ул. Челюскинцев, 10. Тел. (343) 377-6210, +7 (916) 792-0191
Ростов-на-Дону: 344010, ул. Вятская, 116/3, оф. «Панавто-Юг». Тел. +7 (916) 370-8337
Самара: 443901, пос. Береза, Международный аэропорт «Курумоч». Тел. +7 (910) 453-4287
commercial.vehicles@daimlerchrysler.ru
www.mercedes-benz.ru