

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 4 2005

AUTOTRUCK



Моторный интеллект

Грузовики Вермахта

DAF дал покататься

ISSN 1812-5107



9 771812 510001

05004



>

VOLVO



СТРОИТЕЛЬСТВО



**ГОРОДСКИЕ
ПЕРЕВОЗКИ**

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ**

**РЕГИОНАЛЬНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ**

Позвоните в "Вольво Восток": (095) 961-10-30

**WWW.VOLVORUSSIA.RU
E-MAIL: VOLVOTRUCKS.RU@VOLVO.COM**

**ГРУЗОВЫЕ
АВТОМОБИЛИ**

**ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ**

ФИНАНСИРОВАНИЕ

**ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТОМ**

ВЫ МОЖЕТЕ ВСЁ!

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvotrucks.ru

О ПРОТИВНОМ

2009

День города Москвы на носу, деньги надо тратить, поэтому власти пообещали к дате отремонтировать все дороги столицы. Позыв хороший, только вот автомобилистам тяжело приходится: пробки, жарко. Возьмем МКАД. При безумной загруженности сужение даже на одну полосу вызывает дикие пробки. Дорожные службы все лето приводят коммуникации окружающей дороги в порядок – похвально. Но почему это надо делать обязательно днем в час пик, сужая проезжую часть дороги, когда то же самое можно успешно отремонтировать ночью без помех для транспорта? Дорожникам, видите ли, надо работать. Получается бредовая ситуация: чтобы десяток рабочих могли трудиться, тысячи, стоящие в пробках, вынуждены бездельничать, потому что по МКАД днем уже нереально проехать и 20 км, не попав в пробку. Понятно, что власть имущие по пробкам не катаются и выезжают на дороги с мигалками, предварительно перекрыв полгорода, поэтому такая ситуация будет продолжаться бесконечно, пока у нас такие слуги народа.

Очередная плюха мэра – парковки. Кстати, почему мэр, а не русские слова городничий или городской? Так вот, деньги в этом бизнесе крутятся громадные, хотя бизнесом это назвать никак нельзя – криминальные группировки просто захватили куски асфальта и вымогают деньги. К выборам московские депутаты решили во главе с мэром задобрить автомобилистов и наехали на парковщиков. Шуму было много, PR удался, но результат мало кто афишировал – парковщики просто послали московских куда подальше, а те и пошли.

Пришлось пожалеть себя любимых и дать городничему после близкой отставки такие привилегии, что постоянно ими сношаемому Брежневу даже и не снилось. Видно, очень надорвался наш «мэр», а за все годы безответной службы городу наработал только на старые «Жигули» (или «Москвич»?). Теперь горожане и гости столицы будут путаться в кортежах; президент, бывший президент или

бывший городничий. А там депутаты, смотришь, и себе привилегий министерских еще подкинут. Кстати, по данным одного из депутатов Госдумы, в среднем депутатский корпус имеет доход на душу от походов в Думу 10 тыс. «баксов» в месяц. То-то они и лезут туда как мухи на...

Очередная плюха и нашего правительства – амнистия капиталов. Правительство пообещало коммерсантам любовь и нежность, если они вернут деньги на Родину за откат в 13%. Я наяву вижу, как Абрамович с семьей бывшего президента ломанулись продавать «Челси» яхты и самолеты, чтобы эти гроши вложить в реальное производство в России. Во-первых, в правительстве коммерсанты номер один и есть. Сами себе амнистию? Допустим, поверим. И это притом, что отток капиталов с каждым годом существенно увеличивается. Вкладывать деньги некуда, так как роста промышленности практически нет, да и опасно показывать деньги при такой непредсказуемости государства. Короче говоря, те, кто создал такую ситуацию, и призывают сами себя вернуть деньги. Раздвоение личности, не иначе. Такие нами правят.

Еще одно событие, вносящее оживление, несколько недель веселило публику – золотая молодежь наших дипломатов получила в Варшаве под глаз. Шуму сразу, как Бен Ладена поймали. И это притом, что наших граждан, в том числе и водителей-дальнобойщиков, избивают, грабят и унижают в братском государстве сотнями. Но дипломатам до этого дела нет, как и шума. Но дети – святое, поэтому поддерживаю. Правда, некая всплыло дело наших моряков, сидящих в Африке уже почти два года и до которых нашему государству и дипломатам не было дела полтора года. Фингал под глазом у сынка – дипломатический скандал, а десяток российских моряков в тюрьме – комикс. Поэтому власти подсуетились и бросились защищать соотечественников, типа, мол, не только своих отпрысков любим.

Противно.



4/2005:

В НОМЕРЕ

| | | |
|--|----|-------------------------|
|От редакции | 1 | От редакции..... |
|Новости | 4 | Новости..... |
|Кормилец полосатый | 10 | Закон и человек..... |
|Элементарное вредительство | 12 | Закон и человек..... |
|Считаю до трех | 14 | Закон и человек..... |
|Разберемся не торопясь | 16 | Нам пишут..... |
|Пикап-триал ВИС-2005 | 18 | Легкий вес..... |
|Про заек | 22 | Встречи на дорогах..... |
|Экологические технологии MAN | 24 | Новинка..... |
|Ниже, еще ниже | 28 | Новинка..... |
|Новые Mercedes для строительства | 29 | Новинка..... |
|DAF дал покататься | 30 | Новинка..... |
|Iveco показала Trakker | 36 | Новинка..... |
|Премьера низкопольного «Волжанина» | 44 | Автобусы..... |
|Марафонец из поднебесной | 48 | Автобусы..... |
|Новости | 50 | Новости..... |
|Автомобили работавшие на дровах | 54 | Архив..... |
|Моторный интеллект | 60 | Технический ликбез..... |
|А четыре - лучше? | 66 | Опыт эксплуатации..... |
|Где стоять грузовику | 70 | Делимся опытом..... |
|Цены на подержанную технику КамАЗ | 78 | Рынок..... |
|Цены на отечественные грузовые автомобили | 80 | Рынок..... |
|В зените - Нюрбургринт | 82 | Спорт..... |
|Невыдуманная история в рисунках А. Захарова | 84 | Экзотика..... |
|Его называли «Уральцем» | 86 | Архив..... |
|Грузовики вермахта | 90 | Архив..... |
|Анекдоты | 96 | Юмор..... |

ПОДПИСКА
ЧЕРЕЗ
РОСПЕЧАТЬ
ИНДЕКС
81170



Главный редактор: Дмитрий Жигульский

Телефон: (095) 796-8384

E-mail: autotruk@rol.ru

Коммерческий директор:

Феликс Бекерман

Выпускающий редактор:

Алексей Виноградов

Обозреватели:

Александр Евдокимов

Алексей Мошков

Сергей Кухарский

Александр Новиков

Корреспонденты:

Андрей Дмитриев

Кирилл Константинов

Дизайн и верстка:

Серафим Филатович

Распространение:

Эмилия Великанова

Елизавета Рыбалко

Телефон:

(095) 414-89-83

distributor@autotruck-press.ru

Реклама:

Лариса Золотова

Телефон:

(095) 749-45-50

Алан Габалаев

Телефон:

(095) 414-89-83

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 9000 экз.

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

Журнал не несет ответственности за содержание рекламных объявлений.



Пятидесятитысячный MAN TGA



Первый тяжелый грузовик конструктивного ряда TGA сошел с конвейера завода в Зальцгиттере в августе 1999 г. Автомобиль может иметь полную массу от 18 до 50 т и предлагает клиентам решения, обеспечивающие высокую степень экономической эффективности. MAN TGA, кроме завода в Зальцгиттере, производится в Мюнхене. Юбилейный MAN TGA 18.430 4x2 BLS с двигателем D20 Common Rail будет использоваться в качестве мусороуборочного автомобиля. Для удовлетворения растущего спроса на грузовики TGA до 2006 г. MAN Nutzfahrzeuge инвестирует в завод в Зальцгиттере около 20 млн. евро с тем, чтобы увеличить производственную мощность и собирать на нем более 18 тыс. машин в год. В этом году в Зальцгиттере будет изготовлено около 14 тыс. грузовиков TGA.

В середине мая Таганрогский автозавод начал сборку малотоннажного грузовичка Hyundai Porter

Автомобиль был представлен на выставке «Комтранс-2005» в двух версиях – с бортовым кузовом и тентом, а также фургон. В основе Porter проверенная временем рамная конструкция с трехместной кабиной над двигателем и доступом к силовому агрегату из салона. На автомобиль устанавливают дизель объемом 2,5 л, который заслужил репутацию тихого, тяговитого и экономичного. Работающая с ним пятиступенчатая механическая коробка передач имеет очень четкое переключение. Машина имеет малые габариты – Hyundai Porter сравним по длине и ширине с легковым автомобилем, кроме того, заслуживает внимания высокая маневренность – минимальный радиус разворота составляет 4,7 м.



Розничная цена базовой версии Hyundai Porter с бортовым кузовом и тентом 330 000 руб. Это машины с гидроусилителем руля, электрическими стеклоподъемниками и противотуманными фарами. Продажи начнутся через дилеров, уже занимающихся реализацией коммерческой техники. Также планируется дополнительно привлечь ряд компаний, специализирующихся на реализации и обслуживании грузового транспорта.

Справка: Таганрогский автомобильный завод (ТагАЗ) образован в феврале 1997 г. С 2001 г. сотрудничает с южнокорейской компанией Hyundai, и с мая на предприятии запущено лицензионное производство автомобиля Hyundai Accent

MAN Nutzfahrzeuge построит завод в Кракове

Предприятие в Кракове обеспечит работой 650 поляков и будет выпускать 15 тыс. грузовиков в год. Начало производства запланировано на середину 2007 г. Общий размер инвестиций в этот проект составит около 100 млн. евро. Завод в Кракове станет третьим предприятием MAN в Польше. Два других находятся в Познани и в Стараховице и выпускают автобусы и комплектующие к ним.

Кременчугский автозавод создает машиностроительный концерн

ХК «АвтоКрАЗ» планирует до конца года создать машиностроительный концерн «КрАЗ». При этом она войдет в новую структуру как автомобильное направление. Сегодня ХК «АвтоКрАЗ» - единственный в Украине производитель тяжелых грузовиков, включает в себя кроме автозавода шесть предприятий: «Внешнеторговую фирму КрАЗ», Полтавский автоагрегатный завод, завод «Каменец-Подольскавтоагрегат», Херсонский завод карданных валов, Токмакский кузнечно-штампочный завод и Симферопольский завод автомобильных рулей. Все предприятия прибыльны. Идея создания концерна связана с опытом продвижения продукции ХК «АвтоКрАЗ» на мировые рынки, на которых наибольшие результаты сегодня достигаются при пакетном предложении машиностроительной продукции, особенно замыкающей транспортно-технологические цепочки.

В группу предприятий уже интегрирован Стахановский вагоностроительный завод. Кроме того, ХК «АвтоКрАЗ» выиграла конкурс по продаже пакета акций ХК «Лугансктепловоз». Включение в проект «Лугансктепловоза» станет следующим шагом по повышению эффективности продвижения продукции украинского машиностроения на мировые рынки.

IVECO выбирает SCR для выполнения норм Euro IV и Euro V



На прошедшей в июне конференции представители IVECO заявили, что для уменьшения содержания оксидов азота в выхлопе средних и тяжелых грузовиков будет применяться система, основанная на присадке AdBlue. Компания уделяет большое внимание научно-исследовательской и опытно-конструкторской работе: ежегодно в эту деятельность вкладывается порядка 2 500 000 евро.

Напомним, что о своей приверженности этому решению заявили Scania, DaimlerChrysler, MAN, Volvo. Правда, кое-кто уже объявил о том, что его моторы смогут выполнить нормы Euro IV и без дополнительных «вливаний жидкости», впрочем, о Euro V при этом речи не шло.

NEOPLAN начал производство автобусов Starliner



В конце мая после двух лет упорной работы первый автобус Starliner, изготовленный в Плаунере и Штутгарте, был отгружен покупателю на заводе NEOPLAN в Штутгарте. Он отправился на фирму «Брескамп» в Харсевинкель, в течение многих лет являющуюся постоянным клиентом NEOPLAN. До летних каникул клиентам будут поставлены первые 20 автобусов этой модели.

Starliner L является трехосной 14-метровой машиной со специальным лакокрасочным покрытием, соответствующим автобусу, представленному на IAA в 2004 г. На нем установлен двигатель MAN Common Rail D 2876 LOH 20 мощностью 480 л.с. и автоматическая коробка передач TipMatic. Отгруженный автобус Starliner L представляет собой «пятизвездочную» машину. Он имеет 50 мест для сидения и оборудован новыми креслами Vogel Arcio.

NEOPLAN прекратит производство автобусов в Штутгарте

Это произойдет до конца 2005 г. Благодаря этому фирма NEOPLAN, принадлежащая к группе MAN Nutzfahrzeuge, сконцентрирует свою деятельность по производству автобусов в Германии на двух заводах, в Пилстинге (Нижняя Бавария) и Плауене (Саксония).

Восемь десятилетий в моторах

Именно столько лет уже проработали в двигателях тяжелых самоходных машин моторные масла Mobil Delvac. Своим рождением марка обязана простой предпосылке: двигатели тяжелых грузовиков, автобусов и самоходных машин работают с намного большей нагрузкой, чем моторы легковых автомобилей. Кроме того, для них намного важнее увеличение срока службы, повышение надежности, уменьшение эксплуатационных расходов. Все это обеспечивало моторное масло Mobil Delvac первого поколения, появившееся в 1925 г. Шли годы, сменялись поколения двигателей, они становились все мощнее, надежнее, долговечнее. Вместе с ними сменялись и поколения масел Mobil Delvac. И сегодня в производственной программе компании ExxonMobil имеются масла Mobil Delvac.

Сегодня ExxonMobil в рамках бренда-юбилея предлагает покупателям два варианта моторного масла: минеральное Mobil Delvac MX и синтетическое Mobil Delvac 1 SHC, которые соответствуют самым жестким современным спецификациям и обладают энергосберегающими свойствами. В частности, Mobil Delvac по ряду параметров превосходит требования API CH-4. Испытания, проведенные в условиях реальной российской эксплуатации на пассажирском автотранспортном предприятии, показали, что средний срок службы минерального Mobil Delvac MX составляет 22,5–25 тыс. км, а синтетического Mobil Delvac 1 SHC – 45–50 тыс. км.

По данным компании ExxonMobil, потребление моторных масел коммерческой техникой в три раза превосходит потребности легкового автопарка. При этом автомобильный транспорт занимает в этом сегменте рынка более половины. Все это значит, что торговую марку Mobil Delvac ожидает долгая жизнь.



На столичной площади Тверской заставы появится развязка

Она появится к концу 2007 г. Тверской путепровод, по которому улица проходит над железнодорожными путями, планируется продлить в сторону центра и пробить под Тверской второй тоннель по линии ул. Грузинский вал – ул. Лесная, что позволит сделать движение по Тверской непрерывным. В результате реконструкции будут ликвидированы стоянки вблизи Белорусского вокзала, вместо которых появится многоярусный паркинг. На время реконструкции будут организованы объездные пути. Движение по Грузинскому и Бутырскому валам, улицам Ямского поля, 1-ой и 2-ой Брестским и Лесной улицам будет ограничено.

ГАЗ стал собственником семи предприятий

«РусПромАвто» передало ОАО «ГАЗ» (Нижний Новгород) пакеты акций семи предприятий холдинга. Горьковский автозавод стал собственником 66,4579% уставного капитала ОАО «Ярославский завод дизельной аппаратуры», 48,2302% – ОАО «Автодизель» (Ярославский моторный завод), 76,7578% – ОАО «Павловский автобус», 51,0013% – ОАО «Саранский завод автосамосвалов», 100,0% – АО «Голицынский автобусный завод», 89,6177% – ОАО «Канашский автоагрегатный завод», 100,00% – ООО «Ликийский автобус». Контрольный пакет АО «ГАЗ» принадлежит «РусПромАвто».



«КАМАЗ-мастеру» – 17 лет



17 июля команда отпраздновала свое 17-летие и день рождения своего бессменного руководителя Семена Якубова. Поздравить команду и ее шефа собрались друзья и партнеры, среди которых – генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин и глава администрации Набережных Челнов Ильдар Халиков.

За 17 лет своего существования команда «КАМАЗ-мастер» 6 раз становилась победителем главной внедорожной гонки мира «Париж – Дакар», трижды – обладателем Кубка мира.

В ближайших планах команды – участие в первенстве России по ралли-рейдам (август, Калмыкия). На октябрь-ноябрь запланированы ралли по бездорожью Алжира и традиционный старт «Desert challenge» по пескам Объединенных Арабских Эмиратов.

КАМАЗ казахстанской сборки

В начале августа с конвейера СП «КАМАЗ-Инжиниринг» в Кокшетау, Казахстан, учрежденного в мае 2005 года ОАО «КАМАЗ» (Россия) и компанией «Казахстан-Инжиниринг» (Казахстан), сошел первый образец самосвала КАМАЗ-55111. Этот автомобиль успешно прошел трассовые испытания, после чего вернулся в цех СП «КАМАЗ-Инжиниринг». Примечательно, что за первым опытным образцом внимательно наблюдали руководители компаний-учредителей Галым Оразбаков («Казахстан-Инжиниринг») и Сергей Когогин (ОАО «КАМАЗ»), а также аким Акмолинской области Мажит Есенбаев. Именно Есенбаев с самого начала поддерживал идею консорциума «Казахстан – КАМАЗ». При поддержке акимата удалось в кратчайшие сроки запустить первый производственный проект, который в перспективе благоприятно повлияет на экономику Акмолинской области. Напомним, что в планы СП «КАМАЗ-Инжиниринг» входил также и выпуск автобусов «НефАЗ».

Беларусь оказывает государственную поддержку своим автопроизводителям

Не секрет, что одной из важнейших задач белорусских дипломатов является помощь белорусским производителям в выходе на зарубежные рынки. На минувшей неделе появилась информация о возможных поставках автотехники в ОАЭ. Беларусь намерена предоставлять гражданскую технику для Объединенных Арабских Эмиратов в лизинг. В настоящее время прорабатываются вопросы заключения первого пробного контракта, сумма которого может составить от \$5 до 10 млн.

Вьетнамские МАЗы. До конца текущего года во Вьетнаме будут собраны первые 100 автомобилей МАЗ

Как сообщило БелТА, уже подписан лицензионный договор о передаче технологий и соглашение о поставке 500 машинокомплектов. Первыми станут самосвалы МАЗ-5551, но в дальнейшем планируется сборка шести моделей. С начала 2007 г. планируется перенести сборочное производство на высокотехнологичный завод, который вьетнамская корпорация ВЕАМ, партнер МАЗа, выкупила у корейского «Самсунга». Это позволит резко увеличить объемы сборочного производства. К тому же, во Вьетнаме принята государственная программа развития автомобильной промышленности на 2010–2020 гг., в соответствии с которой надлежит не только обеспечить внутренние потребности страны, но и выйти на экспортные поставки. Сотрудничество с Вьетнамом позволяет Беларуси продвигать свою наукоемкую продукцию и в другие страны этого региона, в частности, в государства Ассоциации стран юго-восточной Азии (АСЕАН).

В США рванул грузовик со взрывчаткой

Как сообщили власти страны, инцидент с многотонным грузовиком произошел на одной из автодорог штата Юта в 75 км от Солт-Лейк-Сити. По различным данным, в кузове находилось от 17 – 20 т взрывчатых веществ для карьерных работ. В результате взрыва ранены 4 чел., один пострадавший находится в критическом состоянии. Как сообщили очевидцы, автомобиль не вписался в один из крутых поворотов горной дороги и перевернулся, после чего загорелся. Водитель грузового автомобиля и его пассажир успели покинуть кабину и сообщить окружающим, что в кузове находится взрывчатка, что помогло избежать жертв. В результате последовавшего за пожаром взрыва образовалась 20-метровая воронка 10-метровой глубины. В настоящий момент власти ведут поиски причин произошедшего. Представители компании-перевозчика утверждают, что при транспортировке соблюдались все требования федерального законодательства.

От редакции: Интересно, «Представители» и власти сами-то поняли, что сказали?



6

В Москве построят дороги на 90 млрд руб

Именно столько денег выделяют на строительство городских магистралей в 2005–2007 гг. столичные власти. Об этом сообщил руководитель комплекса городского хозяйства столицы Петр Аксенов. По его словам, из городского бюджета будет выделяться по 30 млрд. руб. в год. Эта программа дорожно-мостового строительства предполагает сооружение 35 км автодорог. Будет завершено строительство Краснопресненского тоннеля, частей Третьего транспортно-кольца между шоссе Энтузиастов и Волгоградским проспектом и между Дмитровским и Ярославским шоссе. Будут достроены Боровское и Киевское шоссе. П. Аксенов добавил, что городские власти планируют усилить работу по развитию дорожно-транспортной части в восточной части города, «где невероятно сложно регулировать транспортные потоки». Также будет завершено строительство Серебряно-Борского тоннеля, который даст выход на Новорижское шоссе.



П. Аксенов также сообщил, что в 2008–2010 гг. будет начато строительство Четвертого транспортного кольца от Дмитровского до Ярославского шоссе, а в 2010–2013 гг. будет построена часть Четвертого транспортного кольца от Ленинградского до Щелковского шоссе и от Коломенского проезда до Рязанского проспекта. Общая протяженность этих участков составит 30,2 км.

Все это, конечно здорово. Но если попутно с карты города исчезнет еще одна полутысяча улочек и переулков, а заодно несколько тысяч площадок для стоянки транспорта, оставшихся в наследство «от социализма», станет ли кому-нибудь в стольном граде легче и лучше? Разумеется, не считая лиц, пополнявших за счет этого события личный бюджет...

Новейший автобусный завод Mercedes-Benz в Турции

В Хошдере, недалеко от Стамбула, компания DaimlerChrysler AG в июне открыла одно из самых современных предприятий в мире по производству автобусов – реконструированный автобусный завод Mercedes-Benz Turk A.G. На площади более 360 000 м², из которых 115 000 м² крытых, турецкого дочернего предприятия компания DaimlerChrysler AG сконцентрировала самые современные технологии производства автобусов. Применение стандартизированных процессов и технологий западноевропейского уровня позволило достичь такого же качества, что и на всех остальных автобусных заводах DaimlerChrysler.

В июле в России в ДТП погибли 2618 человек

По данным пресс-службы МЧС России, на автодорогах нашей страны в июле 2005 г. произошло 20 тыс. 705 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых погибли 2 тыс. 618 человек, пострадали 17 тыс. 758 человек и 12 тыс. 117 человек были спасены.

Шоссе двухтысячелетней давности

Как сообщает Associated Press, на побережье Адриатики археологи обнаружили древнеримскую дорогу. Вымощенная камнем, она имела ширину более 9 м и протянулась на 856 км по территории сегодняшних Албании, Македонии и Греции до Турции. По оценкам специалистов, шоссе было проложено между 146 и 120 годами до нашей эры. Древние строители знали свое дело – дорога, называвшаяся Виа Игнатия, прослужила почти 2000 лет.

Начав раскопки близ Комотины, археологи получили представление обо всех тонкостях. По центру шоссе и вдоль обочин были установлены бордюры из больших камней, которые защищали колесницы от столкновения со встречным транспортом и от падения в кювет. В правой руке возницы держали вожжи, а в левой кнут, поэтому движение было левосторонним, и встречные повозки не попадали под удар хлыста.

Вдоль античной дороги располагались постоянные дворы и ремонтные мастерские, которые встречались каждые 50–60 км. Расстояние между почтовыми станциями составляло 11 – 22 км. Там можно было не только сменить лошадей, но и воспользоваться услугами ветеринара, конюха или кузнеца. Протяженные участки дороги сохранялись в хорошем состоянии вплоть до XIX века, несмотря на то что жители постепенно разбирали ее на строительные материалы. В последнем столетии видимы были в общей сложности лишь три километра древнего шоссе.

Путину обещана новая дорога до Нижнего

По словам полпреда президента в Приволжском федеральном округе Сергея Кириенко, новая автотрасса Москва – Нижний Новгород будет сдана в эксплуатацию к 1 ноября этого года. Такое обещание он дал на встрече с Владимиром Путиным. Строительство этой трассы продолжалось 10 лет. Новая четырехполосная дорога, по словам Кириенко, будет соответствовать европейским стандартам. Как заявил Кириенко президенту, трасса – подарок федеральных властей к празднику Народного единства, который отмечается 4 ноября. Владимир Путин же выразил надежду, что такие подарки будут делаться не только к праздникам.

От редактора: Насколько помню, а первый раз в сторону Нижнего довелось ехать в конце восьмидесятых, столько обещанная дорога и строится. А пару лет назад она и вовсе могла служить эталоном убийцы подвижного состава. Неужто свершилось, построили? Дай-то Бог!!!



«Великая степь»



В конце августа в Калмыкии проходит четвертый этап Чемпионата России по ралли-рейдам – «Великая степь». Согласно регламенту, гонщикам предстоит преодолеть четыре скоростных участка общей протяженностью 1300 км, а также специальный пятикилометровый скоростной участок «Кубок президента», который будет венчать эту традиционную гонку по прикаспийским просторам.

«КАМАЗ-мастер», продолжая подготовку техники и людей к «Дакару 2006», выведет на ралли в Калмыкии два боевых экипажа во главе с пилотами Владимиром Чагиным (штурман Семен Якубов, механик Эдуард Николаев) и Ильгизаром Мардевым (штурман Станислав Конопко, механик Илдар Кабиров). Обеспечивать готовность «боевых» автомобилей на соревнованиях будет группа механиков на двух грузовиках и джипе технического сопровождения.

Россияне не хотят оставаться без ГИБДД

Только 11% граждан нашей страны считают, что России нужно следовать примеру Украины – распустить ГИБДД и создать дорожную инспекцию заново, с чистого листа. Таковы данные опроса, проведенного Всероссийским центром изучения общественного мнения (ВЦИОМ). Почти половина респондентов (49%) полагают, что распустить ГАИ не стоит, но ее нужно реформировать. Еще 26% отмечают, что ничего в этой области вообще менять не надо. Реформирование ГИБДД больше склонны поддерживать жители крупных городов (54%), тогда как среди респондентов из малых городов и сельских поселений их доля существенно меньше – 43% и 47% соответственно. Более половины опрошенных (58%) указали, что в их семье есть автомобилисты. О прекращении деятельности дорожной автоинспекции на всей территории Украины информированы 54% опрошенных; около 45% респондентов слышат об этом впервые. При этом более высокий уровень информированности демонстрируют жители крупных городов – 75%. Опрос ВЦИОМ был проведен 30 – 31 июля 2005 г. Опрошены 1 тыс. 600 человек в 153 населенных пунктах в 46 областях, краях и республиках России. Статистическая погрешность не превышает 3,4%.

WWW.TAGAZ.RU – НОВЫЙ САЙТ ТАГАНРОГСКОГО АВТОЗАВОДА

С августа этого года по адресу www.tagaz.ru начал действовать новый корпоративный сайт Таганрогского автомобильного завода. Помимо оригинального внешнего дизайна сайт обладает самой современной технической платформой с возможностью удаленного администрирования. Новый сайт призван стать источником оперативной и точной информации о заводе, выпускаемых автомобилях, их комплектациях и ценах. В разделах сайта подробно представлена продукция завода – все три выпускаемые на предприятии модели Accent, Sonata и Porter. Регулярно обновляется новостной раздел.

Кола как наружное средство

Как выяснилось, «истинно американский напиток» можно употреблять не только внутрь, но и наружно, причем для автомобиля и не только. Вот только некоторые советы, полученные из разных источников. Итак, Колу можно использовать:



- для удаления ржавых пятен с хромированного бампера потрите его смятым листом алюминиевой фольги, смоченным в коле;
- для удаления окислов с аккумуляторов полейте батарею колой, и коррозия исчезнет;
- чтобы отвинтить заржавевший болт, смочите тряпку колой и обмотайте ею болт на несколько минут;
- для очистки груды грязной одежды вылейте в нее банку колы, добавьте стиральный порошок и постирайте в машине как обычно;

- для очистки стекол автомобиля от дорожной пыли;
- чтобы почистить раковину или унитаз, вылейте в них банку колы и не смывайте в течение часа – лимонная кислота в коле удалит пятна с фаянса.

Говорят, во многих штатах в США дорожная полиция всегда имеет в патрульной машине 2 галлона Колы, чтобы смывать кровь с шоссе после аварии.

Не каждый знает, что этот напиток может уничтожить кусок жареного мяса – положите в тарелку с колой стейк, и через два дня вы его там не найдете. Активный ингредиент колы – фосфорная кислота, которая за 4 дня может растворить даже ногти.

Для перевозки концентрата колы грузовик должен быть оборудован специальными поддонами имеющими высокую коррозионную стойкость.

Дистрибьюторы колы уже 20 лет используют ее для очистки моторов своих грузовиков.

Пятидесятилетие

В 1955 г. во Франкфурте на Международном моторшоу дебютировали фургон Мерседес-Benz L319 и 18-местный автобус O 319. Обе модели были созданы в ответ на требования экономического чуда пятидесятых в Германии: производство было на подъеме, города росли, вместе с ними росла и потребность в перевозках. Автомобили поставлялись с бензиновым двигателем (48 кВт/65 л.с.) или дизелем (32 кВт/43 л.с.). Шасси этих машин использовались для создания различных специальных автомобилей. Их производство было прекращено в 1966 г., к тому времени L 319 имели бензиновые двигатели мощностью 80 л.с. и дизели мощностью 55 л.с.



«Уралы» будут делать в Индии

ОАО АЗ «Урал» (Миасс, Челябинская обл., входит в холдинг «РусПромАвто») в сентябре 2005 г. планирует организовать сборку автомобилей в Индии. Как сообщает пресс-служба «РусПромАвто» в настоящее время началось строительство сборочного завода в городе Халдия. АЗ «Урал» и индийские Ural India Ltd. и West Bengal Industrial Development Corp., а также другие индийские инвесторы намерены вложить в проект \$100 млн.

105 лет назад. 20 сентября 1900 г. был представлен сотовидный радиатор



Им оснащался Mercedes 35 hp. Изобретение сотовидного радиатора стало результатом развития конструкции трубчатого радиатора Вильгельмом Майбахом (Wilhelm Maybach), который заменил традиционные в то время круглые трубки трубками с секциями, располагающимися под углом друг к другу и создающими структуру, подобную сотам. Такая форма позволила получить значительно большую площадь теплопередачи и обеспечила более эффективное охлаждение двигателя при меньшем количестве хладагента - в ту пору воды. Если автомобиль с мотором в пять л.с., созданный в 1898 г. требовал 18 л воды, то есть 3,6 л/л.с., то двигатель 1900 г. мощностью 35 л.с. обходился девятью литрами (0,26 л/л.с.). Сотовидный радиатор решил проблему охлаждения раз и навсегда, и его принцип сохранил значение до сегодняшнего дня.

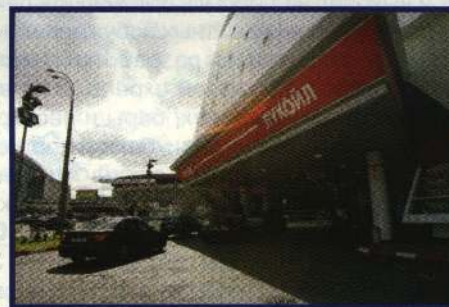


«Лукойл» сделал дизтопливо Евро-4

В июле этого года на заправках компании «Лукойл» началась продажа дизельного топлива с содержанием серы, соответствующего европейскому стандарту EN-590:2004. По ГОСТу содержание серы должно составлять не более 0,2%, по европейскому требованию – 0,005%.

Доля полициклических ароматических углеводородов, вызывающих, в том числе, онкологические заболевания, снижена в два раза.

Планируемые месячные объемы производства нового топлива – 35–370 тыс. т. как зимнего, так и летнего видов. Продаваться топливо будет, в первую очередь, на заправках в крупных городах и центрах с большой концентрацией современных иностранных дизельных автомобилей и на основных федеральных трассах с высоким движением импортного подвижного состава, двигатели которых соответствуют современным европейским экологическим нормам.



Удобство и экологичность

Компания «Лукойл» начала поставки масел корпоративным клиентам в наливных возвратных евроконтейнерах. Это уже третий после одноразовых пластиковых канистр и 216-литровых бочек вид фасовки масел. В контейнеры разливают моторные и трансмиссионные масла для грузовых автомобилей и самоходной техники, гидравлические и амортизаторные жидкости для них же, а также масла и жидкости промышленного назначения. Контейнеры Unicube вместимостью 1000 л, не требующие разливного оборудования, поставляет компания Greif, начавшая их производство непосредственно в Н. Новгороде, Перми и Волгограде для расположенных в этих городах заводов «Лукойл». Контейнеры удобнее бочек и обеспечивают лучшую сохранность масла при транспортировке, чем цистерны. Кроме того, их можно использовать до 50 раз.



Ефим СВИСТУН

КОРМИЛЕЦ ПОЛОСАТЫЙ

В Московской области взят под стражу фальшивый гаишник

На его плечах красовались погоны старшего лейтенанта милиции, на руке болтался гаишный жезл, а в кармане форменной милицейской рубашки хрипела рация. Однако никакого отношения к Госавтоинспекции молодой человек не имел. Борисова задержали с поличным – в момент, когда он проверял документы у водителя остановленной машины и вымогал у него деньги. Но обо всем по порядку...

Как помните, года два-три назад Министерство внутренних дел с подачи тогдашнего главы этого ведомства Бориса Грызлова, объявило «охоту на ведьм», а вернее сказать, устроило самую настоящую облаву на «оборотней в погонах». Громкие разоблачения милицейских генералов, многотомные фолианты уголовных дел... Но после выборов шумиха утихла, охотиться за головами вурдалаков перестали, и ментовская жизнь вернулась в свое обычное русло. Этим поторопились воспользоваться рядовые жулики. Вооружившись формой сотрудника ДПС, свистком и жезлом, псевдогаишники стали как грибы после дождя вырастать вдоль обочин российских дорог. Одного из оборотней новой волны удалось поймать сыщикам ГУВД Московской области.

На днях в поселке Малаховка, что неподалеку от подмосковных Люберец, сотрудниками Управления собственной безопасности ГУВД МО был задержан 20-летний абориген Александр Борисов. Появление оперов стало для лжегаишника полной неожиданностью – первые несколько минут он не мог произнести ни слова. Лишь нечленораздельное мычание. Для выяснения всех обстоятельств дела господина Борисова доставили в Малаховский райотдел милиции, где после стакана воды и таблетки валерьянки Александр начал «колотся», подробно рассказывая о грехах. Как и следовало ожидать, Борисов дал признательные показания о том, что он не является сотрудником правоохранительных органов и выходил на дорогу в обличье инспектора ДПС исключительно из своекорыстных побуждений.

В ходе оперативной разработки выяснялось, что Борисов работает в пожарной охране, а по вечерам, когда не хватало денег на девочек, браны и рестораны, брался «помогать» Госавтоинспекции блюсти порядок на дороге. О том, что злоумышленник любил жить на широкую ногу, можно судить по результатам обыска в квартире лжементы: дорогие костюмы, элитные напитки и карманы, набитые купюрами. Впрочем, это все лирика. Задержанный божился, что вышел на дорогу в форме инспектора ДПС всего несколько дней назад, хотя у сотрудников областной УСБ есть подозрения, что Борисов махал полосатой палкой далеко не первый месяц.

«Оборотень в погонах» прекрасно осознавал, что в поселке с пятидесяти тысячным населением его истинную сущность легко могут раскрыть, ведь местные жители в них знают друг друга в лицо. Поэтому Александр Борисов промышлял вдали от места проживания и старался не показываться на оживленных дорогах, где его могли застать за незаконным промыслом настоящие инспектора. Прячась на тихих улочках, ведущим к дачным поселкам, злоумышленник останавливал автомобили под предлогом проверки документов. Молодой человек отлично разбирался и в Правилах дорожного движения, и в административном законодательстве, поэтому в спорах с водителями без труда цитировал ПДД и КоАП.

Самые распространенные нарушения, за которые Борисов вымогал деньги у шоферов, – это отсутствие талона техосмотра и управление автомобилем без номеров. Выходные дни для мошенника были самыми прибыльными, поскольку частенько попадались «рулевые» в подпитии, которых Борисов отпускал за 200–300 «баксов». Не гнушался он и большегрузным транспортом. Понятно, что с водителя мусоровоза взять нечего, а вот с какого-нибудь трехтонного грузовичка лишнюю копейку поиметь можно – всегда найдутся недочеты в сопроводительных документах.

На вопрос о происхождении атрибутики инспектора дорожно-патрульной службы Александр Борисов честно ответил, что форму сотрудника ГИБДД, жезл, свисток, жетон и рацию он купил на одном из рынков. К сожалению, в последнее время вырос спрос на милицейские вещицы, а посему, по закону рынка, появилось и предложение. За 200–300 рублей можно обзавестись полосатым жезлом; за 700 – ярко-зеленым жилетом со свето-возвращающими полосками, за пять тысяч – формой сотрудника ГАИ.

С появлением в свободной продаже милицейской формы отличить настоящих инспекторов от самозванцев крайне сложно. Пару лет назад в Ступинском районе Подмосковья сотрудниками Контрольно-профилактического отдела ГУВД МО были задержаны два супостата, нагло обчистивших водителей за якобы превышение скорости. Причем радар был изготовлен из фена для сушки волос и электронных часов. Форма на проходимцах была самая что ни есть настоящая. Более того, автомобиль лжегаишников был «замаскирован» под настоящий патрульный: с красно-синей «люстрой» на крыше и СГУ.

Если у вас возникли сомнения, то проверить инспектора «на подлинность» вы можете по нескольким критериям. Во-первых, можно поинтересоваться служебным удостоверением – согласно федеральному закону о милиции, сотрудники ГАИ (и других подразделений МВД) обязаны предъявить служебное удостоверение по первому же требованию гражданина. Коли «инспектор» начинает артачиться и не показывает «ксиву», то, скорее всего, перед вами лжедэпээсник. Во-вторых, у любого инспектора, заступившего на смену, должен быть нагрудный жетон с номером. Первые две цифры обозначают регион, к которому относится инспектор. Скажем, если цифра «50» – значит этот инспектор из Московской области, если «77», то из Москвы, «61» – Ростов-на-Дону, «23» – Краснодарский край... Наверное, заметили, что эти цифры совпадают с регионами на номерных знаках автомобилей, так что все очень просто. Главное помните: инспектор с номером «78» не может работать в «77-м» регионе, а с «23» в «61-м» и далее по списку.

Анекдот в тему:

Вы молоды, здоровы и энергичны? ГАИ приглашает вас получить перспективную специальность оператора машинного доения!

Анекдот в тему:

Дальнобойщик устраивается работать в ГАИ. Командир посылает его и более опытного напарника на трассу с радаром, покалымить, так сказать. Вечером командир спрашивает:

– Ну, как успехи?

Опытный отвечает:

– Какие успехи, я стою с радаром, а этот сидит в машине и дальним светом моргает!



Ефим СВИСТУН

СОВСЕМ «ЗЕЛЕННЫЕ» ДЛЯ РУЛЯ

МВД собирается снизить возрастной ценз на получение водительских прав

Когда первый заместитель министра внутренних дел генерал-полковник Александр Чекалин был на детском автодроме в подмосковном Волоколамске, он вдруг заявил, что МВД РФ собирается рассматривать вопрос о возможности снижения возраста кандидатов в водители. Но вот чем это может обернуться, даже страшно подумать...

«Над вопросом о возможном снижении возраста для получения водительских прав до 16 лет есть все основания поработать, – заявил генерал Чекалин. – Думаю, что эта работа у нас сегодня стартует». Напомним, что сейчас получить удостоверение на право управления мотоциклом можно с 16 лет, автомобилем (как легковым, так и грузовым) с 18 лет, автобусом с 20 лет. Инициативу замминистра поддержал и заместитель директора Департамента обеспечения безопасности дорожного движения по науке генерал-майор Александр Якимов: «Данная задумка будет рассматриваться в рамках крупномасштабной переработки Закона РФ «О безопасности дорожного движения», многие нормы которого порядком устарели».

Заметим, что Александр Юрьевич Якимов кое о чем умолчал. Ведь для того, чтоб задумку сделать былью, нужно пересмотреть и в корне переработать не только закон о БДД, но и Правила дорожного движения, Кодекс об административных правонарушениях, Гражданский кодекс и ряд других правовых нормативов. Посему говорить о скорой переработке многолетней системы пока не приходится. До кучи к упомянутым проблемам можно отнести и крайне низкую культуру вождения россиян. Причем связано это не только практически со свободной продажей водительских прав в самих подразделениях ГИБДД, но и с плачевным состоянием автошкол. Мало того, что коммерсанты самовольно сокращают часы, отведенные на практические занятия, так еще и собственноручно вносят коррективы в программу обучения, утвержденную десятком уважаемых комитетов и ведомств. В итоге процесс обучения больше напоминает дрессировку на сдачу экзаменов в ГАИ.

По мнению психологов, для подготовки юных водителей надо разрабатывать особые программы. Если же водительское удостоверение можно будет получить в 16 лет, да еще и в обычной автошколе, наши дороги захлестнет волна малолетних отморожков, совершенно не пригодных для вождения. Представьте, что будет, если 16-летнему тинэйджеру доверить «руление» грузовика – он сможет угробить не одну человеческую жизнь! Более того, в 16 лет (так сказано в своде законов) подросток не может нести ответственность за свои поступки, как говорится по полной программе. А потому получить материальную компенсацию за аварию будет крайне тяжело.

КАК ЭТО БЫЛО...

В СССР Госавтоинспекция вдумчиво относилась к подрастающей водительской смене. Например, всюю работали учебно-производственные автокомбинаты, где школьники могли приобщаться к миру моторов. Кроме матчасти школяры в течение двух лет изучали ПДД и на специальной площадке оттачивали свое водительское мастерство. По окончании курсов юные шоферы сдавали экзамены в ГАИ и уже в 16 лет получали юношеские «права». Правда, эти удостоверения были не совсем настоящими – колесить по дорогам общего пользования подросткам запрещалось. Хотя кое-какие привилегии все же имелись: им разрешалось на специальных дорогах в присутствии опытного водителя управлять автомобилем без дублирующих педалей. Вторая и последняя льгота – по достижении 18 лет подросток мог обменять свои юношеские «права» на «всамделишные», сдав при этом только экзамен по вождению.



Ефим СВИСТУН

ЭЛЕМЕНТАРНОЕ ВРЕДИТЕЛЬСТВО

Центр международных перевозок взял водителей-тяжеловозов в блокаду

Не так давно состоялось расширенное совещание по вопросу международных перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов. В нем приняли участие «Росавтодор», Центр международных перевозок, сотрудники Госавтоинспекции, АСМАП, журналисты и сами перевозчики. Дискуссия ожидалась горячей, однако чиновники из Минтранса еще в самом начале дали присутствующим понять, что в случае недовольства они могут применить пресловутый административный ресурс. И перевозчики тут же умолкли.

А весь сыр-бор разгорелся из-за того, что в середине мая в Центре международных перевозок (ЦМП) случился дворцовый переворот локального масштаба: г-н Бражный, находившийся в отпуске, лишился директорского кресла. Такая кадровая политика грубо противоречит трудовому законодательству РФ, однако для высокопоставленных чиновников Росавтодора это не помеха. Уволив прежнего главу, господин Белозеров Олег Валентинович, начальник Федерального дорожного агентства, назначил на освободившуюся должность своего знакомого Виктора Иванова, хотя, как говорить, нет такой профессии «хороший парень». В общем, к «рулю» пришел человек, который, по мнению транспортных корифеев, почти не «рубит» в международных тяжеловесных и крупногабаритных перевозках. И с тех пор для российских перевозчиков и для Министерства иностранных дел началась сплошная головная боль. Виктор Модестович, не будучи крупным специалистом в международных перевозках, решил в корне изменить принципы работы вверенного ему ведомства.

Затрудняемся ответить, что именно не устроило Иванова в устоявшейся годами системе выдачи разрешений, но за ее реформирование он взялся воистину круто. Через две недели 32 человека, проработавших в ЦМП около десяти лет, разом уволились. Работа ЦМП в тот же день остановилась. Это обернулось тем, что более тысячи большегрузов оказались «пленниками» на российских границах с разными государствами. Ситуация критическая. Требовалось срочно что-то предпринять, и Виктор Модестович нашел выход. Он за пару недель посадил на вакантные места новых сотрудников. Молодые девчонки (преимущественно студентки начальных курсов различных вузов), ничего не понимающие в оформлении согласований и разрешений, делали ошибку на ошибке. Поясним. Автомобили, участвующие в международных перевозках и перевозя-

щие крупногабаритные и тяжеловесные грузы, обязательно должны получать специальные разрешения.

Происходит это так: перевозчик с заявлением обращается в ЦМП, где указывает грузоподъемность своего автомобиля, количество осей, тоннаж перевозимого груза, точки отправки и доставки. Сотрудники Центра, исходя из данных, указанных в заявлении, в деталях разрабатывают маршрут, ведь далеко не все инженерные сооружения могут выдержать 40-тонную фуру, как и не всякий большегруз, перевозящий «негабарит», может проехать под эстакадой или ЛЭП. Посему приходится искать пути обхода таких «засадных» мест. Проект маршрута ЦМП отдает на согласование владельцам дорог, по которым будет осуществляться перевозка. После одобрения дорожниками все бумаги отправляются в Департамент ОБДД МВД РФ, где сотрудники Госавтоинспекции проверяют правильность оформления документов: коли бумаги «чисты» – ставят свою печать и выдают пропуск, коли нет – возвращают на доработку. Ко всему прочему, перевозчики заранее платят своеобразный штраф за порчу дорог своей техникой, а это неплохой источник пополнения бюджета страны.

Но вернемся к нашим баранам, а вернее к Центру международных перевозок. Новые сотрудницы ЦМП не могли справиться со своими обязанностями: путали марки и характеристики автомобилей (что недопустимо!), неверно прописывали маршруты, для оплаты услуг указывали несуществующие счета и тому подобное. Кстати, с маршрутами выходили, да и выходят по сей день комичные ситуации. Скажем, там, где должен быть мост, согласно документации ЦМП получалась прямая ровная дорога. Но это все цветочки. Доходило даже до того, что ЦМП подделывал согласования с балансодержателями дорог (подделывались подписи и штампы)!

Об этой проблеме долгое время умалчивалось. Но в июне возник первый международный скандал. МИД Финляндии направил российским коллегам ноту протеста – за месяц их перевозчики не получили ни одного разрешения от нас, в связи с чем в отместку финны прекратили выдачу таких же разрешений российским перевозчикам. Но Иванов сделал вид, будто ничего страшного не случилось. Своему непосредственному боссу он доложил, что это досадное недоразумение, дескать, в день по-прежнему выдается по 200 разрешений, и почему финны остались не у дел, совершенно непонятно. Однако в тот же день Виктор Модестович поручил своим подчиненным уделять повышенное внимание финской стороне. Конфликт удалось замять, но в ущерб другим государствам.

Вскоре Белорусская ассоциация международных автоперевозчиков направила письмо в Департамент ОБДД РФ, в АСМАП и Минтранс, где выразила негодование в адрес



российской ЦМП. Вот текст этого обращения: «В адрес Белорусской ассоциации международных перевозчиков (БАМАП) продолжают поступать письма от белорусских транспортных предприятий о сложившейся нетерпимой ситуации с выдачей спецразрешений на проезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств.

Доводим до вашего сведения, что работа перевозчиков крупногабаритных и тяжеловесных грузов в настоящее время практически полностью парализована. Это связано с тем, что ГУ ЦМП при Минтрансе РФ с 13.05.2005 практически полностью остановил выдачу спецразрешений на провоз по территории Российской Федерации крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

В частности, транспортные средства предприятия ТУП «Белтехносервис» уже три недели не могут въехать на территорию РФ, что ведет к простоям ТС, невыполнению сроков поставки груза, а следовательно предприятие, несет крупные убытки.

В результате отсутствия спецразрешений очереди на въезд в Россию составляют 150 большегрузов в Республике Беларусь, 250 в Украине, 300 в Латвии».

На сегодняшний день очереди на границе из тяжеловесов отнюдь не уменьшились, а, скорее, наоборот – выросли в разы. В связи с этим ряд европейских стран обещают принять к России адекватные меры. Если немного углубиться в историю вопроса, то во времена, когда ЦМП руководил Бражный, Центр международных перевозок оформлял около 200 разрешений в день. А когда бразды правления получил Иванов – едва наскребаются 60 (причем из этих 60 оказываются пригодными одно-два!).

Вместе с тем осложнение международных отношений – только макушка айсберга. С мая 2005 года и для российских перевозчиков жизнь превратилась в сущий ад: из-за отсутствия пропусков десятки фирм разорились. Кто еще хоть как-то сводит концы с концами, несет невероятные убытки (к примеру, день пребывания на штрафстоянке одного грузовика равняется 200 долларов, добавьте к ним еще 400 – 600 «баксов» за невыполнение договора и прочие издержки). Но в отличие от иностранцев, отечественные перевозчики боятся даже пикнуть. И вот почему: поначалу дальбойщики написали несколько гневных писем министру транспорта Игорю Левитину, где упрекнули Виктора Иванова в никудышной организации работы. Но о содеянном весьма скоро пожалели, поскольку руководство ЦМП дало понять, еще одна подобная выходка и «жалобщикам» будет вовсе «перекрыт кислород». Пришлось тогда искать иные пути. Со слов перевозчиков, за какие-то «300 долларов в конверте» отдельные сотрудники Центра международных перевозок могут не только грамотно и без



ошибок оформить разрешение на транспортировку тяжеловесного груза, но и сделать это за максимально короткий срок. Ну а коммерсанты, привыкшие работать по закону и без взяток, ждут свои разрешения уже не первый месяц, вместо положенных 15 дней. Другие перевозчики нашли иной выход – стали на постах-пикетах отстегивать гаишникам и транспортной инспекции откупные.

И что характерно, ЦМП упорно отрицает существование проблемы с выдачей спецпропусков, дескать, мы свою работу делаем исправно, а вот гаишники в погоне за взятками придираются к каждой запятой – лишь бы забраковать нашу работу. Именно под таким соусом Иванов преподносит информацию министру транспорта, надеясь, очевидно, вовсе отлучить ДОБДД от своих дел. Но все слова чиновника – лукавство, ибо существует инструкция, гласящая, что на все про все Госавтоинспекция отпущено пять рабочих дней. Более того, инспектора пошли навстречу трудящимся и сократила этот срок до двух-трех дней, а посему обвинения ЦМП в адрес ГАИ – пустой звук.

Кстати, в 2003 году проводился эксперимент на минском направлении по выдаче так называемых типовых согласований. То есть гаишники заранее ставили свою штампульку на разрешениях, после чего эти пропуска распределялись между перевозчиками (в зависимости от тоннажа и осей). Если маршрут известен, скажем Москва – Минск, так зачем делать лишнюю работу по согласованию? Идея здравая, но ее весьма быстро извратили, как и многое в нашей стране. По этим разрешениям стали ездить не только по маршруту Москва – Минск. Разрешения разошлись по всей стране. Лавочку Госавтоинспекции пришлось прикрыть, но это очень не понравилось ЦМП. Видать, Иванов и впрямь хочет отодвинуть ГИБДД от выдачи разрешений и забраться эту монополию в свои руки.

Чего хочет добиться своими действиями г-н Иванов, можно лишь предполагать. То ли задумал отладить механизм по получению «левых» денег, то ли устроить в стране внеочередной экономический кризис, а быть может, директор ЦМП «засланный казачок», желающий посорить Россию с остальным миром... Гипотез можно придумать не один десяток, но об истинных мотивах знает, пожалуй, только сам Виктор Модестович, который за два с половиной месяца умудрился «насолить» не только перевозчикам, но и всей стране.

Кстати, на совещании Виктор Модестович неосторожно сказал, что он вообще против тяжеловесов, поскольку они портят дороги. По мнению чиновника, все грузы надо таскать малыми партиями, по 5–7 тонн. Это было бы смешно, если бы не было так грустно.



СЧИТАЮ ДО ТРЕХ

Украинский лидер ликвидировал не внявших угрозам гаишников

Буря восторга накрыла украинских водителей, когда глава государства Виктор Ющенко распорядился ликвидировать тамошнюю автоинспекцию. Толчком к принятию столь радикальных мер послужила махровое мздоимство в рядах придорожных милиционеров, о котором поведал лидеру «оранжевых» его земляк из Хоруживки. Отныне следить за соблюдением ПДД будет абсолютно новая как по форме, так и по содержанию структура. В случае положительных результатов реформы на Украине не исключено, что и Россия последует примеру соседнего государства.

Мнение первого лица Украины на предмет деятельности ГАИ (по-украински – ДАі) бескомпромиссно: «Вместо помощи водителям инспектора занимаются лишь поборами на дорогах. Я трижды предупреждал министров: если ГАИ и дальше будет сидеть под кустами с бузиной, такого ведомства в стране не будет». И сдержал свое обещание. Буквально за одни сутки 23 тысячи украинских блюстителей дорожного правопорядка оказались безработными.

Вместо ГАИ на Украине нынче создается новое милицееское подведомство под рабочим названием «Государственная патрульная служба». В ее состав войдет часть бывших тружеников свистка и жезла, а также работники Патрульно-постовой службы. Это будут «смешанные экипажи»: экс-гаишники будут отвечать за безопасность на дорогах, а ППС станет блюсти порядок в пешеходных и жилых зонах. По мнению Ющенко, новая структура позволит поддерживать на дорогах европейский порядок.

При этом будет полностью заменен руководящий состав региональных гаишных ведомств, и это, по заверениям президента Украины, только начало кадровых изменений в правоохранительных органах.

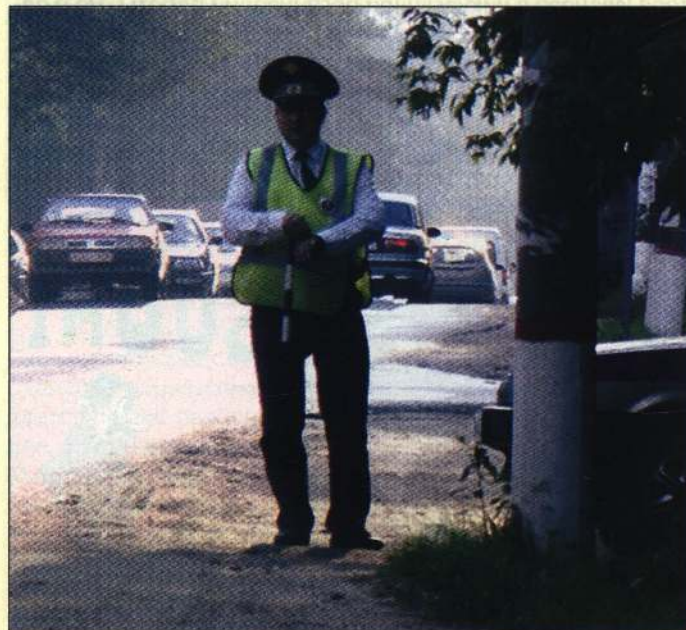
Что касается судьбы стационарных постов ГАИ, то украинские власти собираются пустить собственность «с молотка». Очевидно, милицееские будки приобретут коммерсанты, где откроют придорожные кафе и магазинчики.

Надо признать, что ющенковская идея разогнать ГАИ и создать вместо нее совершенно новую структуру отнюдь не нова. Во времена своего правления в Грузии Эдуард Шеварднадзе в одночасье избавился от прогнившей на корню Госавтоинспекции, доставшейся ему в наследство еще от Страны Советов. Суть реформы заключалась в следующем: Эдуард Амвросиевич полностью сменил руководящий состав ГАИ и сократил число постовых почти на четверть, оставив только честных и самых достойных инспекторов. Кадровое урезание позволило поднять оставшимся при исполнении служивым зарплату почти втрое, а также укомплектовать структуру новой современной техникой. Говорят, что после реформы новоиспеченные гаишники перестали брать с водителей взятки, а количество погибших в ДТП людей сократилось в два раза.

В последних числах июля в Ростове-на-Дону состоялось совещание силовиков по Южному федеральному округу. Полпред президента Дмитрий Козак вполне определенно дал понять гаишникам, что он не доволен работой инспекторов и готов взять пример с украинского лидера. Вот только результаты могут быть непредсказуемы. И вот почему. Вспомним недавние времена, когда служивые пытались очистить свои гаишные мундиры от коррупционной грязи. До 1998 года труженики свистка и жезла числились

в ГАИ, но буквально за один день указом президента структуру переименовали в ГИБДД. Причин для этого нашлось несколько: аббревиатуру ГАИ, по мнению властей, сильно запятнали коррупционеры, и вернуть светлое имя данному ведомству было уже невозможно. Посему родилась идея «сменить фамилию».

Помимо «очистительных» целей реформа носила и практические: усовершенствовать материально-техническую базу, а также перераспределить полномочия между Госавтоинспекцией и патрульно-постовой службой. Таким образом, сотрудники ППС лишились возможности штрафовать нарушителей Правил дорожного движения, а новоиспеченные гибэдэдэшники, напротив, обрели новые горизонты для освоения, в частности, проводить досмотр транспорта, проверять документы у «безлошадных» граждан. Тогда, в 1998 году, в самый разгар реформирования, руководство Главного управления ГИБДД МВД России чуть ли не клятвенно пообещало водителям покончить со мздоимством в своем царстве. Однако, несмотря на смену аббревиатуры, желающих пополнить свой семейный бюджет за счет полосатой палки и погон меньше не стало. Более того, в те славные времена активно муссировались слухи, будто на «переименовалках» ГАИ в ГИБДД отдельные высокопоставленные служивые сколотили многомиллионные состояния. В сухом остатке: попытка очистить мундиры от коррупционной грязи с треском провалилась.



Ефим Свистун

НУ И НОМЕР!**Власть ужесточила Правила игры**

Буквально пару месяцев назад Министерство внутренних дел заявило о своем намерении ужесточить административный кодекс, и вот угрозы уже воплотились в реальность. Увеличены штрафы за незаконное использование и установку проблесковых «маяков», хотя для нас это менее страшно, чем другое ноу-хау. За езду без номеров отныне можно лишиться водительских прав.

Итак, творцы законов изменили статью 12.2 КоАП РФ. Раньше управление транспортом без номеров влекло наложение штрафа в размере 0,5 МРОТ (50 рублей), а сейчас безномерные водители рискуют нарваться на 25 МРОТ (2500 рублей), а то и вовсе лишиться прав на срок от одного до трех месяцев. Использование автомобиля с заведомо подложными «железками» ныне карается лишением водительских прав на срок от шести месяцев до года (в прежней редакции наказание было куда более мягким — от 500 до 1000 рублей).

Силовики утверждают, что криминальные группировки используют автомобили без номеров. Наивно полагать, что повышение штрафов сдержит криминалитет. Но зато головной боли рядовым гражданам это явно добавит. К примеру, если случайно потерять номер на кочке или кто-то из «доброжелателей» открутит одну из «жестянок».

КСТАТИ

На 54-м километре трассы Москва – Петербург



инспекторы обнаружили «Жигули» без номеров, а неподалеку в лесу находился водитель. На требование предъявить документы мужчина отреагировал весьма странно – достал пистолет и выстрелил себе в голову. С огнестрельным ранением челюсти он доставлен в больницу.

15

- ▶ Шины Goodyear Marathon LHS 385/65R22,5
- ▼ Обеспечивает большой километраж в условиях дальнорейсовых перевозок

Дальние расстояния, непрерывное качение, экстремальные температуры... все это предъявляет высокие требования к шинам рулевых колес для дальнорейсовых перевозок. Шина Marathon LHS 385/65R22,5 идеально отвечает этим требованиям, обладает сверхглубокими канавками протектора и экономящей энергию малостирающейся резиной, что снижает расход топлива и обеспечивает больший пробег на шину. Шина представляет широкий ассортимент шин Goodyear Marathon – класс энергосберегающих шин – экономичных, экологических и эффективных.

**GOODYEAR**

▼ ПОТОМУ, ЧТО НЕ ВСЕ ШИНЫ
ОДИНАКОВЫ _

**НАША РАБОТА –
ВАША УВЕРЕННОСТЬ НА ДОРОГЕ**

8 800 200 52 25
горячая линия Goodyear

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров.
Контактный телефон головного офиса +7 (095) 720-6655.

Продажи со склада в Москве.

Разберемся не торопясь

Здравствуйтесь, уважаемая редакция!

Недавно со мной произошло неприятное происшествие, которое нарушает мои права как водителя с 27 летним стажем работы на грузовых автомобилях, из них 17 лет на автомобилях с прицепом, и оскорбляет мое личное достоинство. Очень прошу вас помочь восстановить справедливость. Уверен, что разобравшись в случившемся, смогу предостеречь многих других водителей, которые могут оказаться в моей ситуации.

Я в 1977 г. закончил учебу в автошколе и получил квалификацию – шофер третьего класса (категории «В» «С»). В 1981 г. закончил обучения на водителя второго класса. В 1982 г. обучался по программе подготовки водителя транспортных средств категории «Е». И сдал государственные экзамены в ГАИ, после чего получил водительское удостоверение категории «В» «С» «Е».

С 10 ноября 1987 г. по 2 января 1988 г. обучался по программе переподготовке и повышения квалификации водителей на категорию «Д». Чему подтверждения карточка водителя, где указано, что я сдал государственный экзамен по правилам и вождению в ГАИ, и получил водительское удостоверение с открытыми категориями «В» «С» «Д» «Е». В то время я работал г. Анапа на междугородных перевозках, где мне была присвоена квалификация водителя первого класса.

В декабре 1999 г. производилась замена водительских удостоверений. В старом удостоверении водителя мне были присвоены категории согласно моему образованию, никаких ограничений в управлении транспортными средствами, особых пометок не было. Вместо него мне выдали удостоверение нового образца, в котором также были открыты категории «В» «С» «Д» «Е». Но в особых отметках были проставлены буквы «Е» «К» «С». Никакого внимания на это я не обращал, их значения никто мне никто не расшифровал, тем более что они написаны абсолютно одинаковым размером шрифта. И уж о том, что буква «К», написанная посередине, является предлогом, связкой между «Е» и «С», я догадаться никак не мог. Но это выяснилось позже...

В апреле этого года я отправился на автомобиле ГАЗ-2752 по рабочим делам для приобретения и перевозки автомобильных запасных частей в г. Набережные Челны. По дороге заехал в г. Москву, где купил прицеп Тонар-83101. 13.04.2005 года на 246 км (возле г. Ковров) трассы Москва – Уфа меня остановили работники ГАИ и отстранили от управления транспортным средством, мотивируя свои действия буквами Е К С, указанными в особых отметках. Вымогали деньги, после моего отказа составили протокол об административном правонарушении. В протоколе, я указал, что с предъявленным мне наказанием не согласен.

Далее мне пришлось нанять водителя, (т.к. я был устранен от управления автомобиля с прицепом), чтобы перегнать автомобиль на платную стоянку, затем оплачивать услуги автотранспорта, который перевез купленный мной прицеп в г. Анапу. Тем самым, своими действиями сотрудники милиции не только оскорбили мое личное достоинство, но и нанесли предприятию, в котором я работаю, значительный материальный ущерб. В результате случившегося я так и не доехал до г. Набережные Челны и не смог купить и перевезти в город, котором живу, нужные мне автозапчасти.

С уважением, Иван Школьников.

В настоящее время в соответствии с пунктом 34 Инструкции о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (утверждена приказом МВД России от 20 июля 2000 г. № 782, зарегистрирован в Минюсте России 11 августа 2000 г., регистрационный номер 2349) после сдачи практического экзамена на право управления составами транспортных средств разрешающая отметка проставляется в графе «Е» водительского удостоверения и, если тягачом является транспортное средство категории «В», в графе «Особые отметки» производится запись «Е к В», если «С», то «Е к С», если «D» – «Е к D». Если водителю предоставлено право на управление составом транспортных средств с тягачами категорий «В», «С» и сочлененным автобусом, производится запись «Е к В, С, D».

Таким образом, исходя из отметок в Вашем водительском удостоверении Вам предоставлено право управлять составами транспортных средств, тягачом в которых являются транспортные средства категории «С».

Данная отметка в водительском удостоверении была, скорее всего сделана из-за того, что при сдаче практического экзамена на право управления составами транспортных средств тягачом являлось транспортное средство категории «С».

В Вашем же случае при управлении автомобилем ГАЗ 2752, относящимся к категории «В», с прицепом, Вы совершили нарушение, предусмотренное частью 1 статьи 12.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Помимо указанных выше отметок, в графу водительского удостоверения «Особые отметки» проставляются разрешающие отметки, подтверждающие право на управление трамваем, троллейбусом, а также заносятся другие необходимые записи (стаж, группа крови, ручное управление и прочее).

От редакции:

Инспектор на трассе мог и должен был поступить так, как он поступил. «Закон суров, но он – закон», и если хотим жить в правовом государстве, то это придется принять. Но давайте вспомним обмен удостоверений. Не обошлось без огромных очередей и нервозности. Да и со сбором документов не у всех все было в порядке: у кого-то медицинская справка оказалась не совсем такой, как надо для подтверждения квалификации; кому-то сотрудники милиции впопыхах в «особые отметки» не совсем то, что надо проставили... Ведь очевидно же, что шофер первого класса имеет право на «Е к ВСД». А если учесть суммарную длину тогдашних очередей, то незаслуженно ущемленных в квалификации получится очень много. Соответственно, возникает вопрос: и как же восстановить справедливость? Неужели для исправления недоразумения или ошибки сотрудников ГИБДД, занимавшихся обменом удостоверений непременно требуется вмешательство судебных органов?



MIMS
2005



9-ая Московская
Международная
Автомобильная
Выставка

9th Moscow
International
Motor Show

24 – 28 августа 2005

24 – 28 August 2005

Выставочный комплекс
ЗАО "Экспоцентр"
на Красной Пресне, Москва

Exhibition Complex of Expocentr,
Krasnaya Presnya,
Moscow, Russia

Организаторы / Organisers:

При поддержке / supported by

При содействии / Assisted by:



ITE Group Plc
105 Salisbury Road
London, NW6 6RG, UK
Tel: +44 (0) 20 7956 5177
Fax: +44 (0) 20 7956 5109

ITE LLC
ул. Щепкина 42, Строение 2а
129110 Москва, Россия
Тел: +7 095 935 7350
Факс: +7 095 935 7354

Министерства
промышленности
и энергетики РФ

Правительства
Москвы

ЗАО Экспоцентр

Сергей Кухарский



Пикап-триал ВИС – 2005

22 июля этого года известный тольяттинский производитель пикапов ЗАО «ВАЗинтерСервис» организовал для журналистов пикап-триал, посвященный 14-летию компании. Это мероприятие проведено не впервые: ровно год назад журналисты Москвы, Самары и Тольятти уже имели возможность поучаствовать в празднике, а значит, проведение пикап-триала становится замечательной традицией. Кстати, отныне он называется «Жигулевские встречи». Молодцы, ребята, так держать!

В этом году на праздник были приглашены представители как местных (Самара и Тольятти), так и центральных (из Москвы) и региональных СМИ (Екатеринбург, Набережные Челны и Нижний Новгород). Как и в прошлом году, «Жигулевские встречи» проходили по маршруту Тольятти – Ширяево – урочище Каменная Чаша – Тольятти. Каменная Чаша – место, в котором про-

водился собственно пикап-триал, порадовало всех отличной солнечной погодой. Благодаря ей и стало возможным проведение соревнований, поскольку во время сильных дождей проехать туда практически невозможно.

В соревнованиях были задействованы только пикапы ВИС. Самый необычный из них уже известен широкому кругу автомобилистов, но так и остается пока выставочным образцом – это ВИС-23464 «Капрал», который имеет раму, передняя и задняя части которой могут поворачиваться относительно друг друга на 30° в поперечной плоскости. До места проведения пикап-триала гостей везли на широко известных серийных пикапах на базе «Нивы» – двух полноприводных двухместных ВИС-2346 и одном пятиместном ВИС-23461. Конечно же, не

могли не показать журналистам еще одно интересное транспортное средство, также являющееся опытным образцом, – автопоезд общей длиной более 6 м. Он состоит из заднеприводного седельного тягача ВИС-23454 (на базе ВИС-2345) и полуприцепа ВИС-9447-01 и предназначен для перевозки длинномерных и крупногабаритных легких грузов. Разуме-

Автопоезд ВИС-23454



И у полноприводных машин по пути в Каменную Чашу могут возникнуть неприятности, даже когда нет дождей



ется, автопоезд в Каменную Чашу не взяли, поскольку езда по тамошнему бездорожью не на полноприводном автомобиле чревата осложнениями.

Помимо уже известных серийных и опытных пикапов журналистам представили ряд новинок, которые в будущем, возможно, займут место нынешних моделей. Одной из них является пикап ВИС-2345 с двигателем, оснащенный электронной системой впрыска топлива. Второй новинкой стал ВИС-2347, который отличается от стандартной машины современным внешним видом – на нем стоит кабина от ВАЗ-2114.

Однако доведение до конвейера перечисленных опытных пикапов – это планы на будущее, перспектива развития ЗАО «ВАЗинтерСервис». Нас же больше интересует день сегодняшний. На «Жигулевских встречах» компания официально объявила о начале серийного выпуска пикапа ВИС-2348 с августа этого года. Пикап этот уже известен автомобилистам и не раз выезжал на центральные и региональные выставки, но все равно оставался только опытным образцом. В прошлом году в пикап-триале участвовал только один ВИС-2348; в нынешнем привезли уже два, один из которых участвовал в соревнованиях.

ВИС-2348 имеет стандартную «виговскую» рамную конструкцию, создан на базе кузовных деталей ВАЗ-2115 и агрегатов ВАЗ-21213 «Нива». Автомобиль имеет постоянный привод на все колеса. На нем может уста-



ВИС-2345 с инжекторным двигателем

навливаться карбюраторный или инжекторный двигатель ВАЗ-21214. Задняя подвеска – рессорная. Грузоподъемность автомобиля 500 кг. Как обещают представители ВИС, в этом году на Московском автосалоне в конце августа на стенде «ВАЗинтерСервис» будет представлена уже серийная модель ВИС-2348, а также новая опытная модель семейства – пятиместный ВИС-23481, который в будущем сможет заменить популярный у охотников и рыболовов ВИС-23461. Что ж, поживем – увидим.

Что же касается самих соревнований, то проходили они в два этапа:

сначала на ВИС-2348, потом на ВИС-2346. Участнику пикап-триала разрешалось взять с собой в заезд штурмана, водителя фирмы или кого-либо по своему усмотрению. Трасса была практически такой же, как и год назад: по краям стояли деревянные вешки, образующие узкие ворота – за сбитую вешку начислялись штрафные баллы; в некоторых местах сделали глубокую колею. Самым сложным по-прежнему остался пятиметровый участок, на котором требовалось съехать по диагонали в овраг глубиной около метра и заехать наверх в ворота, обозначенные вешками.

Несмотря на то что трасса была похожа на прошлогоднюю, некоторые участники выступали впервые, а потому заезды были такими же интересными, как и год назад. Так что можно сказать, что сама трасса выявила победителей, которые были награждены памятными сувенирами и призами от организаторов.

Остается добавить, что глядя, как пикап ВИС уверенно преодолевает российское бездорожье, понимаешь: отечественный автопром все-таки может производить надежную автотехнику. И пусть пикапы ВИС не столь быстроходны и комфортабельны, как их собратья из Америки и Японии, но они все же достаточно удобны, динамичны и практичны для развозного автомобиля, да еще имеют приемлемую цену.

Редакция благодарит ЗАО «ВАЗинтерСервис» за приглашение на «Жигулевские встречи» и душевный прием.



Обновленный ВИС-2347



ГРУЗОВАЯ, ПРИЦЕПНАЯ И СПЕЦТЕХНИКА

**Продажи в Голландии,
Бельгии и России**

приглашаем представителей компаний
для заключения контрактов на
оставшуюся технику

ЛИЗИНГ визовая
поддержка

AUTO-HOLLAND
TRUCKS & TRAILERS

Представительство в Москве:
Земляной Вал, д.65, стр.1
тел.: 915-0884; 915-2082
факс: 915-5701
Телефон ставки в Москве: 424-5900

www.auto-holland.ru



СТО БУЛАТНИКОВО
ДВИГАТЕЛИ CATERPILLAR



Отдел запчастей и
ремонт двигателей
CATERPILLAR:
746-87-82, 549-37-54
221-65-45

info@stobulatnikovo.ru

Продажа грузовиков из Америки:
(095) 502-68-62, 221-62-70
Грузовой Автосервис Freightliner, International, Kenworth:
(095) 746-57-43

Наш адрес:
г.Подольск, ул. Правды д.38 (рядом с ГИБДД)

Наш адрес в Интернете www.stobulatnikovo.ru



GOLDEN DRAGON

ВСЬ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД
АВТОБУСОВ GOLDEN DRAGON
2005 ГОДА



МАЛОТОННАЖНЫЕ
КОММЕРЧЕСКИЕ
ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ JAC



ПРОДАЖА · КРЕДИТ · ЛИЗИНГ



Эксклюзивный дистрибьютор в России - **PKK Союз**

Тел/факс: (095) 739-89-89

www.rkksoyuz.ru

info@rkksoyuz.ru

ФОРМИРУЕМ ДИЛЕРСКУЮ СЕТЬ

ПРОДАЖА ТЕХНИКИ



ВАЗИНТЕРСЕРВИС

**Этапы
большого
пути!**



ВИС-2345

1991

1997



ВИС-2346

1999



ВИС-2347

2002



ВИС-2348

- полный привод на все колёса;
- впрысковый двигатель ВАЗ-21214;
- рессорная задняя подвеска;
- полурамная конструкция;
- грузоподъёмность 500 кг;
- удобство и комфорт автомобиля ЛАДА-2115.

2005

Генеральный дистрибьютор - ЗАО "ВолгаПромМаркет"
г. Тольятти, т./ф. (8482) 37-53-91, 75-85-05. [Http://www.vazinter.ru](http://www.vazinter.ru)



ЕВРОТРЕЙД

БЕЗУПРЕЧНОСТЬ ВО ВСЕМ!

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР Volvo Truck Corp.

Седелные тягачи
VOLVO, RENAULT, MAN, DAF, SCANIA

Полуприцепы, рефрижераторы
SCHMITZ, LAMBERET, CHEREAU

Покупаем подержанные тягачи и полуприцепы европейского производства от 92 г.в.

www.td-eurotrade.ru

e-mail: post@td-eurotrade.ru

**ВПЕРВЫЕ В РОССИИ
ТЮНИНГ ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ**



(095) 775-33-22

**ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
МИНСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА**

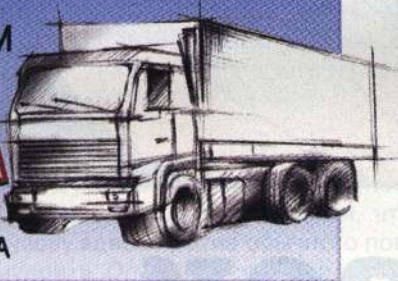


надежность и качество
АЛЬЯНС-АВТО

ВСЕ МОДЕЛИ



СПЕЦТЕХНИКА



**ЛИЗИНГ, ГАРАНТИЯ
АВТОСТРАХОВАНИЕ**

(095) 363-42-03 476-71-71

Москва, Полярная, 33 www.all-auto.ru

ПРОДАЖА ТЕХНИКИ



АВТО-СТАРТ
официальный дилер

www.avto-start.ru

автострахование
кредит лизинг trade-in
регистрация в ГИБДД
техобслуживание
установка дополнительного
оборудования и аксессуаров

Даем хорошие деньги за Ваш старый
автомобиль. Тел: 109-27-43, 505-67-43

Не требуется разрешение на въезд в центр города

Производим обмен Вашей
сервисной дисконтной
карты на нашу
подобного
номинала.



От 330 тыс.руб



HYUNDAI

Грузоподъемность до 1 тонны

ВЫБЕРИ СВОЙ КРЕДИТ:

БЕЗ ПРОЦЕНТОВ

БЕЗ ПЕРВОГО ВЗНОСА

БЕЗ ЖЕНЫ...

Автосалон на Курской 780-79-98, 917-02-01
Автосалон на Дмитровском ш. 234-234-4, 482-22-12
Автосалон на проспекте Мира 980-63-75, 682-02-12
Сервис, запчасти 480-92-00, 980-63-78, 682-03-50

Группа компаний «АВТО-СТАРТ»

«Интеркомавто»

Официальный дилер



HYUNDAI



KIA MOTORS



Great Wall



THE FIRST AUTO

Продажа, оформление, ТО, ремонт, запчасти:

Т/Ц «ВЭЙМАРТ», оф. С2, многоканальный телефон: (095) 546-63-73, 741-48-00

www.intercomavto.ru

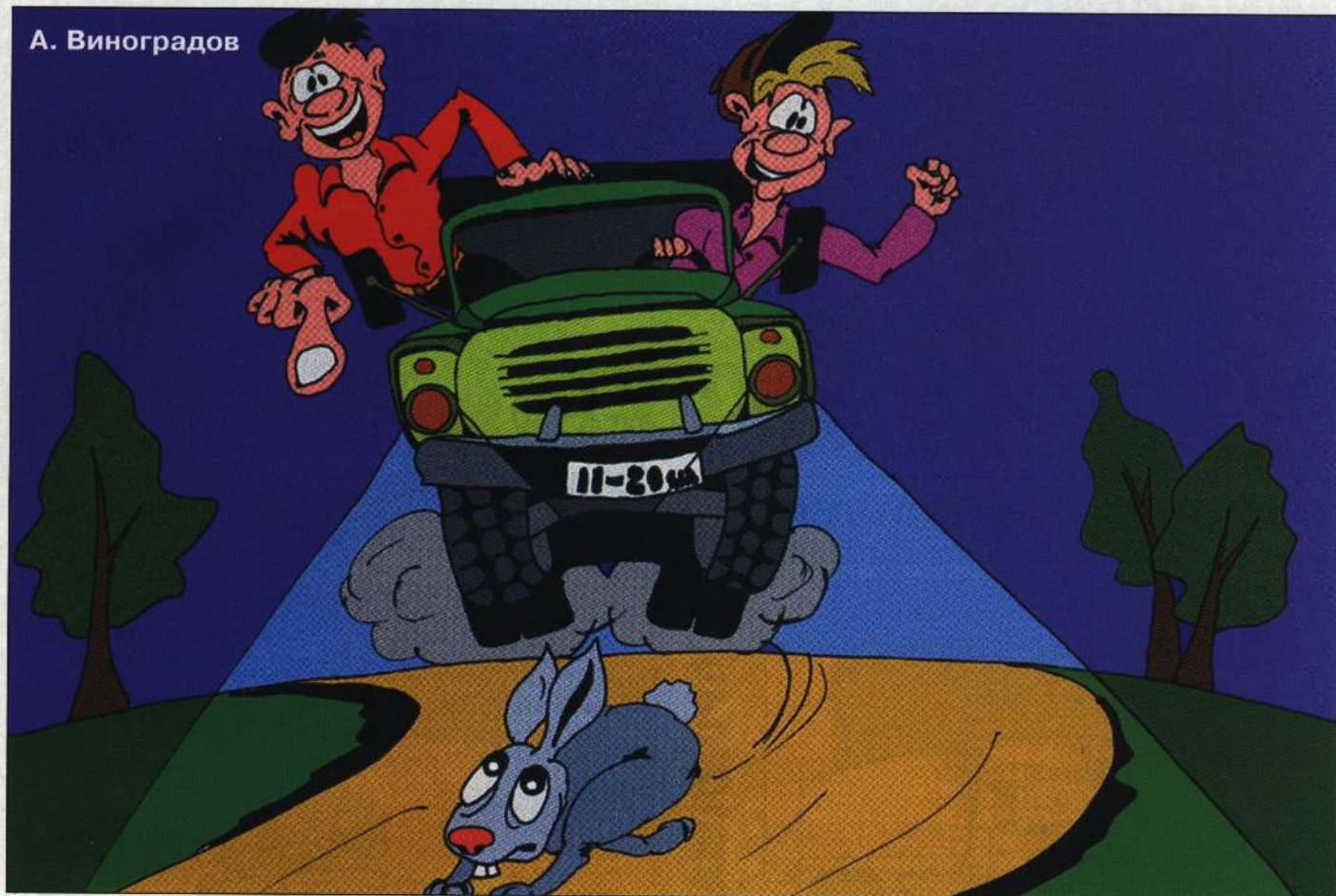


**ГРУППА КОМПАНИЙ
ЭЛЕКС ПОЛЮС**

www.eleks.ru



А. Виноградов



Про заек

Справедливости ради надобно заметить, что впервые письменный вариант этой истории появился для газеты «Москва за рулем» незадолго до ее скоростного закрытия. Возможно, он и сегодня где то бродит. И, право, довольно странно бывает порой слышать собственные побасенки в чьей-то многократной обработке. Собственно, это главная причина того, что я подался в журналистику.

Дело было на уборке... И так ли уж важно, где и когда именно? В самом разгаре была «Продовольственная программа». Нынешним молодым это непонятно, но так уж тогда жили – штурмами, программами, лозунгами. И «продовольственная Программа» – одно из них. Кому охота, может копать историю, мы же в ту пору попросту возили грузы (естественно, большей частью сельскохозяйственные, потому как «Программа...», да и контора наша «Сельхозтехникой» обзывалась) и старались заработать. В общем, то же, что и сейчас, только на пасторальном фоне.

А была это, надобно сказать, моя первая послеармейская уборка. Впереди – воля вольная, позади – долг государству и ко всему тому голая задница в придачу. Так что к заработкам я рвался так, что и описать невозможно. А ведь на уборке как? Если на зерне не урвал, то дальше полный голяк – одни командировочные. Ездил я на ГАЗ-53, довольно свежем, а по условиям погрузки только они в «За-

готзерно» и ходили. И длина ездки подходящая – 25 км, и зерно уже потоком пошло. В общем, маза со всех сторон – паши-зарабатывай! А мне невезуха: то коробка на замену, то резина на взрыв...

Так и оказался я на стоянке в несусветную рань – часов в пять вечера, с закрытым путевым листом и скверным настроением. И совсем уж собрался в общагу податься, а тут Вальку поднесло, мол, поехали купаться. Да где ж тут купаться, посреди скотоводства и навоза? А он, дескать, место знаю: песок, пляж, все чин-чином. Так все и оказалось: и песок, и пляж, а еще яростное июльское солнце и теплая, как парное молоко, вода пруда. И грузились мы в Валькин ЗИЛ-ММЗ-554 уже в сумерках на грани полной расслабухи. Хотелось покоя и сытного ужина, спешить было некуда, и катил Валька не спеша, выбирая дорожку если не по накатанной гладкой грунтовке, то вдоль стерни.

Кончилось блаженство неожиданно. Машина дернулась и рванула вперед, Валька вцепился в руль и заорал: «Заяц!!!! Щ-щас я его!!! На жаркое!!!» Несчастный косой от дикого воя вентилятора и громоыхания самосвального кузова рванул вперед впереди собственного топота. А поскольку фары вправо высвечивают дальше, чем влево, он и начал забирать правее. Валька баранку доворачивает за ним, заяц берет еще правее, Валька докручивает еще... Вот уже и насос визжит, машина почти на двух колесах по кругу несется. Что и в какое место меня толкнуло – до сих пор не знаю, только вдруг как заору: «Стой!!!» Валька по тормозам – плавноенько. Встали. В полуметре перед мордой машины – грабельки. Маленькие такие, «Кировцем» таскают, из труб полуметрового диаметра сварены... Сколько мы там сидели и тряслись, не ведаю. Как-то не до часов было. Впрочем, на ужин до закрытия столовой успели. Валька мне на обратном пути, мол, спасибо, хоть и в очках ездишь, а без очков такое разглядел... А я в ответ, что ни хрена я не видел. А чего орал? Да без понятия... Да и тебе-то не все равно? Живы, и ладно.

Дальше машина меня не подводила, зерно текло рекой, и таскал я по сорок с лишним тонн ячменя каждый божий день на двадцать пять верст. Теперь вспоминаю и диву даюсь: хватало же здоровья полторы недели кряду по два-три часа в сутки спать! И ведь не убили же никто, хоть и не один я такой был. Правда, на сороковник мало кто замахивался, а еще меньше кто привозил. И вовсе не по идейным соображениям, и не от жабы великой, хотя знание, что расценки не срежут, и грело душу. Ну не мог же я Ваське уступить, хоть и наглел он без меры и без очереди лез, где только удавалось... Ударник хренов!

У всего есть начало и есть конец. И вот настал момент, когда забрал я из сушилки последние остатки ячменя этого года. Не скрою, пришлось напрячься, чтобы все вместить, и по кузову вдвое против обычного пошастать, и с пологом помудрить. Оператор сушки голоса лишился (на хрена мне три центнера в пятитонном бункере? Как хошь, так и бери!!!). Весовщица – на седьмом небе от счастья: наконец-то с вами чумовозами отмучалась, теперь «от и до» буду работать. Мне тоже хорошо: и «сороковник» набрался, и время детское, часу ночи еще нет. Без суеты доехать и разгрузиться, так целых четыре часа на сон останется – роскошь!

В таком вот настроении и двигал я по щебеночному грейдеру, когда на дорогу передо мной выскочил заяц. Вспомнил я тут наше с Валькой купание, и погоню, и грабельки... Ну, думаю, все тузы в одну руку: сейчас еще и



зайца для Вальки (на жаркое – гы-ы!) словлю. Выключил передачу, заглушил мотор и качусь с включенными фарами. Телега без лошади, вестимо, далеко не уедет. Остановился и мой «газон». Стоит, фарами светит. Заяц до светотеневой границы добежал, остановился, назад вернулся, встал столбиком и замер, на фары смотрит. Мне же только и осталось, что подойти, да за шкуру взять.

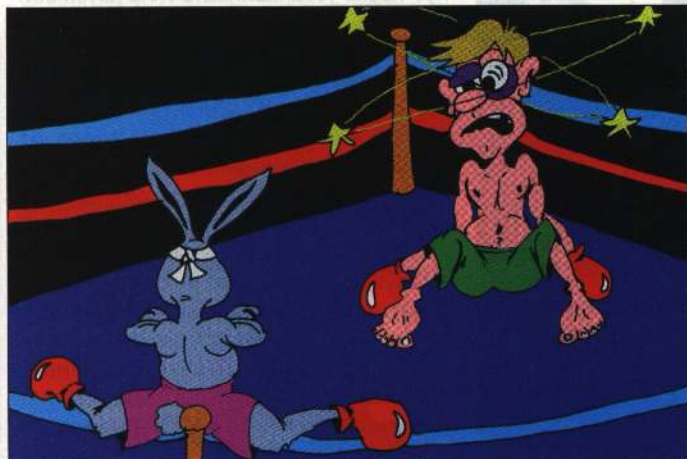
В какую щель серый забился после того, как я мотор завел, того не ведаю, но только не видал я его и не слышал до самой стоянки. Ни на дороге, ни при разгрузке, ни на обратном пути. Даже забыл про длинноухого, с полдороги к общежитию из-за него возвращался. Но вспомнил, из кабины извлек и в машину к Вальке его посадил, благо все «зылы» в ту пору одним ключом открывались. Мол, получи подарочек. На жаркое.

Поутру я Вальку только перед самой стоянкой поймал. «Слышь, – говорю, – ты кабину-то поосторожнее открывай, подарочек тебя там ждет.» Он сначала не поверил. Но все же перед тем, как ключом в скважину тыкать, на подножку вскочил и внутрь глянул. А косою после тихой ночи на торпедо пристроился и в лучах солнышка греется. Аккурат над приборной панелью. Схапал его Валька и к народу бежит. Эмоции распирают. Мужики, понятно, в кучу собрались, ждут, чего будет. Валька в кружок вошел. «Во», – говорит, демонстрируя животину всем желающим. А сам зайца за уши держит, брюхом к себе повернул и норовит косому в глаза посмотреть. «Будет сегодня жаркое из дича-х-х-х...» На том и рухнул Валька на землю от удара задними лапами в грудь.

Вальку мы откачали. Правда, не сразу. За суетой длинноухий смотался, но никто не жалел. По правде сказать, видел я краем глаза, что Толик, наш заядлый охотник, что-то сказать собирался, когда Валька перед всей бригадой зайцем потрясал, да только ни он, ни я ничего произнести вслух не успели. Толик потом говорил, что повезло нашему Вальке очень крупно: удар задними ногами у зайца сколько-то там тонн имеет, и когда длинноухий на спину ложится, к нему ни лиса, ни волк, ни медведь и близко не подойдут... Да и когти у косога на задних лапах не самые маленькие в природе. Так что при неудачном раскладе мог он Вальке хо-орощее вскрытие сделать. Вот и выходит, что все хорошо, что хорошо кончается.

– Ну и где ж тут мораль, – поинтересовался Славка-Баламут у рассказчика.

– Мораль? А какую тебе еще мораль? Понимай, как хочешь. Только я вам про шоферскую жизнь в одной истории почти все рассказал. А уж что ты там разглядеть да услышать сможешь, то – не моя забота...



Андрей Карасев



24

Экологические технологии MAN

Сегодня грузовики выбрасывают с отработавшими газами на 70–90% меньше загрязняющих веществ чем в 1990 году, когда начали действовать первые стандарты, ограничившие токсичность выхлопа. Ныне в Европе действуют вступившие в силу 1 октября 2001 г. ограничения по вредным выбросам Euro-III.

В последние несколько лет компания MAN Nutzfahrzeuge представила новые дизели для автомобилей TGA. В них заложены современные технические решения, которые позволят моторам выполнить требования по ограничению содержания вредных веществ в отработавших газах, установленные директивами, которые должны вступить в силу уже в ближайшей перспективе. На двигателях установлен впрыск топлива Common Rail, а кроме того, они укомплектованы системой рециркуляции отработавших газов (EGR).

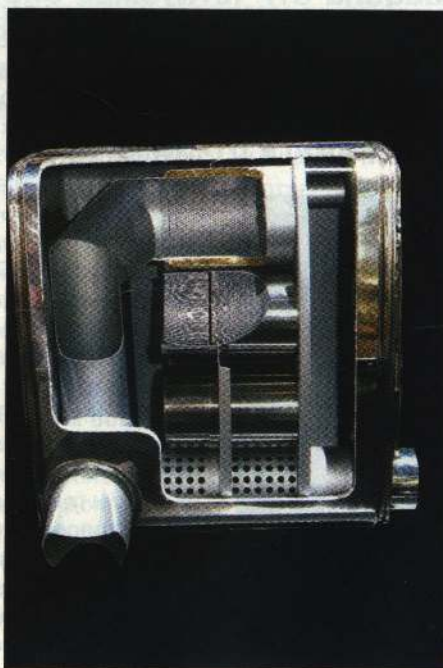
Сегодня палитра двигателей MAN, соответствующих стандартам Euro-IV, расширена семейством дизелей D20. Версии этих двигателей имеют мощность 257, 287 и 316 кВт. Они оборудованы системами, снижающими выбросы окислов азота и твердых частиц, которые объединяет рециркуляцию отработавших газов (EGR) с фильтром час-

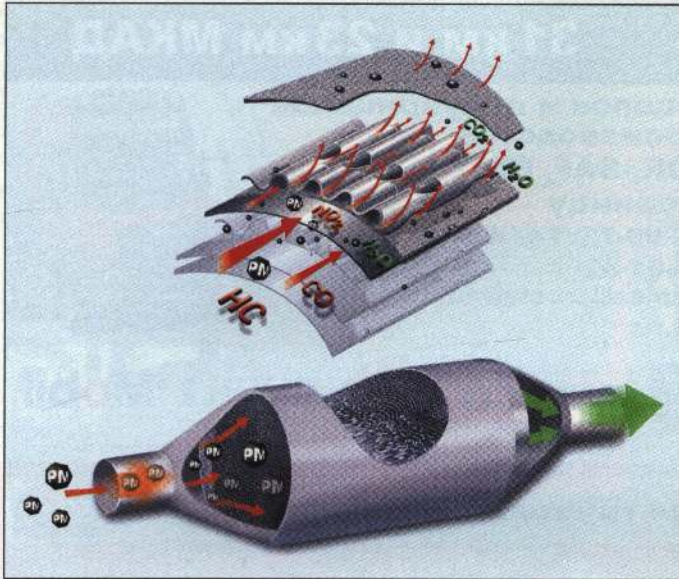
тиц PM-KAT (PM – Particulate Matter). Преимущество системы, выбранной MAN, состоит в том, что для нее не требуется какой-либо дополнительный реагент, занимающий место и уменьшающий перевозимый транспортным средством груз. Конструкция PM-KAT позволяет разместить его в глушителе, изготовленном из нержавеющей стали.

Размеры нового глушителя соответствуют размерам глушителей, устанавливаемых на автомобили с двигателями Euro-III, а масса увеличивается только на 10 кг.

С весны 2006 г. двигатели Euro-IV начнут также устанавливать и на автомобили TGL. Они будут комплектоваться двигателями D08, имеющими аналогичную систему выпуска с EGR и PM-KAT.

В двигателях Euro-IV приблизительно 20% отработавших газов отбираются из главного потока. После этого они проходят через охладитель, остывая до температуры меньше чем 200°C, и затем снова смешиваются с воздухом, поступающим в двигатель. Благодаря этому уменьшается максимальная температура сгорания и соответственно образуется меньше окислов азота. Отработавшие газы проходят через PM-KAT, размещенной в глушителе.



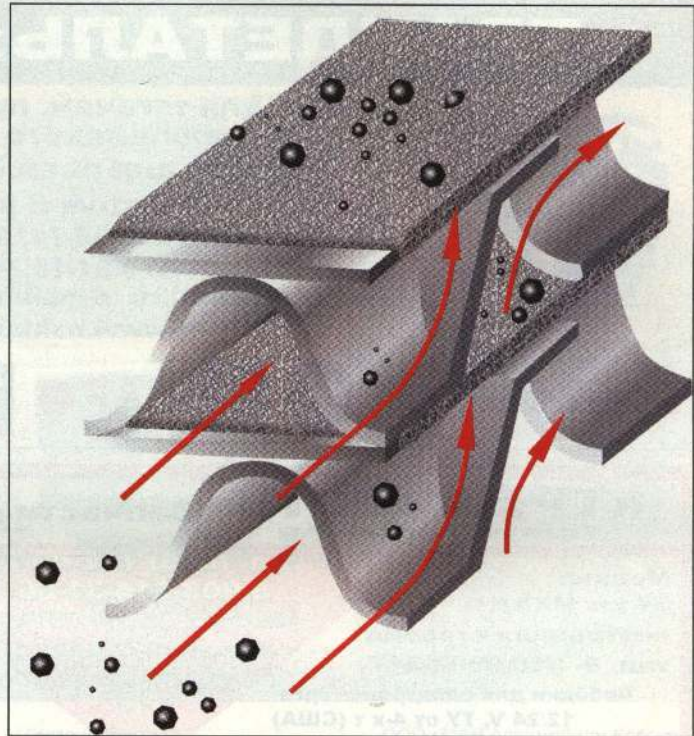


Технология очистки отработавших газов в PM-KAT разработана и запатентована MAN Nutzfahrzeuge. Система непрерывной регенерации состоит из окисляющего каталитического конвертора, в котором в ходе химического процесса на покрытой платиной поверхности оксид азота (NO) окисляется до диоксида азота (NO₂), и фильтра, в котором частицы сажи с помощью преднамеренно вызванной турбулентности накапливаются в ловушке из спеченной металлической «шерсти». Углерод (C), из которого главным образом состоят задержанные частицы сажи, вступает в реакцию с диоксидом азота (NO₂), сформированным в первой стадии горения, в результате чего образуется углекислый газ (CO₂) и оксид азота (NO). Химические процессы в PM-KAT проходят без потребления внешней энергии.

Открытые каналы предохраняют фильтр от засорения. Это значит, что система MAN не требует обслуживания.

MAN Nutzfahrzeuge в настоящее время единственный изготовитель на рынке, способный предложить для серийных грузовиков систему очистки частиц PM-KAT в качестве опции.

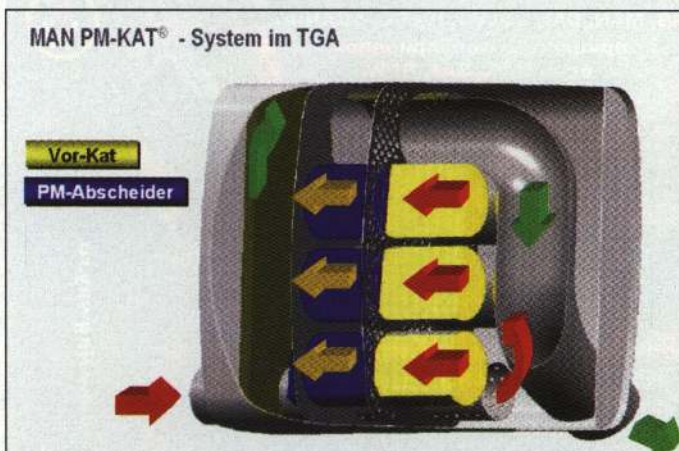
Благодаря PM-KAT грузовики MAN уже сегодня выполняют требование Euro-V, ограничивающее выброс твердых частиц величиной 0,02 г/кВт. ч. Выбросы дизелем твердых частиц система уменьшает по массе примерно на 60%. Даже самые маленькие частицы сажи диаметром приблизительно 0,0001 мм улавливаются фильтром. Важно обратить внимание, что самые маленькие частицы (< 40 нм) за-



держиваются в необычно высокой степени - от 80 до 90 %. Фильтр частиц PM-KAT может использоваться почти со всеми двигателями Euro-III.

Для выполнения требований перспективных стандартов Euro-V компания MAN Nutzfahrzeuge разрабатывает технологию, получившую название MAN AdBlue. Здесь MAN использует процесс селективной каталитической очистки – SCR. Введением в поток отработавших газов водного раствора мочевины (жидкость AdBlue) удается уменьшить содержание окислов азота на 32,5%. При этом выбросы твердых частиц сохраняются на очень низком уровне – меньше 0,02 г/кВт. ч. В каталитическом SCR-конверторе аммиак и окись азота из выхлопного газа реагирует друг с другом и получается вода и неядовитый азот. В начале 2006 г. запланировано представление MAN AdBlue® для автомобилей TGA с мощностью двигателей 390 и 430 л.с.

В дальнейшем MAN Nutzfahrzeuge намеревается вывести на рынок двигатели, которые выполняют требования Euro-V без каких-либо добавок.



«ТРАКДЕТАЛЬ» 31 км и 23 км МКАД



Запчасти для тягачей, прицепов и полуприцепов европейского производства

Всё для осей ROR, SAF, BPW

Оптом и в розницу

Тел.: (095) 201-90-71, 201-90-72, 747-65-40

970-61-18, 970-61-82

www.truckdetal.ru e-mail: roznica@truckdetal.ru

www.nakladki.ru



«ТРАК ШОП» Запчасти для грузовых иномарок

E-mail: truck.shop@mtu-net.ru



Москва

31 км МКАД

внутренняя сторона

тел. 8-916-9000-317

Лебёдки для спецтранспорта
12/24 V, ТУ от 4-х т (США)

8-905-573-88-21

тел. (095) 792-49-72

8-903-614-31-66

Москва 31 км МКАД

внешняя сторона

Т/Ц «АВТО-31»

Б 1-4

«ЕВРОФУРА»

75 км Киевского ш.

Балабаново

тел. (08438) 61929

г. Новороссийск

ул. Мира, д.2

тел. (+7918) 484-19-59

«БАЛАВТОТОРГ» - официальный партнер DIESEL TECHNIC в России



DIESEL TECHNIC
GERMANY

Грузовые запчасти для
автомобилей Шведского
производства

SCANIA
VOLVO

МКАД 31-й км; Торговый комплекс АВТО-31; Павильон Б-1-8;

(095) 201-90-87, 505-16-43 e-mail: bakmtruck@mail.ru

Запчасти для грузовых иномарок
В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ

МКАД
86 км

ТЦ «ЖЕЛЕЗЯКА»

Телефоны:

(095) 507-79-69

(095) 780-28-58

8-901-712-36-54

86km@bk.ru

VOLVO SCANIA MB MAN DAF RENAULT
BPW ROR SAF FRUEHAUF TRAILOR



ШИНЫ

МКАД 51 км

новые и восстановленные

ЗАПЧАСТИ

ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И
ИНОСТРАННЫХ ГРУЗОВИКОВ

ТЕЛ.: (095) 448-01-58



«РИНГ ВЭЙ»

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

CONTITECH

В РОССИИ

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ и АКСЕССУАРЫ

ОПТОМ и в РОЗНИЦУ

для грузовиков и автобусов

MB, MAN, DAF, VOLVO, IVECO, SCANIA,

прицепов и полуприцепов,

осей ROR, SAF, BPW.

CONTITECH®

ГИБКАЯ СИСТЕМА

СКИДОК

АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ

3-4 ДНЯ



23 км. МКАД

тел.: (095) 399-3881

тел./факс.: 399-9257

399-3435

518-9456

31 км. МКАД

тел.: (095) 201-9089

107-9325

747-6155

многоканальный



www.ringway.ru



Седельный тягач
для региональных перевозок
MAN TGA 18.360 4x2 BLS
Цена со склада в Москве: 57.200 Евро + НДС
Лизинговые условия: Аванс 15%.
Срок лизинга 4 года.
Ежемесячный платеж 1.338,41 Евро
Налог на имущество включен

Седельный тягач
для международных перевозок
MAN TGA 18.410 4x2 BLS
Цена со склада в Москве: 67.500 Евро + НДС
Лизинговые условия: Аванс 10%.
Срок лизинга 5 лет.
Ежемесячный платеж 1.403,73 Евро
Налог на имущество включен

Седельный тягач
для международных перевозок
MAN TGA 18.430 4x2 BLS EXCLUSIV «5 Star»
Цена со склада в Москве: 84.500 Евро + НДС
Лизинговые условия: Аванс 10%.
Срок лизинга 5 лет.
Ежемесячный платеж 1.756,59 Евро
Налог на имущество включен

ООО «МАН Автомобили Россия»

125476 Москва

ул. Василия Петушкова, д. 3

Тел.: (095) 258-39-45/46/78

Факс.: (095) 258-39-77

www.man-mn.ru

e-mail: info@ru.man-mn.com

MAN | Finance
MANFIN@ru.man-mn.com

ООО «МАН Автомобили Россия» ищет партнеров по сервису в следующих городах:
Волгоград, Ставрополь, Саратов, В. Новгород, Астрахань, Ярославль, Пермь

САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МОСКВЕ РАЗБОР ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ

- ПРОДАЖА ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ MAN, IVECO
- ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВАРИЙНЫХ МАШИН
- РЕМОНТ КПП ZF, EATON, MB С ГАРАНТИЕЙ
- РЕМОНТ РЕДУКТОРОВ ЗАДНЕГО МОСТА MAN, MB, IVECO, DAF



ПОКУПАЕМ ГРУЗОВИКИ НА ЗАПЧАСТИ

Москва, ул. Енисейская, 39

Тел.: (095) 772-5951, 109-2819

749-81-49

WWW.EURO-STOCK.RU

ГРУЗОВИКИ



ЗАПЧАСТИ И РЕМОНТ

г. Москва, МКАД 23-й км.,
внешняя сторона,
ТК "Развилка", 2-й эт.
Отдел Продаж э/ч:

тел.: (095) 795-77-44

Сервисная Станция:
тел.: (095) 796-82-68

**ШАРК
SHARK**

**ЛЮБЫЕ
ВИДЫ РАБОТ**

Алексей Виноградов
по материалам DAF, фото DAF



Ниже, еще ниже!

Статистика гласит, что не менее трех четвертей автопоездов, работающих в Европе на междугородных и международных перевозках, даже при полной загрузке не используют всю свою грузоподъемность. В других местах планеты эта величина несколько отличается от европейской, но не сильно. Отсюда постоянное стремление транспортников иметь подвижной состав максимальной вместимости. Однако надо признать, что это не просто: ширина полноразмерного грузовика стандартная, а высота и длина автопоезда жестко регламентируются законодательством. Отсюда и происходят тенденции к уменьшению диаметра колес полуприцепа и высоты седла.

В свете этих веяний голландская компания DAF, входящая в транснациональную корпорацию Paccar, теперь наряду с хорошо известными россиянам тягачами серии XF представляет новую модель серии CF 85, тягач Low Deck, то есть с низким седлом. Высота седла на этом автомобиле составляет всего 96 см, что позволяет ему работать с полуприцепами, имеющими внутреннюю высоту 3 м. Благодаря этому внутренний объем прицепа, не выходящего по высоте за рамки ограничений, может достигать 100 м³.

Ранее автопоезда подобного объема использовались для перевозки исключительно легковесных грузов, таких, как готовая одежда, обувь, бытовая техника. С появлением шин повышенной грузоподъемности сфера их применения заметно расширилась. Поэтому DAF в настоящее время поставляет новые тягачи CF 85 Low Deck с колесной базой не только 3,60 м, но и 3,80 м. На длиннобазных вариантах седло сдвигается вперед, что обеспечивает лучшую загрузку передней оси. Основным достоинством тягача DAF CF 85 Low Deck является его низкая снаряженная масса, которая составляет для короткобазной машины 6 315 кг. Это обуславливает его высокую грузоподъемность. Полная масса автопоезда может достигать 50 т, разумеется, в случаях, разрешенных действующим законодательством.

Стандартной для тягача является передняя подвеска на параболических рессорах и ось грузоподъемностью 7,1 т. Задний мост допускает нагрузку до 11,5 т. Его подвеска – пневматическая, на четырех баллонах. Пневмоподвеска передней оси предлагается как опция. При использовании шин «шестидесятого профиля» достигается высота шасси 0,80 м.

DAF CF 85 Low Deck имеет передний дорожный просвет не менее 21 см и передний угол въезда 17,4°, что уменьшает риск повреждения бампера или подножек при въезде на паром или эстакаду или другие тесные места с переломом профиля дорожного полотна. Кроме этого, в его кабине имеется кнопка «быстрого подъема», позволяющая поднять шасси примерно на 6 см для предотвращения повреждения рамы тягача полуприцепом при маневрировании на погрузочных платформах.

Поскольку автопоезда большого объема используются для транспортировки грузов на большие расстояния, тягач DAF CF 85 Low Deck может оснащаться топливными баками общим объемом 1120 л, что обеспечивает максимальный радиус действия и позволяет избежать дополнительных расходов, связанных с региональной разницей цен.

На тягач CF 85 Low Deck компания DAF устанавливает шестцилиндровый 12,6-литровый дизель собственного производства, который сочетает топливную экономичность с высоким крутящим моментом в широком диапазоне частот вращения. Двигатель предлагают в следующих вариантах: мощностью от 250 (340 л.с.) до 280 kW (381 л.с.) и от 315 (428 л.с.) до 355 kW (483 л.с.). В качестве опции предлагается автоматическая коробка передач AS-Tronic.

На тягачи DAF CF 85 Low Deck устанавливают спальные кабины – Slipper Cab, а по заказу – просторную Space с внутренней высотой от тоннеля двигателя до потолка 1,85 м.



Новые Mercedes для строительства

Крупнейший мировой производитель грузовиков Mercedes-Benz представил новые самосвалы и бетоносмесители на полноразмерном легком шасси Ахог. Таким образом, компания расширила модельную линейку автомобилей для строительства. Величина полезного груза становится все более и более важным фактором не только для обыкновенных транспортных компаний, но и для тех, которые вовлечены в транспортировку строительных грузов. Их автомобили много времени двигаются по шоссе, а кроме того, они имеют груз только в одну сторону, а значит, соотношение грузоподъемности и собственной массы приобретает особое значение. Новые Ахог учитывают эти обстоятельства. Самосвал и бетоносмеситель на шасси Ахог перевозят соответственно на 450 и 250 кг больше полезного груза, чем аналогичный Actros, предназначенный для движения по плохим грунтовым дорогам.

Новые строительные Ахог могут иметь колесную формулу 6x4 или 8x4, и соответственно полную массу 26 или 32 т. На них установлены мощные экономичные двигатели OM 457 LA. Это рядный шестицилиндровый дизель рабочим объемом 12 л. В зависимости от исполнения и настроек он может развивать 257 (350 л.с.), 294 (400 л.с.) или 310 кВт (430 л.с.). Строительные Ахог получают 16-сту-

пенчатую коробку передач и мощные мосты HL7/HD7 с планетарными редукторами, позволяющими автомобилю работать и вне дороги.

Новые строительные Ахог имеют рессорную переднюю подвеску, бампер из ударопрочной пластмассы, гибкую подножку, легко обслуживаемые передние и задние дисковые тормоза вместо барабанных. Компактная кабина «S» автомобиля была удлинена на 18 см, чтобы обеспечить место для жакетов и резиновых сапог позади сидений. Перемещения внутри кабины облегчаются пониженным капотом двигателя. Забор воздуха для двигателя осуществляется спереди на левой стороне. На версии с четырьмя мостами выхлоп производится между второй и третьей осями.

Позднее для Ахог станет доступен турботормоз, который обеспечивает на 50% большую мощность торможения двигателем и уменьшит износ рабочих тормозов. Весит он только 20 кг. В список дополнительного оборудования, доступного для этих грузовиков, также входит система переключения передач Telligent и ксенонные фары.

Первая стадия производства начинается в августе 2005 г. Новые самосвалы и миксеры будут представлены в октябре на выставке коммерческих транспортных средств в Амстердаме.



DAF

дал покататься

Дмитрий Жигульский
Фото автора и DAF

Заднюю ось пустого тягача на выходе из поворота начинает заносить, но скорость гасить уже поздно – вот и прямая, на которой разгоняешься до 85 км/ч, а в конце нее ванна с водой, куда тягач и ныряет, эффектно фонтанируя и выплескивая из нее добрую половину воды.

30







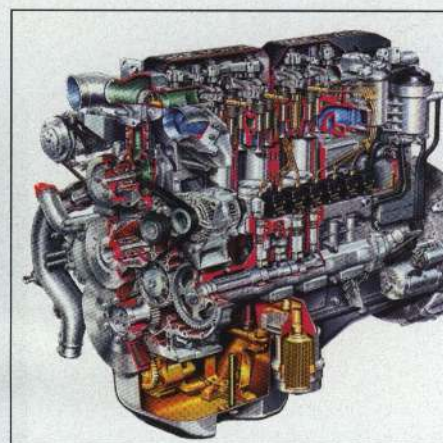
Дополнительный подогрев бака антифризом стоит больше 1000 евро и сегодня не столь актуален

Это были заключительные аккорды презентации тягача DAF FT CF85 340 «Перспектива». Пока одни осушали ванну на Дмитровском автополигоне, другие рядом нарезали «змейку» на сцепке, не жалея резину. Руководство VH-DAF во главе с Сержем ван Хооле, впервые за время своего существования устроившее презентацию машины для журналистов на полигоне, с ужасом смотрело на то, что вытворяют «водители» с машинами. Н-да, эффектные покатушки надо было устраивать до сытного обеда, после которого, вопреки правилам, потянуло не в сон, а на подвиги. А начиналось все так мирно – до обеда все «писатели» чинно и благопристойно катали несколько сцепок по замкнутому 17-километровому кольцу, приобщаясь к голландской технике. Поводом для приглашения журналистов была презентация грузовика DAF FT CF85 340



Индивидуальные для каждого цилиндра топливные насосы «Перспектива», построенного специально для российского рынка.

Когда два года назад для внутренних перевозок Scania предложила комплектацию Griffin, многие иностранные производители, имеющие представительства в России, с большим любопытством и вниманием следили за продажами бюджетных грузовиков. Оно и понятно: необоснованный рост цен на отечественную продукцию, приток нефтедолларов в страну, вынужденное обновление изношенного автопарка должны были стимулировать автоперевозчиков на покупку более качественной и дорогой техники. Вот шведы первыми и предложили грузовики в ценовой категории между полноценными иномарками и отечественной продукцией, этакий вариант «кастрированной» машины. Отечественным перевозчикам «обрезанные» варианты грузовиков понравились, и не по причине



любви ко всему неполноценному, а в силу финансовой доступности. Да и удобно покупать импортные машины со склада в России. Положительный опыт Scania бросились перенимать и другие производители, поэтому Volvo, Renault, а теперь и DAF представляют в стране и свои версии бюджетных грузовиков.

За основу «Перспективы» взят грузовик DAF CF 85. Где можно – сократили, а то, что получили, и предлагают перевозчикам за 71 тыс. евро. Характерными чертами всех «обрезанных» грузовиков всех производителей являются низкая кабина и двигатель с мощностью не больше 340 л.с. Для внутренних перевозок это, как считают, достаточно.

А если сравнивать первенца рынка Griffin и «Перспективу», то последняя машина демонстрирует явный прогресс по техническому оснащению. Но обо всем по порядку.

В силу объективных и не очень причин DAF на российском рынке по продажам значительно уступает другим европейским производителям и не очень знаком широкому кругу наших читателей. Первое знакомство с «Перспективой» можно охарактеризовать как обычная иномарка со всеми вытекающими из этого послед-



Простой вариант топливного фильтра

Для России предпочтительно устанавливать фильтр с влагоотделителем и подогревом



Оплетка нового образца более ремонтпригодна. Для наших дорог «пучок» следует поднять выше

ствиями: стильный дизайн кабины и интерьера со своим узнаваемым почерком, современный двигатель, шасси и трансмиссия.

От вышеупомянутого «шведа» «голландец» отличается тем, что в кабине два спальных места (на мой взгляд, спорное решение), уже встроенная магнитола, электростеклоподъемники и противоугонная система с иммобилайзером двигателя. Следует отметить и такие удобные и обязательные на современных грузовиках опции, как электропривод и электрообогрев зеркал заднего вида и электропривод замка пассажирской двери. Сиденье водителя на пневмоподвеске, а пассажирское фиксированное. Логика с двумя спальными местами я не понял: если ехать вдвоем, то и пассажиру надо ставить пневматику (позвонки по нашим дорогам через сутки в трусы осыпятся), а жесткое сиденье логично для одной спальной полки. Сама кабина на механической подвеске. С одной стороны, проще и надежнее для наших условий, с другой – для легкой и невысокой кабины можно попробовать установить пневмобаллоны. Но это уже спорный вариант. Сама эргономика органов управления удобна и без претензий, но это, правда, если с машиной знакомишься не более часа. Только дальнбой покажет, что есть «кто». «Сухая» автономка в тягаче удивления давно уже ни у кого не вызывает.



Продольный лонжерон «Перспективы» усилен вставкой

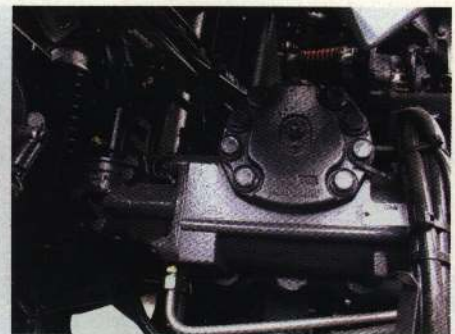


Оплетка старого образца выглядит эстетично, но менее ремонтпригодна

Двигатель мощностью 340 л.с. и объемом 12,6 л имеет характерную для DAF систему впрыска топлива UPEC – индивидуальные для каждого цилиндра насосы высокого давления. Шестицилиндровый рядный двигатель соответствует экологическим нормам Евро-3. В комплектацию машины входит влагоотделитель – жизненно необходимая вещь в наших условиях, где на топливную мафию управы нет. Топливный бак на 560 л, что, на мой взгляд, оптимально для наших условий. В выпускной системе встроена заслонка моторного тормоза, но это уже вчерашний день. Двигатель агрегатируется с 16-ступенчатой КПП ZF. Опять же 16 ступеней коробки передач более предпочтительно, на мой взгляд, для 340 «лошадей», чем 12-ступенчатая КПП.

Тормозная система DAF более современная, чем на Griffin – дисковые тормоза на всех колесах. Хотя опять же кто-то скажет, что барабаны проще обслуживать, дешевле и надежнее. Но это выяснится только в процессе эксплуатации, да и аварийность в результате большей эффективности дисковых тормозов в нашей стране еще никто не оценивал. Тягач в стандартной комплектации имеет систему ABS и EBS. Последняя обеспечивает оптимальное распределение тормозного усилия между тягачом и прицепом и следит за одинаковой степенью износа всех тормозных колодок переднего и заднего мостов.

Сам тягач имеет достаточно небольшую снаряженную массу – 6447 кг, но рассчитан на работу в составе 40-тонного автопоезда. Поэтому задний мост на пневмоподвеске рассчитан на нагрузку в 13 т, а продольные лонжероны рамы сделаны двойными, что для наших, требующих вечного ремонта, дорог большой плюс. Сдается мне, что обрадованные такими усиленными мостом и рамой перевозчики попробуют грузить по принципу «сколько влезет», но двигатель вряд



Рулевой механизм с угловым редуктором снижает ударные нагрузки и увеличивает срок службы подшипников и сальников

ли долго выдержит большой перегруз.

Мало построить машину, ее надо и продать. Все сразу за грузовик уже мало кто выкладывает, поэтому голландцы предлагают лизинг сроком на 42 месяца с авансовым платежом 15000 евро и с ежемесячными платежами в 1500 евро, но без НДС. На российском рынке выбирать уже есть из чего, а первые машины «Перспектива» уже нашли своего покупателя.

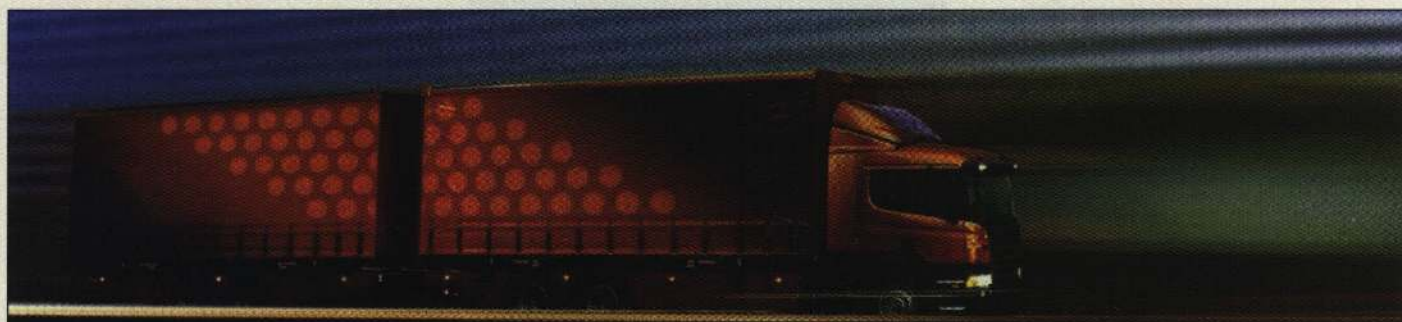
Редакция журнала благодарит компанию VH-DAF за увлекательные тесты на полигоне, которые, к счастью, закончились благополучно, не считая нескольких килограммов резины, оставленной на асфальте полигона, и осушенной ванны.



Кабина на механической подвеске

Двигатель XE 250 С





 000 Еврозапчасть

- официальный дистрибьютор Profi-Car



PROFI-CAR - масла высочайшего качества. Производятся только в Германии на одном из крупнейших нефтеперерабатывающих заводов. Поставляются на конвейер DAIMLER-CHRYSLER

СКЛАД №1

в России

Запчасти для грузовых автомобилей / автобусов / прицепов иностранного производства в Москве



Москва, Сигнальный пр-д, д. 23А Тел.: +7 (095) 781-4555 E-mail: info@ezet.ru www.ezet.ru



Shell - оптимальное решение для Вашего бизнеса



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

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

ОДОЛЕНЬ

Официальный дистрибьютор Shell

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





ВМЕСТЕ ДЛЯ РОССИИ DAF

www.vh-daf.ru

тел. (095) 9265530, 9265531 факс (095) 9265531 e-mail: sales@vh-daf.ru

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИМПОРТЕР DAF В РОССИИ

**ФИНАНСИРОВАНИЕ НОВОЙ
И БЫВШЕЙ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНИКИ**

**ПОДЕРЖАННЫЕ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ
СО СТОЯНКИ В МОСКВЕ**

**ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ
СО СКЛАДА В МОСКВЕ**



РЕГИОНАЛЬНЫЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ ♦ (095) 542-1219 ♦ оптовые закупки: opt@vh-daf.ru
СЕРВИС ЦЕНТРЫ ♦ МОСКВА "ДАФ Сервис Москва": (095) 980-9128 ♦ МОСКВА ЗАО "Интертранссервис": (095) 439-8750 ♦
♦ С.-ПЕТЕРБУРГ ГУП "ТрансПетербург": (812) 370-1510 ♦ САРАТОВ СП "Дузэ ТЛ": (8452) 458-525 ♦ Н.НОВГОРОД ООО "ЕвроТракСервис": (8312) 530-964



HAMMER
H
Kupplungen

HAMMER
Quality
H
Performance



RUS ARM
SPARE PARTS PRODUCTS

ООО "РУСАРМ"
109518 г.Москва, 2-й Грайворонский
пр-д, д.40А Завод "Сатурн", оф. 38

Тел : +7.095.956 61 95
Факс : +7.095.232 48 38
Web : <http://www.rusarm.com.ru>
E-mail : info@rusarm.com.ru

ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС

ОФИЦИАЛЬНАЯ
СЕРВИСНАЯ СТАНЦИЯ

VOLVO



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

Москва, Зеленоград, 3-й Западный проезд, д.6, стр.1
тел: (095) 535-75-46, 739-62-01,
739-62-02, 739-62-20,

24 часа

www.gt-service.ru
volvo@gt-service.ru

Дмитрий Жигульский
Фото автора и Iveco

36

Iveco показала Trakker

После осенней европейской презентации прошлого года на острове Сицилия, где итальянские машины покоряли вулкан Этна, этим летом состоялась и российская премьера Trakker на Дмитровском полигоне. Это был логичный ход, завершающий обновление всего грузового ряда итальянского производителя. Следует отметить, что EuroTrakker, а именно так раньше назывались грузовики этого класса, выпускавшиеся с 1993 г. все время обновлялись и модернизировались. И вот, поставив новую кабину, итальянцы решили - это весомый аргумент для того, чтобы назвать машину чуть по-другому. В Москве и области вулканов нет, поэтому доморощенным журналистам машины представили на полигоне под Дмитровом, где все местные собаки знают уже всех московских, и не только, журналистов. На суд пишущей братии выставили несколько самосвалов: груженные трехосные с колесной формулой 6x4 и порожний четырехосный 8x4.

Кабина

Производители предлагают три варианта кабины: короткая уменьшенной высоты Active Day (AD) для однодневных поездок, длинная кабина в двух модификациях, одна из них с увеличенной высотой и двумя спальными местами, Active Time (AT) для больших расстояний. Это, наверное, в том случае, если загружают и разгружают самосвал лопатой - тогда водитель может вздремнуть. А чтобы сладко спалось, самую большую кабину можно

установить на пневмоподвеске. В остальных случаях предлагается механическая подвеска с четырьмя амортизаторами и поперечной реактивной штангой. Внутри то же буйство красок и форм, что характерно для дальнебойных Stralis. Хорошо, что приборный дисплей сделали монохромным, а то, судя по предыдущему опыту, в глазах рябило.

Рабочее место продумано: анатомические сиденья красного цвета на пневмоподвеске, регулируемая в

двух плоскостях с помощью кнопки в полу рулевая колонка. Органы управления хороши: усилие на рулевой колонке минимально, но в то же время информативно, педаальный узел без замечаний, а рычаг переключения передач с пневмоусилителем коробки ZF Ecosplit с сервоприводом Servoshift позволяет легко, как на легковом автомобиле, переключать передачи.

Бампер сделали стальным, в отличие от пластиковых на магистральных



машинах, и трехсоставным – дешевле при ремонте. Фары и задние фонари закрыли стальными решетками, а первые ступеньки кабины сделали из высокопрочного, но гнущегося пластика, чтобы не повредить о препятствие. Но что будет с ним в мороз, не потрескается ли?



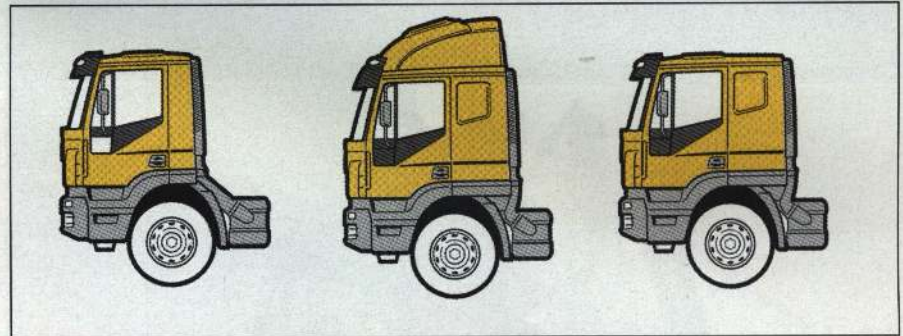
«Масса», блок подготовки воздуха и ресивер объединены в один узел

Двигатель

Для Траккер предлагаются рядные шестицилиндровые двигатели Cursor объемом 8 и 13 литров шести вариантов мощности. Конструкторы посчитали, что бестселлер магистральных тягачей, 10-литровый двигатель, для этого класса машин лишней, а то, что



С «запаской» придется попрыгать



есть, удовлетворит любого покупателя. К тому же 8-литровый двигатель легче «десятки» на 236 кг. Двигатели могут оснащаться как простой турбиной, так и с изменяемой геометрией наддува. Например, 13-литровый агрегат мощностью 380 л.с. имеет простую турбину, остальные – с изменяемой геометрией. Двигатели Cursor оборудованы 2-ступенчатой электромагнитной муфтой вентилятора. Правда, шумит он прилично. Водителя, привыкшего слушать двигатель, с непривычки он может испугать. Сервисный интервал двигателя составляет 80 тыс. км. Но это для хорошего топлива, которого у нас нет. В наших условиях обслуживаться придется через 40 тыс. км.

Трансмиссия

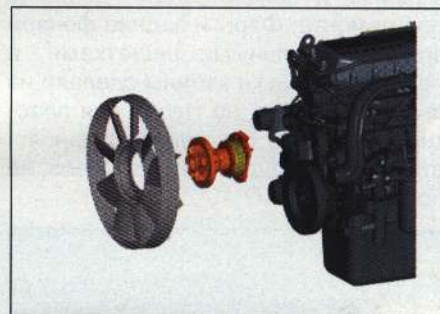
Кроме вышеупомянутой «механики», грузовики могут комплектоваться разными КПП: от 9-ступенчатой для двигателей небольшой мощности до 12-ступенчатых ZF EuroTronic 2 с автоматическим переключением передач и повышающей передачей. Правда, журналистам представили только «механику», но говорят, что «автоматом» тоже интересуются.

Ведущие мосты а выбор: как с двух-, так и одноступенчатыми редукторами. Первые дополнительно к главной конической паре имеют планетарные колесные редукторы в ступицах колес. Это позволяет уменьшить нагрузки на полуоси и уменьшить дифференциал, что, в свою очередь, увеличивает дорожный просвет и проходимость грузовика. Нагрузку на заднюю тележку итальянцы увеличили до 32 т, до этого сдвоенные мосты имели максимальную нагрузку 26 т.



Подвеска кабины механическая с поперечным стабилизатором





Двухступенчатая электромуфта вентилятора

ры позволяют снизить снаряженную массу и, что немаловажно, центр тяжести высокого, такого как бетономешалка, грузовика. По требованию клиента бетономешалки могут быть оборудованы усиленными стабилизаторами поперечной устойчивости.

Шасси и подвеска

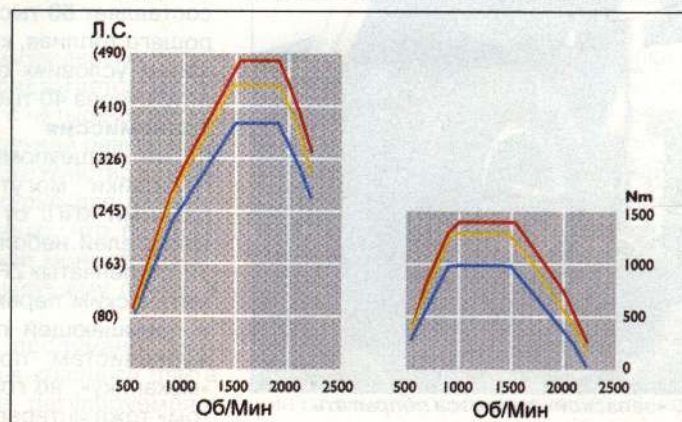
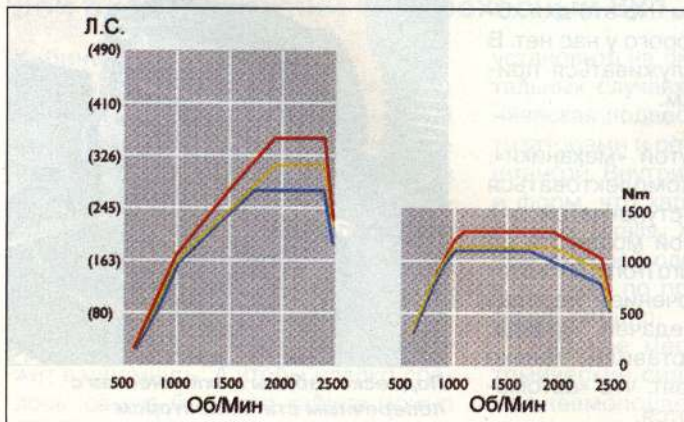
Толщина стали, из которой изготавливаются лонжероны рамы легких грузовиков – 7,7 мм, тяжелых – 10 мм. На последних места крепления подвески усилены.

В стандартной комплектации «легкие» автомобили Trakker имеют подвеску с параболическими рессорами, «тяжелые» грузовики могут комплектоваться также и полуэллиптическими рессорами. Для двоярных ведущих мостов с грузоподъемностью 21 и 26 т производитель впервые предлагает пневмоподвеску на четырех баллонах для каждого моста. Помнится, несколько лет назад все



Единственные автомобили в модельном ряду Trakker, укомплектованные задними мостами с одноступен-

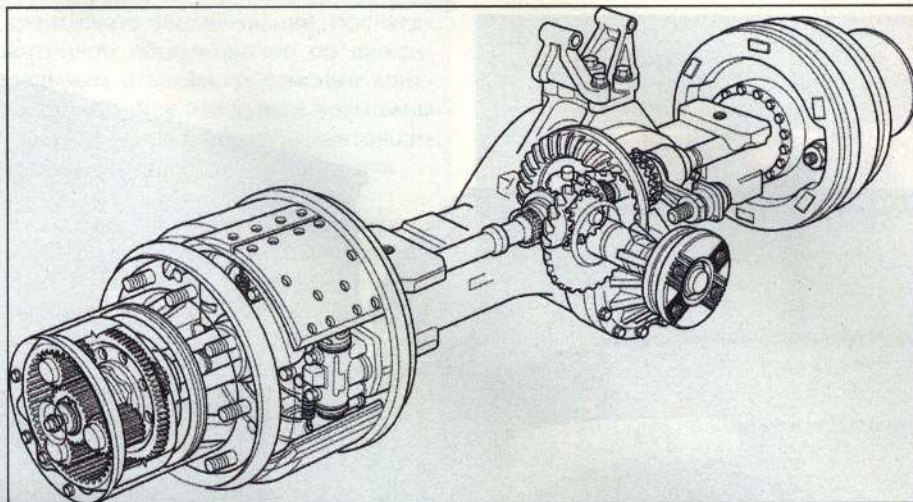
чатым редуктором, – бетономешалки на базе шасси с колесной формулой 6x4 и 8x4. Одноступенчатые редукто-



производители утверждали, что пневмобаллоны на строительной технике не лучший вариант, сегодня у всех в модельном ряду есть строительные машины с пневморессорами. Прогресс, однако.

Тормозная система

Передние мосты Trakker имеют дисковые тормоза, на задних мостах с колесными редукторами в ступицах – барабанные тормозные механизмы. В настоящее время отсутствуют технические решения, позволяющие устанавливать совместно планетарные колесные редукторы и дисковые тормозные механизмы, так как не удается обеспечить простой доступ к тормозам для технического обслуживания.



Ведущий мост с планетарными редукторами



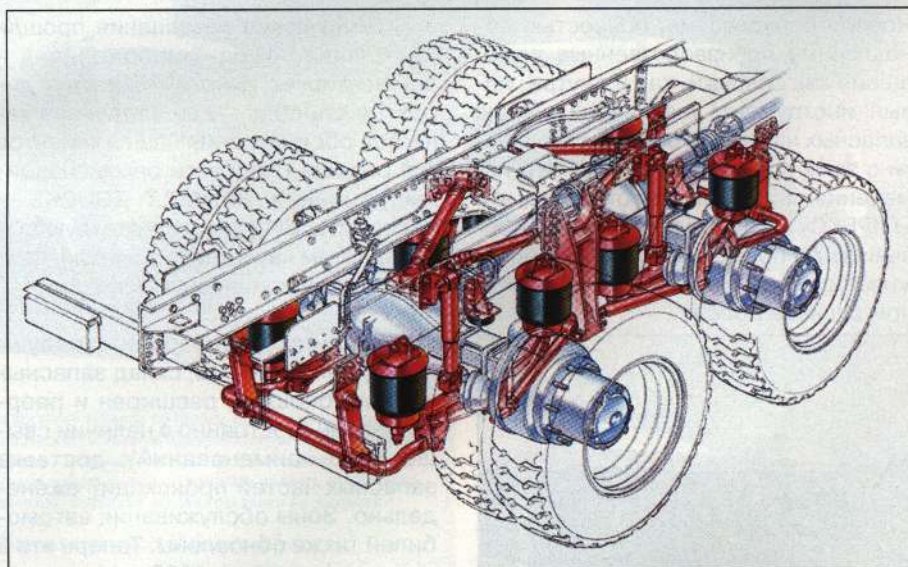
На мостах с планетарными редукторами используются только барабанные тормоза



Тормозное усилие между колесами распределяется в зависимости от нагрузки, благодаря системе ограничения тормозного усилия EBL, которая связана с системой ABS автомобиля через датчики, установленные в колесах. При торможении полностью груженого автомобиля «в пол», машина не теряет курсовой устойчивости при маневрировании, но эффективно, без блокировки колес останавливается. Проверено лично на мокром асфальте.

Все грузовики в стандартной комплектации оборудованы декомпрессионным тормозом ITB, как опция – гидравлический тормоз замедлитель ZF.

Остается добавить, что цена нового автомобиля Trakker на 5% выше, чем предшественника. Так обещают в представительстве.



Пневмоподвеска моста на четырех «подушках» редко используется в строительной технике





Торжественное открытие в С.-Петербурге сервисной станции «ТИРЕКС», официального дилера RENAULT TRUCKS в Северо-Западном регионе России

Президент RENAULT TRUCKS, Стефано Шмелевски, прибыл в С.-Петербург для официального открытия сервисной станции компании «ТИРЕКС», которое состоялось 14 июня 2005 года. Более 2-х лет RENAULT TRUCKS поддерживает тесные партнерские отношения с этим дилером, который выполнил значительный объем работ по модернизации сервисной станции в целях существенного повышения качества предоставляемых клиентам услуг.

Новое оборудование, полностью обновленные производственные помещения как снаружи, так и внутри, новый инструмент, увеличение склада запасных частей, строительство мойки с замкнутым циклом – все эти изменения свидетельствуют о том, что «ТИРЕКС» готов отвечать всем требованиям по повышению уровня обслуживания клиентов в Северо-Западном регионе России.



«Технические помещения прошли настоящий «курс омоложения», – комментирует Николай Тарасик, директор станции, – для улучшения качества обслуживания наших клиентов мы решили следовать рекомендациям компании RENAULT TRUCKS и построить центр, соответствующий стандартам качества, принятым, например, во Франции или Испании».

Результат красноречив: радушный прием клиентов; склад запасных частей обновлен, расширен и реорганизован (постоянно в наличии свыше 1500 наименований); доставка запасных частей происходит ежедневно. Зоны обслуживания автомобилей также обновлены. Теперь это 2 здания площадью 1000 м², одно из которых было полностью реконстру-

ировано, что обеспечило возможность обслуживания различных типов грузовых автомобилей (тягачей с полуприцепами, грузовиков с прицепами, автобусов...)

«Что касается оборудования, мы предпочитаем использовать подъемники, что дает нам дополнительную гибкость в работе, – уточняет Николай Тарасик. Кроме того, мы приобрели два диагностических компьютера RENAULT TRUCKS, один из которых самого последнего поколения «DIAG NG3»; теперь мы можем быстро обслуживать все автомобили, отвечающие нормам евро-3, в том числе и новый «Магnum»

Отдельная площадка выделена для продажи новых и подержанных

грузовых автомобилей. Таким образом, «ТИРЕКС» располагает в настоящий момент постоянным складом новой и подержанной грузовой техники. Дилер уже продал в этом году около 50 автомобилей.

«Осуществление этого проекта было бы невозможно без сплоченной команды, у которой только одна главная цель – полностью удовлетворить все запросы клиентов», – комментирует Николай Тарасик. Решение текущих производственных задач возложено на двух руководителей подразделений: Алексей Веригин занимается запасными частями, а Михаил Королев отвечает за ремонтные мастерские. Они регулярно принимают участие в семинарах по обучению, проводимых RENAULT TRUCKS. Продажами новых и подержанных автомобилей руководит Владимир Туманов.

Компания «ТИРЕКС», получившая в конце 2004 года диплом за лучшее качество обслуживания в России, предлагает своим клиентам, как небольшим, так и крупным грузовым компаниям, широкий спектр услуг: плановое техническое обслуживание,

гарантийное обслуживание, послегарантийное обслуживание по фиксированным ставкам, сервисные контракты и т.д. Все эти услуги возможны и тщательно разработаны настоящими профессионалами своего дела.

В своем обращении президент RENAULT TRUCKS подчеркнул, что как Северо-Западный регион, так и вся в целом территория России являются стратегическим приоритетом группы RENAULT TRUCKS. Теперь для выполнения своих задач партнеры RENAULT TRUCKS обеспечиваются поддержкой сотрудников недавно созданного российского филиала компании – ООО «РЕНО ТРАКС ВОСТОК». У RENAULT TRUCKS серьезные намерения по развитию бизнеса в России.

Компания имеет далекоидущие планы: создать 22 сервисных центра, 8 из которых будут являться региональными дилерами, и довести свою долю на рынке импорта грузовых автомобилей до 10% к 2007 году.

Дилерская сеть RENAULT TRUCKS в России насчитывает на сегодняшний день 10 сервисных центров, 4 из которых наделены полномочиями диле-



ров, при общем парке грузовой техники порядка 5000 автомобилей, треть из которых находятся именно в Северо-Западном регионе. И конечно же, понятно желание компании «ТИРЕКС» быть лидером в сфере обслуживания в этом регионе.

ООО «ТИРЕКС»

Почтовый адрес: 193019

С.-Петербург, ул. Бехтерева, 4

Телефон/факс: +7 (812) 567 79 74

E-mail: tirrex@renault-trucks.spb.ru

Web-site: www.renault-trucks.spb.ru

Генеральный директор:

Николай Тарасик

Заказ запчастей:

Алексей Веригин

Служба ремонта:

Михаил Королев

Мало- и среднетоннажные автомобили Рено Маскотт и Мидлум Гамма для профессионалов, сервис гарантирован



Вам нужен автомобиль для развоза и доставки товаров по городу, области или между регионами. Грузовые автомобили Рено Маскотт и Мидлум идеально соответствуют любому виду Вашей деятельности. Двигатель Евро-3 мощностью от 120 до 270 л.с. Полная масса от 3,5 до 18 тонн. Возможность установки любого кузова по желанию клиента, в том числе изотермического с холодильной установкой. Выгодные условия поставки на условиях местного лизинга от производителя. Надежное обслуживание на авторизованных сервисных станциях Рено Тракс.

Мы работаем на ваш успех!

Рекомендуем масла Renault Trucks Oils

РЕНО ТРАКС ВОСТОК

www.renault-trucks.com

Тел.: (095) 721-12-80; 721-12-84

Факс: (095) 721-12-82; 721-12-85



Detroit Diesel Series 60



42

Долгое время американские грузовики, истинные Trucks – короли заокеанских Roads, – в нашей стране не продавались. И только на редких выставках россияне с немалым изумлением смотрели на огромные тепловозы, стоящие почему-то на колесах грузового автомобиля. После падения империи на необъятные просторы ринулись подержанные праворульные японцы и европейцы. И те, и другие по географическому признаку. Некоторую фору на рынке новых магистральных тягачей получили традиционные поставщики «Совтрансавто». Но, несмотря ни на что, американские грузовики в Россию пришли.

Сегодня продажи «американцев» растут. И не только подержанных, но и новых. В активе заокеанских грузовиков имеется такое достоинство, как огромный ресурс. Добавим к этому и сходство менталитета жителей России и США: средний россиянин гораздо лучше представляет себе американские просторы, чем европейскую тесноту. Подержанная техника покоряет еще и невысокой ценой.

По данным компании «Дизельмотор», на двух из пяти проданных в нашей стране американских грузовиков установлен двигатель Detroit Diesel. Ничего удивительного в этом нет: моторостроительная компания Detroit Diesel принадлежит крупнейшему в мире изготовителю грузовиков DaimlerChrysler, и ее продукция приоритетно устанавливается на автомобили Freightliner и Western Star, производители которых являются филиалами того же концерна. Да и другие американские автостроители традиционно устанавливают на грузовики двигатели в соответствии с пожеланиями клиентов. И доля в 40% на рынке, где лидируют шесть моторостроительных марок, красноречиво свидетельствует о репутации фирмы. Ну а на российском рынке мы видим отражение заокеанской ситуации.

В России наиболее популярны полноразмерные американские грузовики, в первую очередь седельные тягачи. Поэтому наибольшее количество моторов, находящихся в эксплуатации, – это Detroit Diesel Series 60. Модель находится в производстве с 1987 г., и в нашу страну двигатели Series 60 попадают и на новых, и на подержанных автомобилях. Конструктивно Detroit Diesel Series 60 близок к большинству европейских аналогов. Он представляет собой рядную шестицилиндровую конструкцию. Для нее предусмотрено два варианта рабочего объема: 12,7 л при диаметре цилиндра 130 мм и ходе поршня 160 мм, а также 14,0 л при диаметре цилиндра 133 мм и ходе поршня 168 мм. Как видите, оба варианта довольно длинноходные. Гильзы подвесные, «мокрого типа» с дополнительным каналом для улучшения охлаждения верхней части. Поршни составные, шатуны имеют прямой, а не косой разъем нижней головки.

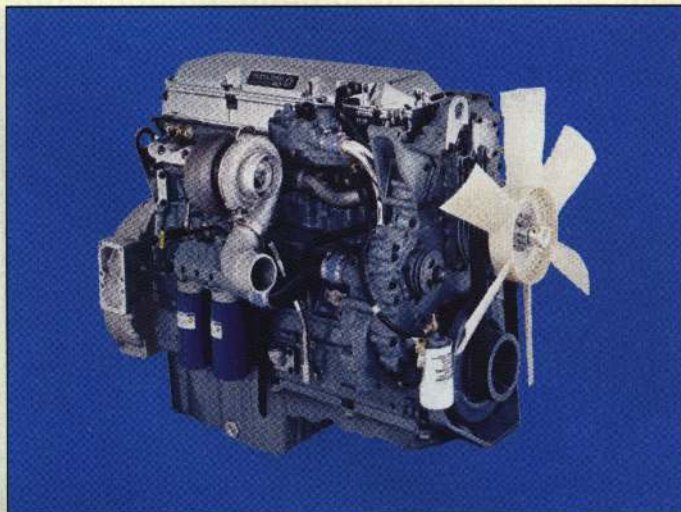
Головка общая для всех цилиндров, 24-клапанная, с одним распределительным валом. Впрыск топлива обеспечивают насос-форсунки с электронным управлением. Это, пожалуй, самый «морозостойкий» вариант системы

дизельной топливоподачи. В систему питания воздухом включен турбокомпрессор Garret с лопатками изменяемой геометрии, что позволяет получить максимально «полную» и благоприятную для работы автомобиля внешнюю скоростную характеристику двигателя. В результате наилучшую тягу мотор обеспечивает в диапазоне 1100–1700 об/мин, что позволяет не торопиться с переключением на низшую передачу даже на затяжном подъеме. К слову, компания Garret сегодня является безусловным лидером в производстве агрегатов турбонаддува, и ее продукцию можно смело назвать как наиболее совершенной, так и наиболее надежной.

Управляет работой двигателя в целом и системой топливоподачи (насос-форсунками) и питанием воздухом (турбокомпрессором) в частности блок DDEC (Detroit Diesel Electronic Control), что можно перевести как «Электронное управление компании Detroit Diesel». Примечательно, что мощностной ряд для 12,7-литрового мотора простирается от 300 до 525 л.с. с шагом в 25 л.с., и только за счет смены программного обеспечения DDEC можно изменять мощность двигателя в широких пределах. То же можно сказать и про 14-литровый вариант, но его диапазон мощности 450–665 л.с. Оговоримся, что приведены величины, измеряемые по стандарту SAE (замеры, выполненные по ГОСТ или DIN, дадут несколько отличные результаты).

Как видим, Series 60 не несет в себе ничего такого, что могло бы напугать грамотного эксплуатационника. Но все же следует помнить, что это дизель проектировался для американского рынка, а потому к подбору эксплуатационных материалов следует подходить очень внимательно, избегая тех, которые отсутствуют в спецификации Detroit Diesel. Кроме этого, как всякая сложная конструкция, дизель Series 60 имеет множество местных нюансов, с которыми желательно ознакомиться прежде, чем приступать к ремонту.

Сегодня научный подход к эксплуатации самоходных машин (и в том числе автомобилей) предполагает смену масла и технических жидкостей не в зависимости от наработанных моточасов или пройденных километров, а по необходимости. При этом во многих случаях предлагают брать пробы масла или охлаждающей жидкости и отправлять их в экспресс-лабораторию. «Дизельмотор» предлагает в такой ситуации пользоваться индикаторными полосками, благодаря которым можно прямо на



месте определить целесообразность замены жидкости. Мелочь, конечно, но как красноречиво она показывает отношение к клиенту!

Двигатели Detroit Diesel, как и другие продукты американской фирмы в нашей стране, обеспечены ремонтной, сервисной и информационной поддержкой. Ее осуществляет ЗАО «Дизельмотор», официальный дистрибьютор Detroit Diesel Corporation, представляющий интересы DDC в России с 1999 г. В торговом ассортименте компании широкая номенклатура двигателей Detroit Diesel, как автомобильных, так и промышленных, а также трансмиссии Allison. И моторы, и трансмиссии обеспечиваются гарантийным и послегарантийным сервисом. Готов «Дизельмотор» выполнить также ремонт любой сложности, в том числе изделий Detroit Diesel, приехавших в нашу страну, например, с подержанным грузовиком.

Нередко подержанный грузовик попадает в руки новому владельцу безо всякой технической документации. Эту проблему, по меньшей мере, применительно к двигателю – самому привередливому агрегату грузовика, с удовольствием помогут решить в ЗАО «Дизельмотор». Кроме этого, здесь можно получить необходимую для ремонта информацию, пройти курс обучения, приобрести запчасти, расходные материалы, а также устройства, позволяющие адаптировать грузовик именно к тем условиям, в которых ему предстоит работать.

**ДИЗЕЛЬМОТОР**

DIESELMOTOR JSC

Официальный дистрибьютор **DETROIT DIESEL**

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

Оригинальные запасные части

Компания «Дизельмотор», г. Москва, пр. Вернадского, 29
Тел. (095) 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) 22-67-60



Региональные партнеры

«Юнайтед Трак Сервисез»,
МО, г. Лосино-Петровский,
ул. Кирова, 7
Тел. (095) 221-1613

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



Константин Савельев
 Фото «Волжанин» и В. Васильева



44

Премьера низкопольного «Волжанина» Для презентации нового городского автобуса «Волжанин» собрал журналистов со всей России

«Волжанин» всегда был предприятием инновационным, вот и форму общения с журналистами здесь выбрали не такую, как у всех. Заводчане не стесняются приглашать «акул пера» к себе на производство, показывать товар лицом, проводить тест-драйвы и уже второй год подряд находят, чем удивить. Главным поводом для нынешней конференции специализированных СМИ стал выпуск первенца из новой линейки моделей – городского низкопольного автобуса «Волжанин-527006».

Вывод о том, что необходимо срочно разрабатывать новое поколение машин, на предприятии сделали, проанализировав рынок. Конкуренция внутри России только растет, в страну пришли производители из Китая и Кореи, да и грядущее вступление в ВТО не оставляет другого выбора. «Волжанин» сумел превратить то, что другие считают недостатком, в одно из своих неоспоримых достоинств. Завод не страдает неповоротливостью, свойственной автобусным гигантам, и приспособливается к требованиям

рынка с предельной оперативностью. Достаточно сказать, что подготовка производства низкопольной машины заняла всего два месяца! И это при необходимости внедрения целого ряда новых технологий и конструктивных решений.

В начале дня волжане провели для гостей экскурсию по цехам завода. Гидом в ней выступал технический директор предприятия Николай Привалов. Он подробно остановился на каждом этапе производственной цепочки и рассказал, как

работает принцип линейной сборки. По сравнению с прошлым годом весь процесс выглядит более упорядоченным, хотя немного не хватает пространства. Впрочем, над этой проблемой «Волжанин» уже работает: рядом со старым корпусом возводятся стены нового, площадью 12000 м². Здесь будут собирать представленную в прошлом году малую модель «3290» и пятнадцатиметровые городские машины. Проектная мощность строящихся цехов – 2000 автобусов в год.

Похвастались на «Волжанине» и новым зданием дизайн-бюро. Главные художники предприятия переехали сюда в апреле и получили немало пространства для творчества. То, каким будет облик нового низкопольника, решали именно здесь. В нем ведущий дизайнер завода Вячеслав Махов и его команда развили концепцию «минимализма», примененную в модели «3290». Фальшрадиаторная решетка с круглыми отверстиями и «фирменные» блоки головного света станут, видимо, «визитной карточкой» всей будущей линейки машин.

Чуть позже генеральный директор завода Алексей Бакулин провел для журналистов «круглый стол», где рассказал о планах предприятия и ответил на вопросы. В этом году в разговоре принял участие директор одной из крупнейших автоколонн Волгоградской области, большую часть парка которой составляют автобусы «Волжанин». Послушать мнение транспортников, которые ежедневно эксплуатируют десятки машин этой марки, было особенно интересно.

Пришло время презентации. Как только журналисты увидели новое детище завода, то без промедления принялись его фотографировать. Дизайн машины сразу заставил обратить на себя внимание. Автобус уже не просто похож на европейцев, во внешнем виде «Волжанина-527006» читаются оригинальные мотивы. Первое, что бросилось в глаза, – увеличенная площадь остекления салона. В салоне машины много



Водительское место водителя выглядит современно

света, и пространство внутри нее больше не кажется замкнутым. Оригинальна и конструкция ветрового стекла – оно составное из трех частей. Главная из них, передняя, почти плоская. Ее дополняют две боковых вставки. Фронтальный обзор при такой схеме просто идеальный, к тому же боковые зеркала оказались в наиболее удобной для водителя зоне. О фарах и фальшрадиаторной решетке уже говорилось. Остается лишь отметить, что в облике машины видна завершенность: к нему ничего не хочется добавлять и, тем более, убирать. Это значит, что дизайнеры потрудились на славу.

Именно им, кстати, принадлежит и идея модульной сборки автобуса. Эту технологию еще не решались опробовать в России, да и не всем западным грандам она покорила, а на «Волжанине» рискнули. Главный идеолог модели Сергей Полуянов, комментируя отказ от цельнотянутых бортов, сказал, что это дает уникальные возможности для сборки машин различной длины и компоновки. Модульные панели позволяют унифицировать кузовные детали, уменьшить трудоемкость их изготовления, а значит, и цену машины. Нельзя забывать и о таком важном аспекте, как безопасность. «Волжанин» и до этого славился прочностью своих корпусов, а модульная схема позволила создать еще более безопасный каркас кузова. В правительственных кабинетах уже зреют новые стандарты

безопасности городских автобусов. Машины теперь будут проверять как легковушки – не только на опрокидывание, но и на степень деформации при боковом и фронтальном ударе. Отрабатыв модульную технологию, «Волжанин» заранее себя «обезопасил», в то время как остальным производителям этот нелегкий путь только предстоит пройти.

Однако новый автобус – это прежде всего низкий пол. Он находится на уровне 34 см от земли, и с учетом высоты тротуара пассажиру нужно будет преодолеть всего лишь 15 см. Избавиться от ступеньки в



Ступени есть только за задней дверью



Низкий пол и никаких ступенек





Пол в салоне плавно повышается от средней к задней двери

задней части пока не удалось, но конструкторы говорят, что это дело времени. Линия подъема к задним сиденьям довольно пологая, она начинается сразу за средней накопительной площадкой. Места для стоящих пассажиров здесь более чем достаточно.

Модель «527006» новая не только снаружи, начинка машины тоже нестандартная. Волжане впервые за свою историю использовали в производстве немецкий двигатель DEUTZ-BF 6M 1013 ECP мощностью 265 л.с., ведущий мост, подвеску и рулевое управление ZF.



Впервые на «Волжанине» установлен двигатель DEUTZ

В общем, дебютант оставил весьма благоприятное впечатление, и эта модель снова заставит говорить о «Волжанине» как о лидере в области разработки автобусных новинок. Надо признать, что амбиции, которые есть у завода, вполне обоснованны. Пока наши гиганты поглядывают на предприятие свысока и кичатся объемами, здесь каждый год создают новые модели – и не только экспериментальные, но и серийные машины, которые идут в производство. Остается только пожелать волжанам удачи и ждать, когда красавец «527006» появится на улицах российских городов.



Марафонец из поднебесной

А. Виноградов



47

Сегодня у среднестатистического россиянина слово «Китай» все еще ассоциируется с дешевой одеждой и обувью, качество которых полностью описывается формулой «зато дешево». Те, кто уже вышел из юного во-зраста, вспомнят, что еще десяток лет назад китайская ручка, будь она шариковой или «чернильной», считалась более ценным подарком, чем знаменитый «паркер», ибо только китайцы умели делать их должным образом. Но китайские автомобили и автобусы?! О таком не мог помыслить никто. Возможно, поэтому появление изделий китайского автопрома на отечественном рынке было подобно грому среди ясного неба. Ибо разумная политика китайского правительства и активное сотрудничество с ведущими мировыми автостроителями дали свои результаты, которые и предстали перед глазами российских транспортников.

С одним из этих результатов, туристическим автобусом Yutong, мы

и хотим вас познакомить. Повод для этого заурядный: автобус получил «Одобрение типа» и теперь может беспрепятственно продаваться и ставиться на учет в органах автоинспекции по всей территории России.

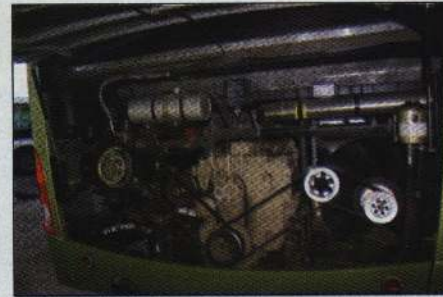
Итак, Yutong ZK 6129 N. Полно-размерный двухосный (то есть 12-метровый) туристический автобус. Внешне – представитель «биодизайна», сравнительно недавно наделавшего шума по всей Европе, да и миру. Линии правильные, стилистика гармоничная. В «фибриссах» бровей расположено множество зеркал на все мыслимые случаи жизни. Внутренние багажные отсеки, запираемые на ключ. Интерьер, традиционный для туристического автобуса. Пассажиры кресла с откидными подставками для ног, всего их 45. Имеется туалет. Стойки, отделяющие кресла от переднего и среднего выходов, могут вмещать оборудование мини-кухни или просто ящики. Есть

климат-контроль. Подгонка панелей солидная, материалы не выглядят ни дорогими, ни дешевыми. Установлена видекамера заднего вида с монитором на передней панели.

Двигатель Cummins, Euro II, 8,3-литровая рядная «шестерка» мощностью 300 л.с. Коробка передач и рулевое управление ZF. Подвески – Contitech, пневматические, с двумя баллонами спереди и четырьмя сзади. Шины Michelin Pilot XZA 295/80 R 22,5. Бак 310 л.


Вот и все. Понимающий человек оценит. А тому, кто не понимает, не объяснишь. О таких вещах, как DVD и телевизоры, говорить не хочется, ведь сегодня любая видео- и аудиоподготовка – не проблема, а все необходимое в машине имеется.

Остается добавить, что Yutong ZK 6129 N является флагманом целого ряда автобусов, среди которых есть туристический среднего класса, междугородный и городские.



SETRA
S211-S215

Руководство
по эксплуатации и обслуживанию



MERCEDES-BENZ
ACTROS




Грузовые автомобили Mercedes-Benz

Модели

- 814
- 817
- 914
- 1114
- 1117
- 1120
- 1214
- 1217

Mercedes VITO



MERCEDES
LK, ATEGO

АВТО БАЗАР


ЛК, 1984-1990 г.г., АТЕГО, с 1998 г.г.



MERCEDES
MK

АВТО БАЗАР

1995-2001 г.г.



112 Грузовые автомобили **SCANIA**



SCANIA 4

грузовые автомобили

Топ I

- 94
- 114
- 124
- 144



SCANIA 3

Топ II

- 93
- 113
- 143



SCANIA 4

Топ II

- 94
- 114
- 124
- 144



SCANIA 3

грузовые автомобили

Топ I

- 93
- 113
- 143



SCANIA 4

грузовые автомобили

Топ III

- 94
- 114
- 124
- 144



48

Грузовые автомобили


MAN M 90



MAN 19

грузовые автомобили

МОДЕЛИ 19.292 19.332 19.362



Грузовые автомобили

MAN M 2000



MAN Грузовые автомобили

СЕРИИ F 90, F 2000


МОДЕЛИ

- 19.273
- 289
- 323
- 348
- 378
- 408
- 439



SETRA
S208-S228

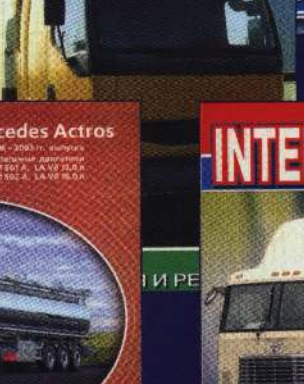
Каталог
для заказа и обслуживания



DAF 75



RENAULT
PREMIUM




IVECO EuroStar



VOLVO F12

грузовые автомобили

с 1988 года выпуска



ЕВРОПАРТ Рус

- Эксплуатация
- Техническое обслуживание
- Ремонт

Mercedes Actros

1996 - 2003 г.г. выпуска
двухосевые, трехосевые
OM 907 A, LA M 12, B A
OM 902 A, LA VE 18, B A



СЕРВИС

- Руководство по эксплуатации
- Техническое обслуживание
- Ремонт


INTERNATIONAL

СЕРИИ:

- 2000
- 5000
- 8000
- 9000

и ремонт

ССИОНАЛ



РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ



*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

49

ЧЕРНОМОРСКИЙ АВТОСАЛОН

5-7

ОКТАБРЯ 2005, СОЧИ

VII СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

Организатор: Выставочная компания "Сочи-Экспо ТПП г. Сочи",

тел./факс: (8622) 62-05-24, 62-31-87, 62-28-51, 62-31-96

<http://www.sochi-expo.ru> e-mail: auto@sochi-expo.ru

при поддержке Администрации Краснодарского края, Администрации г. Сочи, ТПП г. Сочи





Автобусы Scania для «Лентрансгаза»

Автобусный завод «Скания-Питер» заключил контракт с ООО «Лентрансгаз» на поставку междугородних автобусов. «ЛЕНТРАНСГАЗ» обслуживает систему магистральных газопроводов протяженностью более 8 тысяч километров и уже в силу этого должен иметь крупный парк автобусов, который уже пополнился первыми пятью машинами Омни Лайн питерской сборки.

ОСАГО – рекордсмен по махинациям

Закон об обязательном страховании автогражданской ответственности побил все рекорды по числу махинаций вокруг него. По сообщению «Новых Известий», ущерб от связанного с ОСАГО мошенничества только в прошлом году составил примерно \$150 млн. Мошенничают все – от водителей и автоинспекторов до страховщиков. Лидирует в этом деле столица нашей родины, где с начала этого года расследуется более 10 уголовных дел. Наиболее популярны два вида мошенничества. В первом случае работники страховых компаний продают полисы, а выручку присваивают себе и скрываются. В другом случае мошенники продают фальшивые полисы от имени официальных страховых компаний.

Махинации с ОСАГО набирают обороты и в регионах. К примеру, в Волгоградской области сейчас расследуют деятельность группы мошенников, включавшей в себя бывших и действующих работников страховых компаний, а также сотрудники ГИБДД. Они покупали сильно битый отечественный автомобиль. Машину регистрировали, ставили на учет и страховали. После оформления всех документов мошенник с помощью сотрудника ГИБДД оформлял справку о ДТП и в 15-дневный срок получал страховые выплаты. Есть и водители, поставившие заработок на авариях «на поток». Так, один предприимчивый нижегородец застраховался аж в 11 компаниях, после чего совершил ДТП и успел получить деньги в пяти местах.

С другой стороны, суды завалены исками и к самим страховщикам, которые порой всеми правдами и неправдами занижают сумму ущерба. Бывает, страховые компании уговаривали истца отозвать исковое заявление, предлагая уладить все полюбовно, а после отзыва заявления об истце сразу «забывают». А повторно иск по тому же поводу подать нельзя.

В Воронеже перед судом предстал агент «РЕСО-Гарантии», выдававший водителям недействительные полисы, бланки которых по документам были списаны как испорченные, благодаря чему агент положил себе в карман более 100 тыс. руб. То же, но с большим размахом делали и два руководителя филиалов страховой компании «Гранд». Они сотнями списывали страховые полисы. До главного офиса компании информация о клиентах не доводилась, а деньги шли мимо кассы.

Не обошли вниманием закон об ОСАГО и сотрудники ГИБДД. Инспектора ДПС занимаются инсценировками аварий и подделками протоколов. В частности, если в газете появляются объявления «ГАЗель под ОСАГО», это значит, упомянутый автомобиль готов помочь инсценировать ДТП, разумеется, с помощью сотрудника ГИБДД. После чего от страховой компании можно получить компенсацию.

50

ВСТРЕЧИ НА ДОРОГАХ





HYUNDAI

HD 700. Чемпион в тяжелом весе.

«Хендэ КомТранс Рус»

Официальный дистрибьютор

Москва, ул. Сокольнический вал, д. 1а.

Тел.: (095) 730-5588 / Факс: (095) 255-3940

E-mail: info@hyundai-comtrans.ru



www.hyundai-comtrans.ru

Наши дилеры:

Москва: «Хендэ КомТранс» (095) 255-2912, "Центр "Автофургон" (095) 744-0616, «Русбизнесавто» (095) 785-9999, «Элекс-Полюс» (095) 741-4800, «Корея Автоцентр» (095) 932-8250, «Каширка 39» (095) 323-7974. **Санкт-Петербург:** Автоцентр «DASAR» (812) 327-0427, «ТД «Мосдизайнмаш» (812) 115-1754. **Астрахань:** ИП Лотис И. В. (8512) 395-380. **Волгоград:** «Техцентр» (8442) 36-2222. **Екатеринбург:** «Уралкомтранс» (343) 349-0760, «ГК Восточный Ветер» (343) 233-5588. **Иркутск:** «Корея Моторс» (3952) 42-5592. **Казань:** «Ливинг» (8432) 14-7414, «Нур-Авто» (8432) 77-7070. **Краснодар:** «Корея Мотор-Юг» (861) 224-4725. **Красноярск:** «Hyundai Енисей» (3912) 69-5410. **Киров:** «Престиж Авто» (8332) 56-8400.

Набережные Челны: «Автомагистраль-Сервис» (8552) 44-3050. **Нижний Новгород:** «БЦР-Автоком» (8312) 582-999, «Пальмира» (8312) 46-0291. **Новосибирск:** «Сибмеддизайн» (3832) 258-688. **Омск:** «Автоцентр БАРС» (3812) 50-2055, «Ромпики» (3812) 26-4696. **Оренбург:** «Центр коммерческой техники» (3532) 41-2237. **Пермь:** «Уралавтоимпорт» (3422) 42-8331. **Рязань:** «Фэст» (0912) 34-0356. **Ростов-на-Дону:** «РБА-Ростов» (863) 254-4433. **Самара:** «Автосалон Арго» (8462) 705-373. **Ставрополь:** «Hyundai Service» (8652) 28-4848. **Саратов:** «Авто-Моторс» (8452) 20-7711. **Сургут:** «СК-Моторс» (3462) 77-9282. **Томск:** «Автоцентр «Велес-40» (3822) 76-3308. **Уфа:** «Демо Моторс» (3472) 79-8453, «УралФрансАвто» (3472) 774-555. **Челябинск:** «Эридан» (3512) 63-8234.

Расширяем дилерскую сеть

Информационная служба:

(095) 730 55 88

VOLVO

РОГОЖЕВ
АНДРЕЙ
д. Малиновка



52

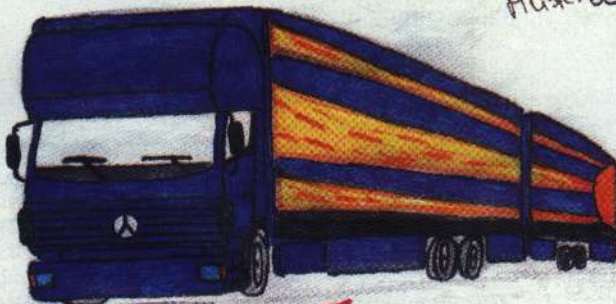


КрАЗ-7140Т8

Ухав Сергей 16 лет

АВТОТРАК

АНДРЕЙ,
РОГОЖЕВ
д. Малиновка
Ниже. обл.



MERSEDES BENZ

Редакция журнала «Автотрак» выражает благодарность всем читателям, приславших рисунки и письма.

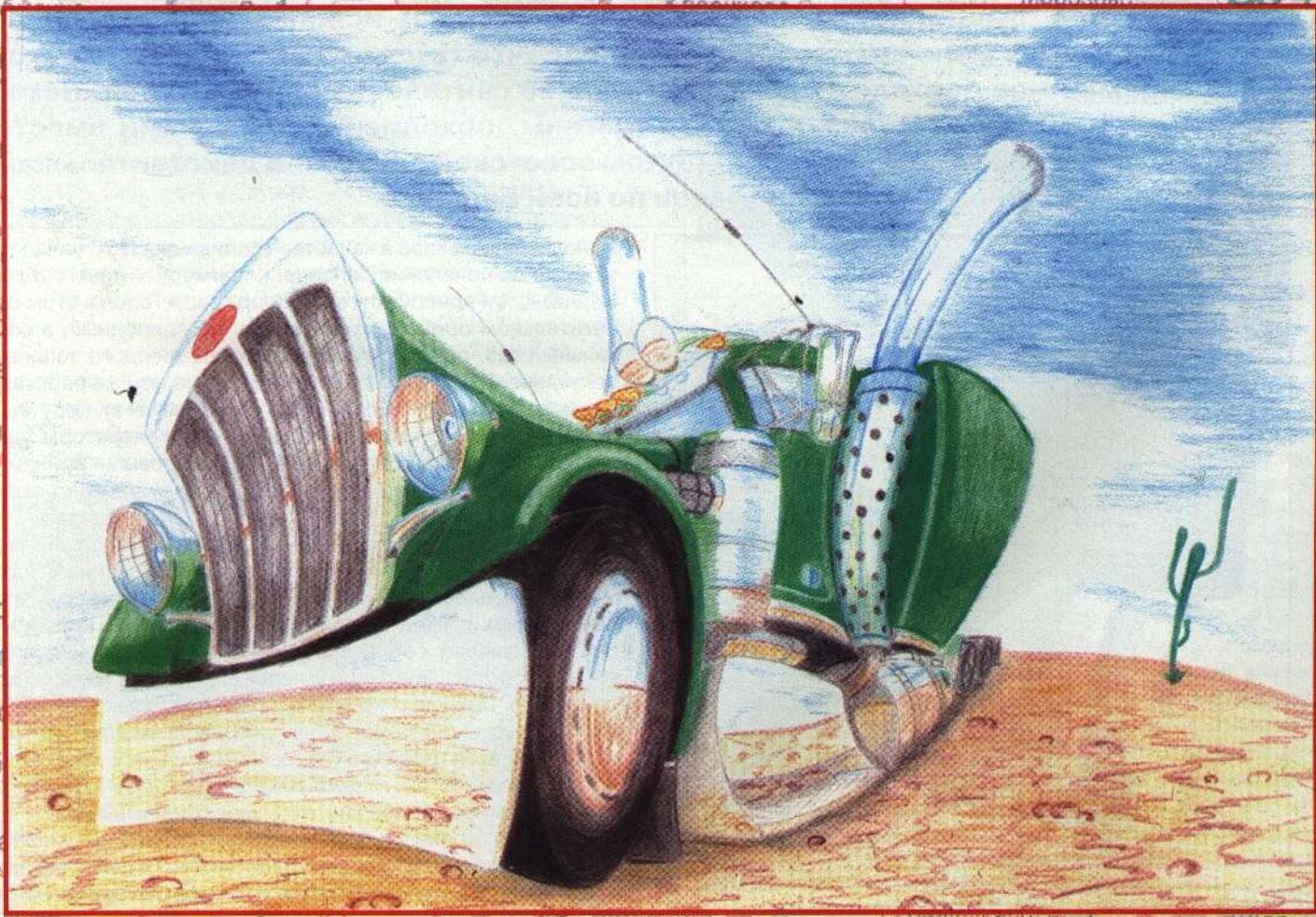
Пишите и рисуйте! Ждем пожеланий, предложений и отзывов.

РОГОЖЕВ Андрей г.Малынов
Чиж. Бу.

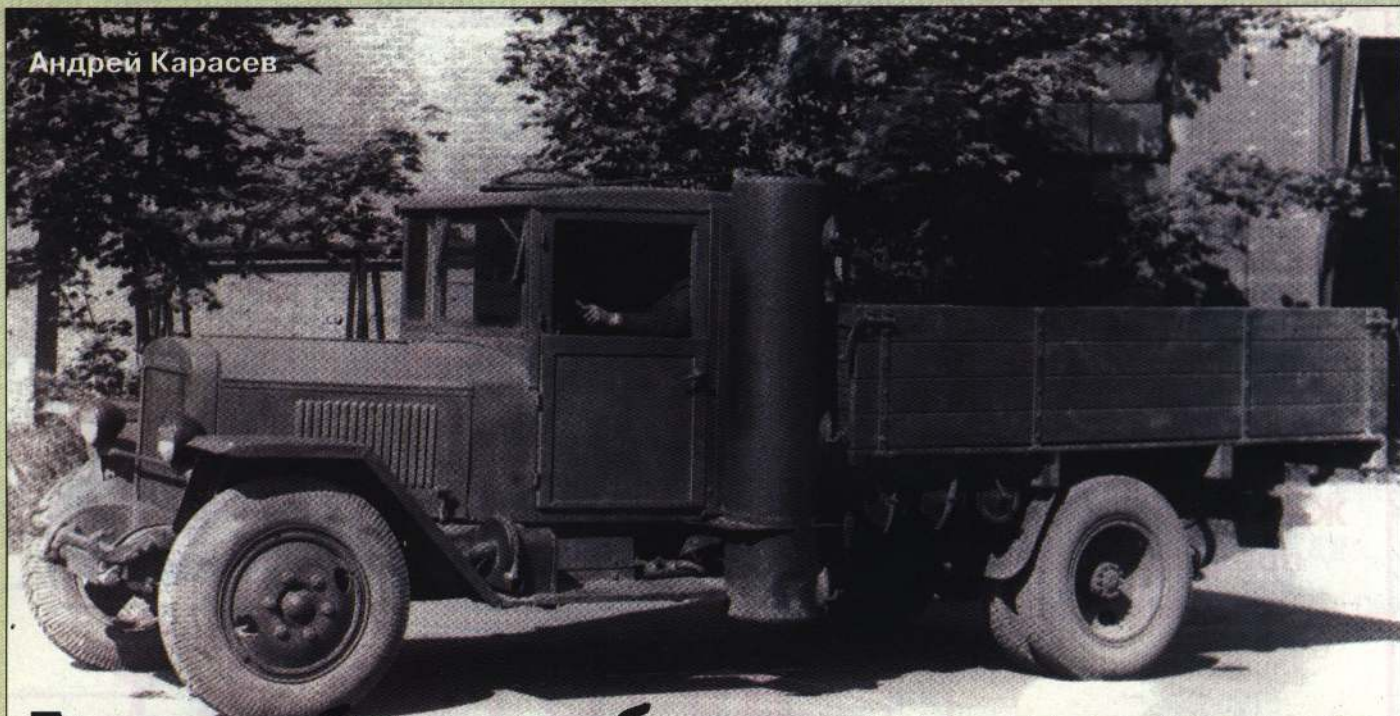


АВТОТРАК ♀

г. Санкт-Петербург



Андрей Карасев



Автомобили работавшие на дровах

54

Сегодня аббревиатура «ГазГен» абсолютному большинству людей не говорит ровным счетом ничего. И только немногие любители истории техники знают, что существовали автомобили, у которых в качестве топлива использовались древесные чурки. А ведь было время, когда на вопрос «что такое газген?» попросту тыкали пальцем: во-он поехал! И слово это вовсе не считалось аббревиатурой. Некоторые люди почему-то убеждены, что газгены, обходившиеся чурками вместо бензина, были исключительным атрибутом советской нищеты. В действительности этот вид топлива был распространен по всей Европе.



ГАЗ-АА с газогенератором НАТИ-Г21А без кузова

Использование газа в качестве топлива для ДВС началось задолго до появления бензина. К примеру, читаем у Жюль Верна: «...он прикрутил газовый рожок...» Горел в этом осветительном приборе, конечно же, не природный, а светильный газ, продукт сухой перегонки твердого топлива, получавшийся в газовых генераторах. На нем же работали первые двигатели внутреннего сгорания, в ту пору еще стационарные. Правда, мобильные газогенераторы удалось создать только в период между мировыми войнами, да и вырабатываемый ими газ по составу заметно отличался от светильного. Но в качестве топлива годился.

Этот газ каждый из нас неоднократно видел. Если в костер подбросить много дров, то из него начинает идти обильный белесый дым. Это он и есть. Когда костер разгорается, дым исчезает в пламени – газ сгорает. По составу он представляет собой довольно сложную смесь, основу которой составляют окись углерода, водород, метан и водяной пар. Понятно, что в том виде, в котором светильный газ образуется в костре, он не пригоден в качестве моторного топлива, в первую очередь из-за сильной загрязненности твердыми частицами. Газогенераторная установка готовит намного более чистый и качественный продукт.

В нашей стране в начале двадцатых проводились конкурсные испытания газогенераторных автомобилей, а первым среди наших соотечественников установил генератор на ав-

томобиль ленинградский профессор В. С. Наумов в 1927 г. Научный автотракторный институт (НАТИ) начал заниматься автомобильными газогенераторами в 1928 г., проводя опыты с иностранными моделями Пип и Имберт-Дитрих. 5 марта 1930 г. решением Президиума ВСНХ тракторный отдел ВИСХОМа и газогенераторная лаборатория института древесины и орглеса переводятся в НАМИ. 25 марта в институте из подотдела создается газогенераторный отдел. Разворачиваются работы по применению твердого топлива для автотракторных двигателей, ведется проектирование, постройка и испытания газогенераторных установок для речных катеров и других нужд народного хозяйства.

Первый построенный газогенератор НАТИ-1 работал на обычных дровах. В 1932 г. изготовлена установка НАТИ-3, созданная в тракторном отделе и предназначенная для моторного катера с двигателем ХТЗ или СТЗ. Тогда же появи-



ЗИС-5 с установкой Г-78В 1952 г.

лась и первая автомобильная установка. Она была создана при поддержке общества Автодор. Установка называлась «Автодор-П» и была сконструирована инженерами. И. Мезиным при участии активистов-автодорцев инженера НАТИ А. Пельцера и Друяна. «Автодор-П» представляла собой газогенератор цельнометаллической конструкции с фурменной подачей воздуха по периферии топливника. Смеситель установки целиком заимствован с НАТИ-3.

По типу «Автодор-П» С. Мезин спроектировал в НАТИ две установки: НАТИ-11 для ГАЗ-АА и НАТИ-10 для ЗИС-5. После испытаний в начале 1936 г. НАТИ-11 была передана для серийного производства заводу «Свет шахтера», выпускавшему до этого шахтерские лампы.

Приобретенный в этой работе опыт позволил создать более совершенные конструкции. Одной из них стала установ-



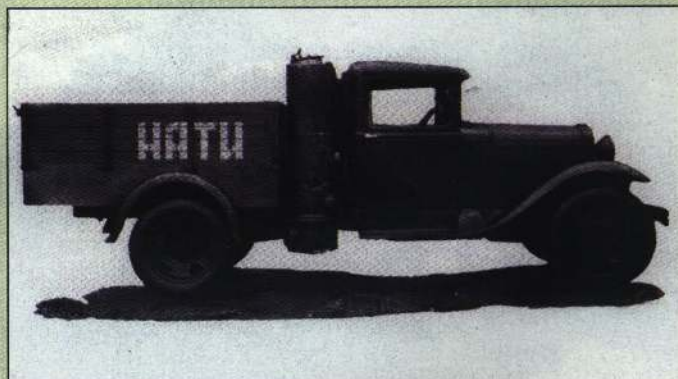
НАТИ-Г23А 1939 г.



Урал-ЗИС 352 1949 (НАМИ-ЗИС Г-78)

ка НАТИ-Г14, созданная под руководством С.Г. Коссова. Ее серийное производство под руководством инженера НАТИ Н.Г. Юдашкина было налажено на Горьковском автозаводе для автомобиля ГАЗ-42. Он же ранее разработал и организовал производство газовой версии двигателя ГАЗ-А. В проект газогенераторной установки был внесен ряд изменений с учетом технологий ГАЗа, оборудование которого, рассчитанное на массовое производство, резко отличается от оборудования завода «Комета», где эти установки выпускались раньше. С 1939 по 1946 г. было изготовлено 33840 ГАЗ-42.

В 1936 г. была выпущена партия автомобилей ЗИС-13. Их газогенераторные установки отличались размерами и конструкцией отдельных агрегатов, их размещением на шасси и количеством секций грубых очистителей-охлаждателей. Так, камера сгорания изготавливалась из жароп-



ГАЗ-АА с генератором газа НАТИ-Г14 1937 г.

рочной хромоникелевой стали, но никель в ту пору импортировался и был дорог. ЗИС-13 отличался 12-вольтовой электропроводкой вместо стандартных 6 В. Повышенное напряжение потребовалось в связи с увеличением мощности стартера из-за большей степени сжатия газового двигателя и наличия мощной воздухоудовки. В конце 1938 г. стали выпускаться газогенераторные машины ЗИС-21.

Схема газогенератора проста. Загруженное в газогенератор топливо поджигается через воздушный клапан при помощи факела. Воздух, необходимый для газификации, засасывается в камеру через фурменные отверстия благодаря разрежению, создаваемому всасывающим действием двигателя. Причем его количество должно быть недостаточно для полного сгорания топлива. При этом углерод топлива соединяется с кислородом воздуха, образуя углекислый газ (CO_2) и окись углерода (CO). Далее они попадают в зону восстановления, где проходит через слой





*ЗИС-5 с газогенератором НАМИ-Г76 1948 г.
каменноугольный полукокс*

раскаленного угля, лежащего на колосниковое решетке. В результате негорючий CO_2 превращается в горючий CO . Входящий в состав топлива водород частично соединяется с кислородом, образуя воду, которая присоединяется к влаге топлива, а остальной выделяется в чистом виде. Под влиянием высоких температур в камере газификации часть влаги соединяется с углеродом, образуя окись углерода и водород. Окись углерода вместе с ранее образованной и полученной в результате восстановления углекислого газа переходит в состав генераторного газа. Водород же, полученный в результате разложения воды, суммируется со свободным водородом, причем часть этого водорода переходит в состав генераторного газа, а другая часть вступает в химическую реакцию с углеродом топлива, образуя метан. Теоретически весь кислород воз-



УралЗИС-354 1956 г.

духа должен израсходоваться при газификации, однако в действительности часть его сохраняется и переходит в состав генераторного газа. Вода, не разложившаяся при газификации, переходит в генераторный газ в виде пара.

В слое топлива, находящегося непосредственно над зоной горения, происходит процесс сухой перегонки топлива, т. е. нагрев без доступа воздуха. Продуктами сухой перегонки являются древесный уголь или кокс, а также летучие вещества, смолы и влага, выходящие в газо- и паробразном состоянии. Все продукты сухой перегонки в описанном типе генератора целиком проходят через зону горения и восстановления, где подвергаются процессам га-

зификации, несколько более сложным, чем описано, но дающим те же основные продукты. Над зоной сухой перегонки находится зона подсушки, где происходит высыхание топлива. При выходе из генератора газ имеет высокую температуру и засорен золой и частицами угля. В таком виде он не может использоваться в двигателе и перед поступлением в цилиндры должен быть очищен и охлажден.

Топливом для газогенераторов могут служить дрова, торф, бурый каменный и древесный уголь, антрацит, брикеты из растительных отходов и т. п. Все топлива разделяются на два класса: битуминозные, или с высоким содержанием смол и летучих соединений (дрова, торф, бурый уголь, брикеты из соломы и др.), и небитуминозные (древесный уголь, каменноугольный кокс, антрацит и др.). Двигатель внутреннего сгорания может работать только на бессмольном газе, но все легко доступные топлива –



ЗИС-5 с установкой НАМИ-Г78 1947 г.

дрова, торф, бурый уголь образуют смолы, к тому же каждое топливо имеет свои особенности. Все это ставит перед конструкторами трудноразрешимые задачи при кажущейся простоте и доступности процесса.

По удобству пользования и другим эксплуатационным параметрам древесина является одним из самых заманчивых видов топлива, причем наиболее подходят твердые породы – дуб, бук, береза и др., обеспечивающие получение наиболее прочного древесного угля. Применение мягких пород менее желательно, поскольку они дают большее количество твердых частиц, забивающих агрегаты очистки и проходы для газа. На процесс образования газа сильно влияют размеры и влажность древесных чурок.



ЗИС-8 с генератором НАТИ-Г23 1938 г.

Свежесрубленное дерево не годится в качестве газогенераторного топлива из-за высокой влажности. Поэтому древесину предварительно сушат. Естественная сушка на открытом воздухе идет очень медленно, и лишь через полтора-два года влажность снижается до 15–20%, приемлемых для газификации. Газогенераторная установка НАМИ-Г78 позволяла использовать чурки с повышенной до 40% влажностью, для чего на двигатель автомобиля устанавливалась специальная воздуходувка. Мощность двигателя при этом снижалась с 46 до 36 л. с.

Торф по свойствам наиболее близок к древесине. Он имеет большую зольность, менее прочен и легче. Малозольный торф может использоваться в газогенераторах, предназначенных для работы на древесных чурках. Торф с более высоким образованием золы, как и бурый уголь, требуют особой конструкции камеры сгорания. Кроме этого, высокая зольность обуславливает постепенное снижение мощности двигателя в процессе работы. Газ, получаемый из торфа и бурого угля, содержит также повышенное количество смолы, что нужно иметь в виду при обслуживании установки и двигателя. Весьма нежелательной примесью к бурому углю является сера, которая попадает в газ. В результате ее взаимодействия с конденсатом образуется серная кислота, разрушающая металлические детали установки и двигателя.



УралЗИС с НАМИ-Г80ВК

Высокая зольность торфа и бурого угля и обильное накопление шлака при газификации этих топлив вынуждают иметь для них камеру газификации большего размера, без горловины или других переходов. Это требование противоречит другим требованиям. Однако специалистам НАТИ (НАМИ) удалось найти удовлетворительное разрешение и для этого противоречия.

Обычно древесный уголь употреблялся только для розжига основного топлива в газогенераторе при первоначальном пуске. Он является очень хорошим топливом, но его использование в обычных установках недопустимо, так как возникают перегрев газогенератора и прогары. Для него НАТИ разработал установки Г21 и Г23, для ГАЗ-43 и ЗИС-31 соответственно. Эти установки проще и легче работающих на чурках - масса НАТИ-Г21 составляла 250 кг, а НАТИ-Г23-310 кг. Они расходовали примерно в полтора раза меньше по массе топлива, их розжиг происходил за 3–4 мин. Однако очистку их газогенераторов, а также очистителя-охладителя приходилось делать через каждые 250 км пробега, в то время как у древесно-чурочных газогенераторов через каждые 1000 км.

В марте 1939 г. XVII съезд ВКП(б) поставил перед машиностроителями задачу: «Перевести на газогенератор все машины на лесозаготовках, а также значительную часть тракторного парка сельского хозяйства и автомобильного парка». Военные операции съедали основную массу произ-



Г-78А002

водимого в стране топлива. Только в боевых действиях против Финляндии было задействовано около 100 тыс. автомобилей. Тем временем по выпуску грузовиков и мощных гусеничных тракторов СССР вышел на первое место в Европе. Экономике страны постоянно лихорадило, топлива для автотранспорта катастрофически не хватало. Война лишь довела ситуацию до логического конца.

В военные годы ЗИС-21 и ГАЗ-42 эксплуатировались не только в тылу, но и на фронтах. В частности, половина транспортных автомобилей блокадного Ленинграда, Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота была оснащена газогенераторными установками. Для установки на обычные грузовики были разработаны установки НАТИ-Г69 для ЗИС-5 и НАТИ-Г59 для ГАЗ-АА. К концу войны в СССР эксплуатировалось 200 тыс. газогенераторных автомобилей, тракторов, передвижных электростанций, катеров, мотовозов и других установок. Во время Второй мировой войны газогенераторные автомобили получили также распространение в Германии, Франции, Великобритании, Швеции, Финляндии, Китае, Японии, Австралии, Индии.

Эксплуатация газогенераторных машин осложнялась нехваткой кондиционного топлива из-за отсутствия достаточного количества топливозаготовительных баз, хотя решение об их строительстве было принято еще до войны. Вдобавок они нередко поставляли чурки повышенной влажности, что вело к выходу из строя дорогостоящего газогенераторного оборудования а.

После войны Уральский автомобильный завод в 1946–1952 гг. выпускал модернизированный УралЗИС-21А, а с 1952 г. УралЗИС-352 с установкой НАМИ-Г78. С 1953 г. Минский тракторный завод выпускал трелевочный трактор КТ-352Т. Это были последние серийные газогенераторы.



ЗИС-НАМИ-Г80А 1950 г.





Грузовая техника из Европы

ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ

со стоянки в Санкт-Петербурге в наличии и под заказ

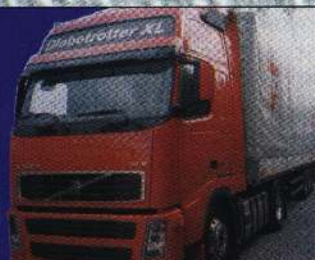
Тел.: (812) 955-9375, 973-6205

«СПЕЦАВТОСЕРВИС»

- РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ Mercedes-Benz LK 814
- ЗАПЧАСТИ: оригинальные, неоригинальные, Б/У



РЕМОНТ ПРИЦЕПОВ, ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПРИЦЕПНЫХ БАЛОК, МОСТОВ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
Тел.: (095) 772-0606



- КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
 - ПЕСКОСТРУЙКА
 - ПОКРАСКА ВСЕХ МОДЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ
 - ПРОДАЖА ПЛАСТИКОВЫХ ДЕТАЛЕЙ КАБИН
- Тел.: (095) 772-0606,
(095) 504-6418

ЗАПЧАСТИ РЕМОНТ

ТО-2 за 1,5 суток

Обслуживаем дисковый тормоз

Предъявителю скидка 3%

ИМПОРТНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ

на осях SAF, ROR, BPW,
Trailer, Fruehauf

ГАРАНТИЯ 3 МЕСЯЦА

ШИНЫ, ДИСКИ
ГРУЗОВОЙ ШИНОМОНТАЖ

По предварительной договоренности
возможна работа в выходные дни

(095)558-90-07
(доб.26)558-91-55
(095)761-92-00

фирма "ТракМоторс"

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ, АВТОБУСОВ И СПЕЦТЕХНИКИ

MB

Scania

Volvo

MAN

KHD

Iveco

Daf



Поршнекомплекты, гильзы, поршневые кольца,
прокладки, фильтры **KS, Mahle, AE, Victor Reinz**

Плунжерные пары, распылители, ремкомплекты ТНВД,
подкачивающие насосы, клапана **Bosch, DTP, Flag**

Турбокомпрессоры **KKK, Schwitzer, Garret, Holset**

Водяные помпы, сцепления, амортизаторы, радиаторы,
тормозные накладки **Sachs, Boge, Behr, Jurid**

Рулевые тяги, наконечники, сайлентблоки, шкворня,
пневморессоры, компрессоры, воздушные краны,
подшипники **Wabco, Knorr, Febi, SKF, ContiTech**

Москва, ш. Энтузиастов, д. 31, офис 33
тел./факс: (095) 540-1067 (многоканальный)

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

"Лубристар" - официальный
дистрибьютор смазочных
материалов Esso и Mobil
Тел./Факс: (095) 105-0015
www.lubristar.ru

ESSO Mobil

Lubristar®



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 (095) 746 3944
+7 (095) 784 3944

WEST REIFEN "ЗАПАДНОЕ КОЛЕСО"

ГРУЗОВЫЕ ЗАПЧАСТИ
от лучших европейских производителей
оптовые и розничные продажи



MANLE BOSCH SAF WABCO

Магазин запчастей, автосервис
Москва, ул. Иловайская, 38А
ОАО "Интертрансэкспедиция"

Тел/Факс: (095) 739-0631

РЕССОРЫ И ПОЛУРЕССОРЫ

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



Горьковское шоссе, д. 1, (100 м от МКАД)
Тел./факс: (095) 730-2668, Тел.: 506-2602, 517-4147
e-mail: chudakov@mtu-net.ru

ИНТКОМ-СЕРВИС

Ремонт любой сложности
ТО п/прицепов и тягачей
европейского производства
Ремонт воздушной системы

ЗАПЧАСТИ
BPW, SAF, ROR



тел./факс: 470-0202
моб.: 8-926-262-1720
8-916-600-0042
Москва, Ярославское ш.
п/т. «Северинин», влад. № 10

ДИАГНОСТИКА БЕСПЛАТНО!

АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

МАЗ, КАМАЗ
ЗИЛ, ГАЗ
УАЗ

Широкий
ассортимент
Низкие цены

23 км. МКАД
КОМПАКС
«Развилка»

(095) 746-0914
355-9739
355-9628

www.vialkom.narod.ru
E-mail: alpha-avto@mtu-net.ru




ООО «БАТ»

Изготовление и ремонт тентов,
каркасов, ворот, летних кафе
брезентовых автопологов, ПВХ

Сварочные работы




Тел.: (095) 745-17-32
8(901) 750-17-32

Продажа полуприцепов новых и б/у

Официальный дилер
LAMBERET

ООО «ТехноТрейлер»

тел.: (095) 130-54-01
тел/факс: 552-55-50
e-mail: dy@d2d.ru



СЕРВИС

ЗАПЧАСТИ

для импортных
ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
И АВТОПРИЦЕПОВ
В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ

80 км. МКАД
Авторынок ТЭНЕК

ВРЕМЯ РАБОТЫ 9.00-19.00
Тел./факс: (095) 484-1643
Тел.: 744-3841, 728-8108
E-mail: fura_mos@pochta.ru



VOLVO
SCANIA
MB
MAN
DAF
RENAULT

BPW
ROR
SAF
FRUEHAUF
TRAILOR

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) 201-90-68
101-7582, 724-3953
E-mail: teknogrup@teknogrup.ru
www.teknogrup.ru

Кто машине верный друг - приезжает в ТЕХНОГРУП!



Михаил Ожерельев
Фото Дмитрия Жигульского
Схемы BOSCH и VOLVO



Моторный интеллект

Традиционно на блочные ТНВД устанавливались регуляторы двух типов: двухрежимный и всережимный. В первом автоматически отслеживаются только два режима – холостой ход и максимальные обороты, а водитель педалью задает подачу топлива. Соответственно торможение двигателем начинается после того, как двигатель «раскрутится» до максимальной скорости. Во «всережимнике» водитель задает педалью частоту вращения коленвала, а уж подачу топлива регулятор определяет сам. Это очень удобно на трассе, однако поскольку при потере оборотов регулятор выдает полную подачу топлива, он хоронит большую часть проходимости – о езде «внатяг» можно забыть. Да и в городском цикле склонность «всережимника» к полной подаче оборачивается несколькими дополнительно сожженными литрами солярки. Сегодня передовая техника ушла далеко вперед, зарубежные фирмы успели забыть, что такое центробежный регулятор, но системы управления двигателями по-прежнему остаются двух- и всережимными. Правда, теперь уже электронными...

Сегодня автомобильная электроника прочно прижилась практически во всех системах современного грузовика. Характерным примером этого является система управления дизельным двигателем. Изложим тему популярно.

Известно, что рабочий процесс дизеля отличается внутренним (то есть происходящим внутри цилиндра) смесеобразованием и регулируется количеством подаваемого топлива. В конструкциях топливных систем современных двигателей намечаются две тенденции:

– увеличение давления впрыска для улучшения качества распыливания топлива с одновременной оптимизацией процесса сгорания;

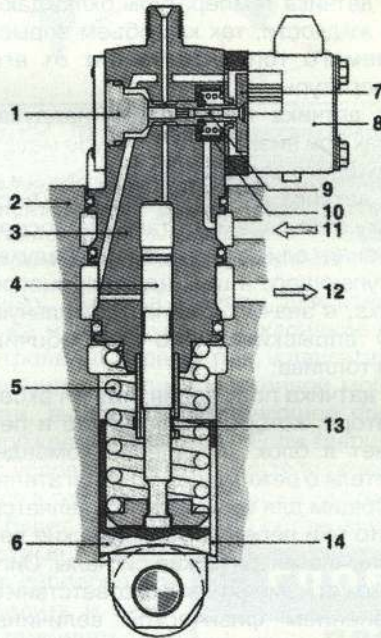
– электронное управление процессом впрыска путем индивидуальной регулировки времени впрыска.

Для увеличения давления впрыска рядные ТНВД повсеместно заменяются на индивидуальные для каждого цилиндра модульные конструкции: насос-форсунки (PDE) – это Volvo, Scania, Detroit Diesel, Cummins, или

насосные секции, встроенные в блок цилиндров (PLD) – это Mercedes-Benz Actros, DAF. Повышенная жесткость и минимальная длина либо полное от-

Элемент насоса высокого давления с электромагнитным клапаном 2/2 (PLD):

- 1 – упор перемещения иглы клапана;
- 2 – головка блока цилиндров двигателя;
- 3 – корпус насоса;
- 4 – плунжер; 5 – возвратная пружина;
- 6 – роликовый толкатель; 7 – диск якоря;
- 8 – статор; 9 – игла клапана; 10 – фильтр;
- 11 – подача топлива;
- 12 – возврат топлива; 13 – фиксатор;
- 14 – установочный паз



сутствие топливных трубок высокого давления позволяют поднять уровень давления впрыска до 1800 бар (официальный эквивалент запрещенных кгс/см²).

Отдельным пунктом отметим топливную систему Common Rail, пока еще в нашей стране реже встречающуюся, но не менее интересную и перспективную. Используя схему, напоминающую систему питания бензинового двигателя: общий насос, аккумулятор давления и электронные форсунки, можно легко осуществлять многоимпульсный впрыск. Правда, давление впрыска может превышать 2000 бар, а выполняется он непосредственно в цилиндр. Пример установки: Mercedes-Benz моделей Sprinter и Vito, MAN D 20, Renault.

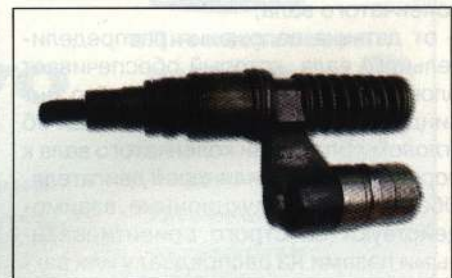
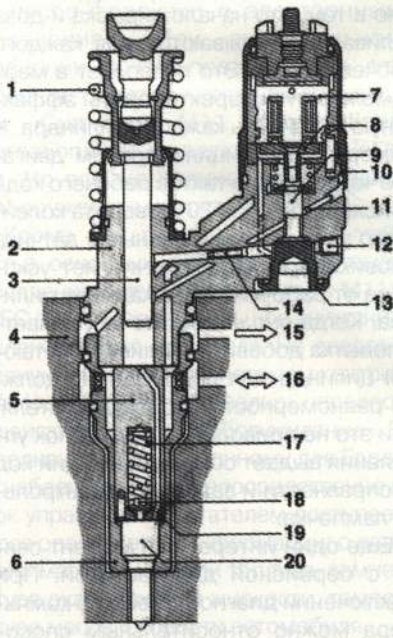
Теперь о схеме PLD. И конструкция, и принцип работы всех насос-форсунок одинаков. В общем корпусе размещены плунжерная пара, распылитель и интегральный электромагнитный (соленоидный) клапан. Корпус жестко закреплен в головке блока с помощью специального

кронштейна. Топливо поступает в насос-форсунку из системы низкого давления через специальный канал в головке блока. Чаще всего этих каналов два: подача топлива и слив («обратка»). Давление топлива в подающем канале должно быть достаточным для полноценного снабжения всех (для большинства полноразмерных дизелей – шести) насос-форсунок, оно создается топливным насосом и регулируется перепускным клапаном. На двигателях Scania инженеры ограничились одним каналом, расположив его с левой стороны головки блока под впускным коллектором. Забегая вперед, отметим, что на практике такая конструкция иногда создает определенные трудности при прокачке топливной системы: для полного удаления воздуха давления насоса ручной подкачки часто оказывается недостаточно, и приходится проворачивать двигатель стартером.

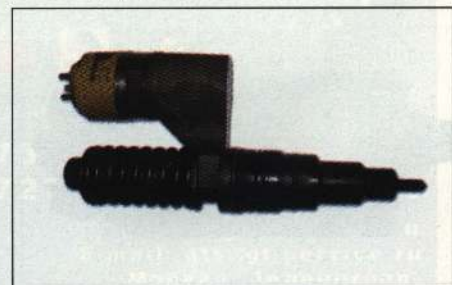
Плунжер насос-форсунки приводится в действие специальным кулачком распредвала. Он перемещает рычаг, который перемещает плунжер вниз, создавая давление. В зависимости от положения электромагнитного клапана топливо или под давлением поступает к распылителю форсунки, или проходит в магистраль слива. Быстродействующий соленоидный клапан по сигналу блока управления двигателем и в соответствии с заложенной в последний программой обеспечивает точную регулировку времени начала, продолжительности и характера протекания впрыска топлива. Мощность впрыска, передающаяся от распределительного вала к плунжеру довольно велика: в частности, действующая на плунжер сила может превышать 1,3 т.

Блок насос-форсунки (PDE):

- 1 – пружина; 2 – корпус насоса;
- 3 – плунжер насоса;
- 4 – головка цилиндра;
- 5 – держатель пружины;
- 6 – стяжная гайка;
- 7 – статор; 8 – якорная пластина;
- 9 – игла соленоидного клапана;
- 10 – стяжная гайка соленоидного клапана;
- 11 – заглушка канала высокого давления;
- 12 – заглушка канала низкого давления;
- 13 – упор иглы солеоида;
- 14 – сужение; 15 – возврат топлива;
- 16 – подача топлива; 17 – инжектор;
- 18 – нажимной штифт; 19 – прокладка;
- 20 – распылитель



Насос-форсунка Scania



Насос-форсунка Volvo





Блок управления двигателем D 12 Volvo

На двигателях Mercedes-Benz Actros используется схема PDE. Индивидуальные для каждого цилиндра насосные секции установлены в блоке цилиндров и так же, как и насос-форсунки, приводятся в действие кулачками основного распредвала. Здесь секция также работает в паре с электромагнитным клапаном, но форсунка является отдельным устройством и установлена в головке цилиндра. Она соединена с насосной секцией короткой трубкой высокого давления.

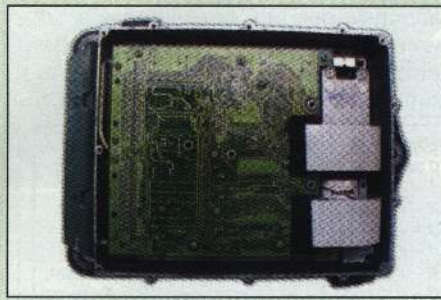
Теперь об обещанной электронике. Задача моторного интеллекта – управлять двигателем, подавая команды на соленоиды электромагнитных клапанов, регулирующих давление в каналах высокого давления и являющихся в данном случае исполнительными механизмами. «Серое вещество» сосредоточено в блоке управления с соответствующим программным обеспечением. Рассмотрим тему на примере двигателя D 12 автомобиля Volvo.

Для управления подачей топлива блок управления получает следующие сигналы:

- от датчика, установленного на картере маховика и определяющего скорость вращения и угловое положение коленчатого вала;
- от датчика положения распределительного вала, который обеспечивает блок управления информацией о цилиндре N1, делая привязку данных об угловом положении коленчатого вала к порядку работы цилиндров двигателя. Оба датчика – индукционные, взаимодействуют со строго ориентированными пазами на распредвале или закрепленном на нем диске, или с зубья-



Разрыв сварного шва «топливной ванны»



ми маховика. Конструкция датчиков очень похожа на датчики ABS.

- от датчика температуры охлаждающей жидкости, так как объем впрыскиваемого топлива зависит от его температуры;
- от датчика температуры наддува, так как при низкой температуре масса воздушного заряда больше;
- от датчика давления наддува, поскольку этот параметр также непосредственно влияет на массу воздуха, поступающего в цилиндр в процессе впуска, а значит, и на максимальную дозу впрыскиваемого за рабочий цикл топлива;
- от датчика положения педали акселератора, который собственно и передает в блок управления команды водителя о режиме работы двигателя.

Общим для всех датчиков является то, что они переводят физические величины в электрические сигналы. Сигнал может изменяться в соответствии с изменением физической величины (аналогично ей) – такой датчик называют «аналоговым», или переводиться в двоичный машинный код (бинарную систему) – единственный язык, понятный процессору блока управления («оцифровывать» величину). Датчик, выдающий бинарный сигнал, называют цифровым. Первые системы электронного управления двигателем имели только аналоговые датчики, которые с течением времени постепенно вытесняются (процесс еще не закончился!) цифровыми. Так что сегодня на грузовиках, находящихся в эксплуатации, можно обнаружить как те, так и другие.

Обработывая полученные данные, блок управления производит громадный объем вычислительных операций в ограниченное время. В памяти ЭБУ заложено большое количество информации для правильного расчета. В частности, содержатся данные, необходимые для работы двигателя в различных режимах – пуска, максимальной мощности, максимального крутящего момента и ограничения максимальных оборотов и т.д. Вводя соответствующие корректировки в программное обеспечение, можно

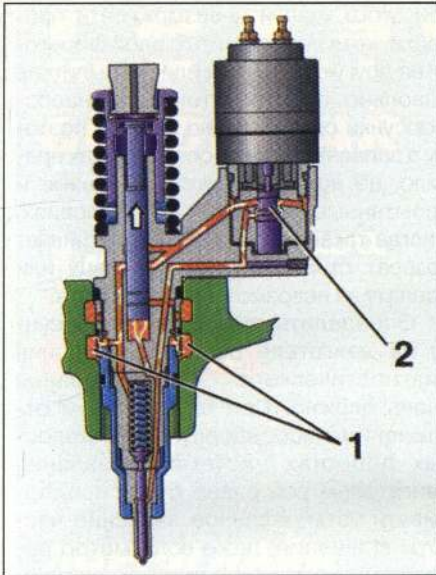
изменить мощность двигателя.

На грузовиках последнего поколения блок управления двигателем является частью электронной системы управления автомобилем в целом, точно так же, как и ABS, ASR, электронная система переключения передач, но исполнительными элементами моторного тормоза (при его наличии) он управляет самостоятельно.

Непрерывным атрибутом сложной электронной системы является диагностика. При запуске двигателя система производит самопроверку аналогично компьютеру, обнаруженные неисправности заносятся в память и на приборной панели появляется сообщение (зажигается контрольная лампа неисправности). Водитель может проявить любопытство и путем простых манипуляций определить неисправности, записанные в память компьютера (при наличии под рукой списка кодов). Это так называемая «водительская проверка». При желании проверку можно дополнить регулировкой. Например, число оборотов холостого хода регулируется рычагом круиз-контроля прямо с рабочего места водителя. Более серьезным видом проверки является сервисная диагностика, когда все обнаруженные неисправности выводятся на экран специально подключенного диагностического компьютера.

При выявлении неисправности в какой-либо электрической цепи блок управления записывает ее код и включает аварийную программу, позволяющую временно обойтись без неисправного элемента. С электрикой все понятно, но каким образом электроника диагностирует неисправности самого двигателя? Дело в том, что начало впрыска и доза топлива рассчитываются для каждого рабочего цикла. Это позволяет в меру возможности корректировать эффективную мощность каждого цилиндра. К примеру, в шестицилиндровом двигателе чередование тактов рабочего хода происходит через 120° поворота коленчатого вала. Получая данные с датчика маховика, компьютер вычисляет ускорение от рабочего такта каждого цилиндра. Когда оно недостаточно, делается попытка добавить топлива в отстающий цилиндр для поддержания должной равномерности работы двигателя. Если это не приводит к успеху, блок управления выдает соответствующий код неисправности и зажигается контрольная лампочка.

Еще один интересный момент связан с сервисной диагностикой. При подключении диагностического компьютера можно относительным способом проверить компрессию и эффек-



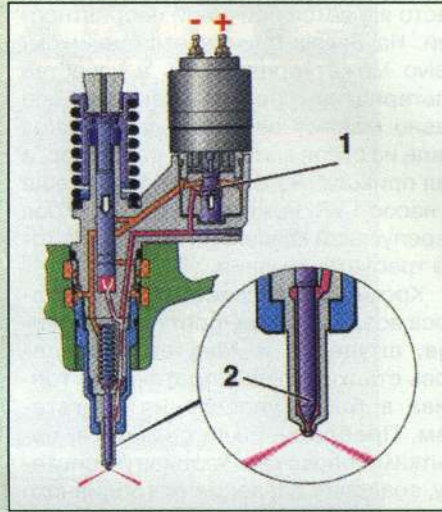
Свободный проход топлива. Клапан 2 находится в открытом состоянии, топливо через канал 1 заполняет все свободное место в форсунке

тивность работы каждого цилиндра. Величина компрессии определяется при проворачивании двигателя стартером, а эффективность работы – при поочередном отключении подачи топлива в каждом цилиндре. Поскольку работоспособность снятой с двигателя топливной аппаратуры не гарантирует ее нормального функционирования на моторе, такой вид диагностики становится практически незаменимым.

Интеллектуальный обзор нельзя считать законченным без рассказа об аналогичных системах на американских «траках». Современные двигатели Detroit Diesel, Cummins, Caterpillar уже давно используют в топливной системе насос-форсунки с электронным управлением. При внимательном сравнении можно предположить отдаленное родство между американским Cummins M11 (Freightliner, International) и шведским D12 (Volvo FH). Но все же разницу видно даже невооруженным глазом.

Кроме уже рассмотренных в этой статье основных функций в системах управления Select Plus (Cummins M11), DDEC (Detroit Diesel) большое внимание уделено защите двигателя. Не доверяя различным бортовым системам контроля в Новом Свете постарались перевести двигатель на «самообслуживание». В дополнение к традиционному для Европы набору датчиков непосредственно в блок управления двигателем поступает масса оперативной информации: о давлении масла, давлении топлива, температуре охлаждающей жидкости, температуре масла, скорости автомобиля...

Используя перечисленную инфор-

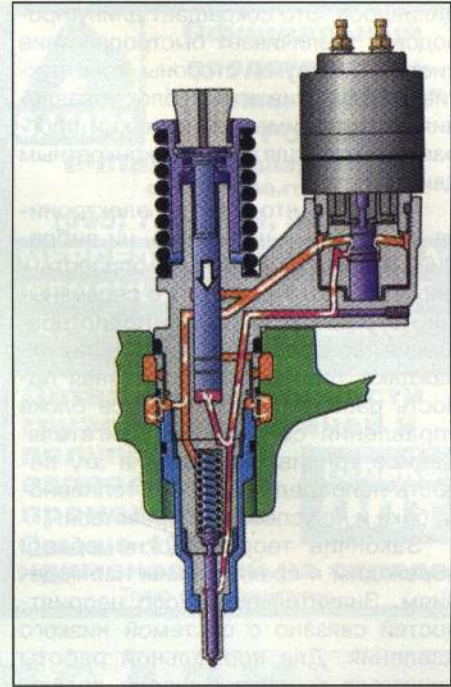


Впрыск. При подаче электрического импульса клапан 1 закрывается. Давление топлива при движении поршня вниз резко повышается. Топливо впрыскивается через распылитель 2 в камеру сгорания

мацию, система защиты двигателя тут же отреагирует на отклонение от контрольных параметров, и двигатель перейдет в режим заниженной мощности, выдав соответствующее предупреждение водителю. Если аварийные условия работы двигателя сохранятся в течение 30 с, то силовой агрегат будет принудительно остановлен.

Система Select Plus способна определить и зарегистрировать все отклонения от нормальной работы двигателя. Регистрация дефектов производится с помощью цифрового кода. В память записываются две его разновидности: коды управления топливной системой и коды системы защиты двигателя. Подключив диагностический компьютер, можно прочесть полную «историю болезни». Иными словами, чувствуется деловой подход.

В прошлые годы для блока управления топлива, управления подыскивали «комфортные места» внутри



Для моментального прекращения впрыска необходимо ослабить давление топлива в форсунке, что достигается отключением импульса к соленоиду и открытием клапана

кабины. Однако на выпускаемых сегодня грузовиках моторный компьютер автопроизводители всех континентов размещают непосредственно на блоке

ГЛОБАЛ ТРАК СЕРВИС

ПРОДАЖА ЗАПЧАСТЕЙ
ВСЕГДА В НАЛИЧИИ НА СКЛАДЕ:

- Амортизаторы **KONI** BUS TRUCK & TRAILER
- Оригинальные запчасти **VOLVO**
- Оригинальные запчасти к осевым агрегатам **BPW, SAF, ROR**
- Тормозные накладки **BERAL**
- Пневморессоры **GOODYEAR WABCO**
- Седельные и тягово-сцепные устройства **+GF+, V.ORLANDI**

BPW SAF ROR VORLANDI

Продажа оптом и в розницу

Тел: (095) 739-62-20, 739-62-02
727-42-20, 727-42-22

www.gt-service.ru
E-mail: gts@gt-service.ru
Москва, Зеленоград,
3-й Западный проезд, д.8, стр 1.

GT GLOBAL TRUCK SERVICE



цилиндров. Это сокращает длину проводов и увеличивает быстродействие системы, с другой стороны, конструктивно подчеркивает, что блок управления является именной частью и программируется для работы с конкретным двигателем.

Известно, что сложная электроника не любит ни перегрева, ни вибраций, и непосредственная близость к блоку двигателя связана с серьезными неприятностями. Для предотвращения перегрева блок управления охлаждаются топливом. Герметичная полость расположена в корпусе блока управления со стороны двигателя. Свежее топливо попадает в эту полость непосредственно из топливного бака и не успевает нагреваться.

Закончив теоретический обзор, переходим к практическим наблюдениям. Значительное число неприятностей связано с системой низкого давления. Для нормальной работы двигателя топливный насос должен создавать давление в пределах 2,0–4,5 бар (у американцев даже больше). Пробегаая без остановки тему своевременной замены топливных фильтров как само собой разумеющееся обстоятельство, отметим, что топливоподкачивающий насос довольно

часто является причиной неприятностей. На Scania он меняется целиком, Volvo может предложить в качестве альтернативы ремкомплект (но все равно меняют целиком), а на Actros чаще из строя выходит не сам насос, а вал привода, на котором «сидит» еще и насос ГУР. Реже выходит из строя перепускной клапан, но эта деталь тоже требует внимания.

Кроме общеизвестных мест подсоса воздуха в виде протертых шлангов, штуцеров и хомутов приходилось сталкиваться с протечками топлива в блоке управления двигателем. Проблемы были связаны с попытками прокачать топливную систему, создавая давление от топливного бака, а также с замерзанием воды, находящейся иногда в топливе. Задняя стенка блока управления лопаются по сварному шву, и он становится «выставочным экспонатом». Теоретически и практически можно попробовать заварить трещину аргоновой сваркой, но для этого придется освободить алюминиевый корпус от всей электронной начинки.

Теперь о насос-форсунках. При возникновении неисправности узел меняется целиком. Ремонт непопулярен из-за отсутствия в продаже составных час-

тей этого узла и невозможности проверки, хотя переставить с одной форсунки на другую соленоид или распылитель довольно просто. Стоимость насос-форсунки сравнительно высока, поэтому в запасные части поступают, как правило, не новые, а восстановленные и испытанные в заводских условиях. Иногда такая покупка предусматривает возврат старой детали продавцу или доплату за невозможность возврата.

Определить неисправную форсунку на двигателе без использования диагностического оборудования очень сложно. При проверочном отключении насос-форсунок на холостых оборотах система управления двигателем все равно будет поддерживать установленное значение частоты вращения, даже если мотор работает на четырех цилиндрах, по тахометру не определишься. Достоверными критериями в данном случае могут стать изменение дымности выхлопа и соответствующий код неисправности, выданный контрольной лампой. Замена насос-форсунки – операция средней сложности, и при большом желании ею можно быстро овладеть.

Надеемся, что изложенный материал принесет читателям практическую пользу.

Запчасти на Американские грузовики

«АВТО-31»



МКАД 31 км



**ТЫ НЕ ЗАБЫЛ
ПРО ЗАПЧАСТИ?**

ТОЛЬКО У НАС!

722-22-71

ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ ЗАПЧАСТИ

GOOD YEAR
Kormoran FULDA

MICHELIN Sava
Mercedes-Benz

BRIDGESTONE Firestone
RENAULT

Восстановление грузовых шин

IVECO DAF
SCANIA

VOLVO
SAF MAN

ЛОРРИ ЛАЙН
УВЕРЕННОСТЬ В НАДЕЖНОСТИ

Тел.: (095) 101-3606
Москва, ул. Рябиновая, д. 26

SAMPA Официальный представитель фирмы "SAMPA" в России

e-mail: autosnab@alo.ru
opt@sampa.ru

(095) 741-3548, 943-9243

**MERCEDES VOLVO SCANIA
RENAULT IVECO MAN DAF
BPW SAF ROR FRIENHAUF
TRAILOR**

Детали ходовой части грузовиков, тягачей и полуприцепов европейского производства.

ТОЛЬКО ОПТ

Свыше 1200 наименований на складе

Товар сертифицирован

Ремонт импортной грузовой и прицепной техники
Запчасти оптом и в розницу

СЕРВИС DAF, MAN, MB

Компьютерная диагностика
Регулировка схождения

ROR, SAF, BPW
Тел.: (095) 980-9128
995-1734
E-mail: adampolis.m@mtu-net.ru

ADAMPOLIS+M
Joint stock company
Truck @ Trailer Service



ООО "РУСАРМ"

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ ИМПОРТНЫХ АВТОБУСОВ И ГРУЗОВИКОВ

RUS ARM
SPARE PARTS PRODUCTS

К ДВИГАТЕЛЮ
ПО ХОДОВОЙ
ТРАНСМИССИЯ
ОПТИКА

109518, Москва, РФ
2-й Грайвороновский пр.
40А, Завод «Сатурн»
офис :38

Тел : (095) 956 61 95
Факс : (095) 232 48 38
E-Mail : info@rusarm.com.ru
Web : www.rusarm.com.ru

НОВЫЙ
MAN MB VOLVO SCANIA DAF IVECO RV1

ОПТОМ И В РОЗНИЦУ
ЗАПЧАСТИ
К ГРУЗОВЫМ А/М ПРИЦЕПАМ
ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА



г. МОСКВА, УЛ. РЯБИНОВАЯ 44,
biznesauto@mail.ru
тел. 448-80-34; 784-86-00;

МАГАЗИН
BPW ROR SAF TRAILOR FRUEHAUF KASSBOHRER

ПНЕВМОРЕССОРЫ
Firestone

ТОРМОЗНЫЕ НАКЛАДКИ
PAGID FOMAR ROULUNDS

ПНЕВМОАППАРАТУРА
WABCO

ФИЛЬТРЫ
ВОЗДУШНЫЕ, ТОПЛИВНЫЕ, МАСЛЯНЫЕ, ОСУШИТЕЛИ

BOSCH

РАСПЫЛИТЕЛИ, ПЛУНЖЕРНЫЕ ПАРЫ, ФОРСУНКИ
ЭЛЕКТРОМОТОРЫ, РЕМКМПЛЕКТЫ, КЛАПАНА

АМОРТИЗАТОРЫ, ДИСКИ ТОРМОЗНЫЕ, ВТУЛКИ
САЙЛЕНТБЛОКИ, КРЕСТОВИНЫ, ГЯКИ РУЛЕВЫЕ
ПОДШИПНИКИ, ДАТЧИКИ, РЕМКМПЛЕКТЫ
ПРУЖИНЫ, ШКВОРНИ, САЛЬНИКИ, ТРЕЩЕТКИ

ebi

КЛЁПКА НАКЛАДОК



Для тягачей, п/прицепов автобусов
Расточка тормозных барабанов

тел.: (095) 772-06-06

Алексей Мошков
Фото автора



66

А четыре – лучше?

На улицах и дорогах все чаще и чаще встречаются четырехосные машины из ближнего и дальнего зарубежья. Чтобы оценить достоинства и недостатки этой схемы, мы отправились на московское предприятие «Авто-28», наряду с трехосными МАЗ-5516, эксплуатирующее 10 четырехосных МЗКТ-65151

На стоянке и в ремзоне

МЗКТ служат с марта 2003-го, и к весне 2005 г. успели пройти 70 – 100 тыс. км. На первый взгляд, оба минских самосвала очень похожи: глядя на МЗКТ, можно подумать, что это слегка подросший МАЗ, под который подкатили еще одну ось. На самом деле различия между двумя машинами гораздо серьезнее. Единственная крупная общая часть – это кабина, да и та у трехосных самосвалов, эксплуатирующихся на предприятии, спальная, а у МЗКТ – дневная. Она расположена выше, чем на МАЗе, из-за чего кажется, что машина имеет лучшую проходимость, что, кстати, весьма обманчиво. Как и прежде, кабины, если за ними следить, служат по пять и более лет.

Под кабинами у обоих автомобилей скрываются похожие снаружи, но совершенно разные внутри двигатели ЯМЗ-238 и ЯМЗ-7511. Потому что не все «7511» имеют отдельные головки. В частности, «7511.10.06» и «7512.10», а именно их и устанавливают на заводе тягачей

на четырехосники, внешне неотличимы от «восьмерок» двухсотой серии. Даже сняв клапанную крышку, не увидишь разницы. Принадлежность к новому семейству выдает только ТНВД. Боковых крышек у него нет, а плунжерные пары вынимаются через верх. Насос рассчитан на давление 270 бар (современный эквивалент запрещенных к применению кгс/см²), против 200 у прежней модели. В связи с большим усилием, необходимым для проворачивания нового ТНВД, изменился и привод насоса. Кстати, по той же причине имеющиеся на предприятии станды вначале не могли работать с ними, и насосы возили на ремонт в Ярославль.

Про турбины которыми оснащены новые дизели, можно бы сказать, что работают без проблем, не будь маленькой неприятности: несколько штук разлетелось на куски. Препятствие турбины, хоть и умирало чаще, но по-тихому, что затрудняло определение причины появления черного дыма. Зато теперь сразу все ясно! Но в целом двигатель, как и

любой другой ЯМЗ, хлопот доставляет немного. Сальники коленвала и коробки не текут, а привод помпы получил нормальное натяжение вместо пакостных треугольных пластин между половинками шкива.

Когда пробег машин приблизился к ста тысячам, появились проблемы с опорами дизеля. Сначала меняли задние резинки, потом сами опоры, а вскоре дело дошло и до передней площадки, которой двигатель упирается в резинку. Причина не ясна, так как явление наблюдается только на самосвалах. Ни на обычных МАЗах, ни на железнодорожной технике, ни у ковшовых погрузчиков ничего подобного не встречалось.

Двигателями ЯМЗ-7511.10 с отдельными головками на самосвалах нет, но на предприятии имеют опыт работы и с ними. По словам ремонтников, все достоинства такой головки теряются из-за необходимости каждый раз при демонтаже отвинчивать и привинчивать коллекторы. На старых моделях замена прокладки головки занимает меньше времени, хотя и требует больших усилий. Прокладки, кстати, для «238» и «7511» с цельной головкой тоже разные. Сцепление как на МАЗах, так и на МЗКТ первоначально стояло однодисковое. Но на МАЗах его довольно быстро заменили более привычным и надежным двухдисковым. На МЗКТ сцепление осталось прежним. В процессе эксплуатации МЗКТ неоднократно выходил из строя третий (проходной ведущий) мост. Он на предприятии считается самым уязвимым местом машины в целом.



МАЗ-5516 и МЗКТ-65151

Крепление колес на шпильках, поэтому задние колеса требуют особого внимания и постоянной подтяжки, иначе шпильки срывает. «Комбинатовские» ремонтники (когда нынешний «Авто-28» именовался «Автокомбинатом № 28 Мосстройтранса») с ностальгией вспоминают футорки, которыми в прошлом крепились внутренние скаты. Они полагают, что такое крепление надежнее (только для ремонтников; наверное, потому, что за срезанные шпильки шкурили не их, а водителей. Ред.). Резина на МЗКТ ходит по 50 – 60 тыс. км, но на передних управляемых осях изнашивается быстрее, поэтому регулярной перестановкой колес пренебрегать не следует. Столкнулись на комбинате и с изломом рулевых сошек, но ударяться в крайность и менять их на всех машинах не стали, так как неприятность произошла при попытке вывернуть руль до упора на стоящем самосвале, и, возможно, колеса во что-то уперлись. В день визита один МЗКТ стоял с двумя разобранными пе-



Водитель Виктор машиной доволен

редними правыми рессорами. В обеих меняли по одному листу. По словам ремонтников, ситуация нетипичная. Поскольку передние колеса отсутствовали, любознательному взгляду открылось необычное расположение энергоаккумуляторов стояночного тормоза на второй и третьей осях, а на первой и четвертой – тормозные камеры.

Главное достоинство МЗКТ – это рама, которая обладает завидной прочностью и не идет «винтом» ни при каких обстоятельствах. Если на двухосных МАЗах скрутить ее проще простого, а на трехосных – можно, если постараться, то на МЗКТ даже после опрокидывания грузовой машины достаточно поставить автомобиль на колеса и продолжать работать. Маленькие трещины появляются только на подрамнике. В общем, за исключением третьего моста машина особых проблем ремонтникам не доставляет.

На линии

Теперь посмотрим, как работает водителям на минских четырехосниках. Субботнее утро. Наш МЗКТ с кузовом, доверху набитым глиной, стоит в очереди перед выездом со стройки. Почему так долго? Воображение рисует тотальный шмон и мойку всей машины, включая двигатель и коврики в кабине. Но все оказывается намного проще. Выезд – хуже некуда. Нужно повернуть на 90° в узком коридорчике, образованном забором и стеной дома. И если трехосники еще кое-как справляются с упражнением, то у водителя МЗКТ вид препятствия вызывает тихую тоску. Мы



На этой негнувшейся длинноте еще хуже, чем с полуприцепом





Некоторые ограничения, это еще слабо сказано. Выехать отсюда удастся с четвертой попытки

дергаемся вперед – назад, упираясь то в забор, то в стену дома. Наконец, на пятом дубле нам удастся выбраться, и самосвал покатил в сторону загородной свалки. «Что, маневренность – совсем никуда?» – интересуюсь у водителя. «Да нет, в городе нормально, главное – в «гиблые места» не соваться. А так, проехать везде можно, только не с первого раза», – отвечает он.

Тем временем наш четырехосник выбирается на Ярославское шоссе, и начинается разгон. Это – нечто особенное. Четыре сотни «лошадей» груженной под завязку машине помогают мало. Хоть и тронулись мы с третьей передачи в девятиступенчатой коробке, но больше передачи не пропускаем. Обороты приходится держать между полутора и двумя тысячами, только так чувствуется хоть какое-то ускорение, немногим большее, чем у поезда. Интересно, сколько же мы сейчас весим? Ведь в кузове глина. Взвешивания самосвалы не проходят, и точной величины никто не знает, но водитель Виктор рассказывает, что недавно гаишники один самосвал взвесили, оказалось 54 тонны.

Наблюдая за процессом переключения передач, замечаю, что сцеплением здесь пользоваться не принято. Разве что при трогании с места и переключениях вниз. Вот так утер МЗКТ нос иномаркам, и безо всякой электроники! Да здравствует однодисковое сцепление, которого, если ездить по науке, хватает на 7 (семь) тыс. км! А так ничего: ес-



Самосвал во всей красе

ли за первые 19 тыс. поменяли три сцепления, то после того, как перестали им пользоваться, проехали 72 тыс. км, и все нормально. Главное – подловить момент, когда можно без усилий включить передачу. Кстати, схема переключения нормальная, а не как у обычной ярославской «пятиступки». Четыре передачи (с шестой по девятую) в верхнем диапазоне соответствуют четырем (со второй по пятую) в нижнем. Пока я вам все это рассказываю, скорость увеличилась до 70 км/ч на восьмой передаче. На тахометре 2000 об/мин. Есть ли смысл переключаться, ведь машина почти не разгоняется? Оказалось, есть. Благодаря запасу момента двигатель в состоянии разогнать тяжелогруженый самосвал до 75 – 80 км/ч.

Ну вот! Только разогнались, приходится тормозить перед светофором. «Зеленый» загорается, когда машина почти остановилась. Новый разгон начинаем с шестой передачи при 1000 об/мин. Хуже всего, что перед нами гора, но уходить в нижний диапазон Виктор не хочет. Первые двадцать секунд ничего не происходит, только появляется запах горелого. Что это, сцепление? Нет, это выгорает масло, попавшее на выхлопную трубу из слезящегося подъемника кузова. Издевательство над мотором страшное, но ЯМЗ-7511 стойко выносит все эти пытки. Единственной крупной неисправностью двигателя этого самосвала была утечка топлива в масло через ТНВД. Насос поменяли.



С натугою тащится медленно в гору

Несмотря на скромную динамику груженого самосвала, 22 км до свалки пролетели менее чем за полчаса, отчасти благодаря выходному дню. На свалке относительно чисто и культурно, даже проложена бетонная дорожка до места выгрузки, так что ехать по грунту приходится совсем немного. Хотя земля уже сухая, машина оставляет заметную колею. «А по мокрому сюда лучше совсем не соваться, застревают МЗКТ моментально. Даже межосевая и межколесные блокировки не спасают», – говорит Виктор. После разгрузки поведение самосвала на дороге заметно улучшается. Можно пропускать передачи, да и «максималка» теперь больше 90. А что касается расхода топлива, то по циклу «порожний – груженный» в среднем выходит около 60 л «на сотню».

Норма на сегодня – 90 км с грузом, и несмотря на позднее начало работ, сделано более 60. Похоже, перевыполнение и премиальные уже обеспечены. Интересно у Виктора, а на трехосном МАЗе сумел бы проехать больше? «Нет, вряд ли. Ну, может, на пару минут быст-



А вот и он, «критический» мост

рее круг прошел. Зато на МЗКТ расценки выше», – отвечает он. И это правда. Трехосник МАЗ-5516, который опередил нас на полкилометра по пути к свалке, не может увеличить отрыв от пустого МЗКТ и маячит перед нами всю обратную дорогу.

Считаем деньги

Водители машины довольны, особых проблем ремонтникам она тоже не приносит, а выгодно ли эксплуатировать МЗКТ владельцу? Конечно, теоретически четырехосная машина подкупает тем, что при незначительном увеличении затрат производительность увеличивается весьма неплохо. Ведь хотя грузоподъемность новой машины выросла только на четверть, с 20 до 25 т, объем кузова у нее больше примерно в полтора раза (10,5 и 16 м³ соответственно), а грузят у нас по принципу «сколько влезет». Примерно во столько же раз выросла и цена машины. Вместо 980 тыс. руб. за МАЗ-5516, за МЗКТ-65151 просят уже 1440 тыс. Стоимость рабочей смены для МАЗа составляет около шести тыс. руб., а для МЗКТ – около семи с половиной. А вот сравнить стоимость одной ездки для обеих машин не удалось: МЗКТ, как правило, на мелочи не размениваются и фрахтуются только на весь день.

Чтобы от теории перейти к практике, нужно иметь хотя бы минимальный опыт эксплуатации. Приобрели его на автокомбинате необычным путем: пригласили поработать коллег из Белоруссии на своих четырехосниках и только затем решили: берем. Полученный перед покупкой опыт



Это еще хорошая свалка

эксплуатации оказался весьма полезен. Конечно, техника большой грузоподъемности выгодна. Но вместе с тем выяснилось, что более крупные машины имеют ограничения по их применению в стесненных условиях стройплощадок, что мы только что и видели. А кроме того, если строительный мусор и грунт вывозятся на полигон за город, то после погодных катаклизмов первыми грунтовые дороги начинают бороздить все-таки МАЗы, поскольку у них меньше шансов завязнуть. Добавим, что заказчики предпочитают использовать МЗКТ подальше от центра города или даже в Подмоскowie (а именно туда сейчас перемещается массовое строительство), заметно возрастают затраты на подачу машины клиенту. Можно, конечно, организовать временную стоянку и на объекте, но тогда придется либо возить людей на автобусе, либо создавать для них условия на стройке, что неудобно и дорого.

В отсутствие строительных заказов на МЗКТ можно подработать на уборке снега, как и на менее крупных машинах. Конечно, старые «золотые ручки», все еще составляющие основу снегопогрузочного парка столичных (и не только) АДМБ, не в состоянии забросить снег и до половины кузова четырехосника, но ведь еще есть и ковшовые погрузчики.

Подводя итог, можно сказать, что четыре оси лучше. Но получить большую прибыль при эксплуатации четырехосной машины может только тот, кто давно работает на строительном рынке, имеет клиентуру и представляет себе ее потребности.

Благодарим ОАО «Авто-28» за помощь в подготовке материала.



Главное достоинство МЗКТ-65151 – могучая рама



Алексей Мошков



70

Где стоять грузовику?

Недавно в моей жизни произошло знаменательное событие: я стал чиновником. Но, к радости от предвкушения взяток, подношений и заграничных поездок за казенный счет примешивалась и легкая печаль: надо было куда-то пристроить «Газон», оказавшийся нежеланным гостем на родном предприятии.

Казалось, найти стоянку для среднетоннажного грузовика – что может быть проще? Вон, сколько в Москве автопредприятий, управлений механизации и им подобных заведений! Времена дефицита запчастей прошли, и вряд ли кто-то будет разбирать чужую машину, за стоянку которой заплачены деньги. Но не тут-то было! Вместе с дефицитом запчастей прошли и времена

халявного землепользования, и теперь в документах четко пишется назначение территории большинства автобаз: хранение и ремонт собственной техники. Так что никакие договоры на стоянку стороннего транспорта они заключать не имеют права, а жаль. Ведь их территория в большинстве случаев позволяет разместить до нескольких десятков единиц «чужой» техники.

Для тех, кто работает на клиентов, квартирующих на территории крупных промышленных или складских предприятий, есть вариант неофициального размещения машины на их территории. Разумеется, никакого договора в этом случае не составляется, а деньги передаются «из рук в руки». Охрана объектов в таком случае обязуется всего лишь пускать машину на территорию, но отнюдь не ох-

ранять ее, поэтому цены вполне божеские. За стоянку «маленькой» машины берут по полторы тысячи в месяц, а за «большую» – две с половиной. Здесь надо пояснить, что под «маленькой» подразумевается машина без прицепа, а под «большой» – автопоезд. Мне известен случай, когда трехзвенный автопоезд из тягача, полуприцепа и прицепа обрел «порт приписки» всего за три тысячи в месяц. Но эта лазейка открыта только «для своих», поэтому большинству владельцев грузовиков приходится бросать свои колымаги на улице либо искать место на автостоянке.

С ними тоже проблема, ведь большинство автостоянок в пределах города предназначено только для легковушек, в крайнем случае на них может разместиться «Газель». У немногих стоянок, работающих с грузовиками, свободные места появляются только случайно, невзирая на цену от 2 до 4,5 тыс. руб. в месяц. Кстати, несмотря на отсутствие мест на стоянках, у гостей города всегда есть возможность поставить на ночь грузовик под охрану возле их территории всего за 100 – 200 руб.

Ждать, когда освободиться место на стоянке, бессмысленно, поэтому можно поискать информацию о них в Интернете. Хотя сведений на эту тему в сети мало, но почти все они достоверные. Например, во время моих поисков Мострансагентство предлагало «услуги по хранению» грузовых автомобилей на стоянке под метромостом в районе станции «Коломенское», а



автохозяйство Томилинской птицефабрики предлагало постой и ремонт на своей территории. При этом цены за автомобиль типа «Бычок», «ЗИЛ» или им подобный крутятся вокруг отметки 2500 руб. за месяц.

Еще один вариант – поставить машину неподалеку за Кольцевой дорогой. Там и цены ниже, и места больше. В конце концов, я так и сделал. Стоянка «газона» обходится мне всего в 2000 руб. в месяц, а добираться до него от моего дома 7–10 минут на автобусе. Это очень удобно, машина всегда под рукой, а при загородных поездках не надо стоять в московских проб-

ках и проезжать мимо постов на въезде-выезде, где обязательно остановят и зададут глупые вопросы типа «А что вы везете? А когда последний раз пили?». Но такой вариант удобен только для тех, кто живет недалеко от МКАД.

Итак, тотального дефицита стояночных мест для грузовиков в Москве нет, и, подсуетившись, всегда можно найти место для жительства любой техники. Минимальная цена за стоянку автомобиля без прицепа составляет 1800, максимальная – 4500 рублей в месяц, а наиболее ходовая 2–3 тысячи. Но свободные места есть не по причине большого количества предложений, а вследствие почти полного отсутствия спроса. Ведь большинство владельцев по-прежнему предпочитает превращать в «автобазы» проезжую часть и дворы. Если же планы московских властей по запрещению длительных стоянок машин на дорогах и во дворах сбудутся, то существующих мест парковок не хватит даже для легковушек, не говоря уже о грузовиках. Но это не беда, я уверен в том, что городские чиновники день и ночь бьются над этой проблемой, ведь они люди отзывчивые и исполнительные. Знаю это по себе.

P.S. Когда статья готовилась к печати, на грузовиках, стоящих в нашем квартале, стали регулярно появляться «письма счастья» из РЭУ с требованием освободить территорию и обещанием доставить машину на «платную стоянку». И это только начало.



НОВЫЙ МАГАЗИН НА МКАД

23 км, Т/Д «ШИНЫ МИРА»

Большой выбор шин и запчастей
для иностранных и отечественных
грузовых и легковых автомобилей

Работаем **24 часа**

Доступные цены от лучших
поставщиков г. Москвы

Бесплатная стоянка, кафе,
шиномонтаж



(095) 399-35-47

РАДИОСТАНЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ, НОСИМЫЕ

тел: **(095) 722-22-71**

МКАД 31 км, Т/Ц АВТО 31





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

НАДЕЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ



Грузовой полуприцеп
«ТОНАР-97461»
 Участник международного
 автопробега
 «Лиссабон-Владивосток-2004»
 Тонный объемом
 от 88 до 107 м³

Полуприцеп-самосвал
«ТОНАР-9523»
 Грузоподъемность 35-45 т
 Объем от 29 до 38 м³



Трехосный полуприцеп
«ТОНАР-9746»
 Магистер
 Рефрижератор
 Тушевоз

Полуприцеп «шторник»
«ТОНАР»-97461С
 со складной
 крышей и сдвижными
 боковинами



КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ:
«ТОНАР-97462»
 под контейнеры - 40' HQ, 40'
«ТОНАР-974621»
 под контейнеры - 40', 2x20'
«ТОНАР-974622»
 [универсал]
 под контейнеры - 40' HQ, 40',
 2x20', 30', 40'

СТРАХОВАНИЕ
 ЛИЗИНГ
 КРЕДИТ
 ГАРАНТИЯ
 СЕРВИС

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

Московская область, Орехово-Зуевский р-н, 83 км шоссе Москва-Нижний Новгород, М3 «Тонар»
тел./факс: (0964 по России) (24 по Москве и МО) 16-32-49

Региональные Представители:
 г. Самара: тел.: (8462) 94-43-26 e-mail: samara@tonar.info
 Татарстан, г. Зеленодольск:
 тел.: (84371) 325-85 e-mail: kazan@tonar.info
 г. Краснодар: тел.: (861) 215-32-70 e-mail: krasnodar@tonar.info

ЕВРОТРАКСЕРВИС

ГРУЗОВАЯ АВТОТЕХНИКА
VOLVO

РЕМОНТ. ПРОДАЖА. ЗАПЧАСТИ.



**ПРАВКА РАМ
 РЕМОНТ КАБИН**
 СТАПЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ЛЮБОЙ
 СЛОЖНОСТИ НА УНИКАЛЬНОМ
 ОБОРУДОВАНИИ.
 ТЕЛ: (095) 5029970 / 72
 Москва, Очаковское ш. 32



ЭВАКУАЦИЯ ГРУЗОВИКОВ

ОТ 1 ДО 40 ТОНН

КРУГЛОСУТОЧНО

(095) 741-15-15

(095) 136-53-80



Грузим без автокранов!



Гидроманипулятор 815 4S на шасси КамАЗа
*14 тм, тах г/п 5 т, тах вылет стрелы 12,2 м

Хорошая новость для тех, кто грузит и разгружает тяжелые, крупногабаритные предметы: теперь автокран для этого не нужен! Последняя разработка специалистов ПП «Чайка-Сервис» - крановая тележка - позволяет работать автономно, без использования автомобиля. Она представляет собой рамную конструкцию с ходовой частью. На раму устанавливается гидравлический кран-гидроманипулятор, работу которого обеспечивает гидростанция, питающаяся от промышленной сети 220/380 В. До этого все краны-гидроманипуляторы ставились на шасси автомобиля. Благодаря независимости крана получается отличная экономия денег и времени. А поднимает это маленькое создание (размеры конструкции 3,5х2,2х2,5 м) более 3 тонн и забрасывает груз на высоту (длину) до 9 м массой свыше 600 кг. Под заказ возможна более мощная конструкция.



Прототип крановой тележки
*г/п более 3,2 т, тах вылет стрелы 8,9 м

Еще одна новинка от компании «Чайка-Сервис»: краны-гидроманипуляторы на базе шасси грузовиков различного тоннажа. Они - наиболее передовые технические решения в области перевозок, погрузочно-разгрузочных работ, а также ведения складского хозяйства. И теперь можно забыть об отдельно работающем кране и грузовом автомобиле. Сегодня используем все в одном.

Одной из последних разработок в данной области являются краны-гидроманипуляторы итальянской фирмы Amco Veba (давно пользующейся успехом в Германии, Канаде, Норвегии, Австралии и других странах). Поставив их на базу серийных грузовиков отечественного производства, специалисты нижегородского предприятия «Чайка-Сервис», предложили новый продукт российскому покупателю.

Симбиоз крана и грузовой автомобильной платформы позволяет увеличить интенсивность использования техники для транспортировки грузов, уменьшить до минимума ручной труд при погрузке и разгрузке, и сократить при этом количество занятых людей и единиц техники.

Основной отличительной особенностью гидроманипуляторов марки Amco Veba является весьма широкая линейка грузоподъемности с грузовым моментом от 1 до 80 тс м и вылетом стрелы от 1 до 22 метров. Сама конструкция крана предполагает несколько типовых решений крана, позволяющая обеспечить высокую компактность стрелы в сложенном состоянии. Масса итальянских кранов-манипуляторов, устанавливаемых на отечественные автомобили, находится в диапазоне от 310 кг (с грузовым моментом 1 т.м.) до 7830 кг (62 т.м.)

Вся конструкционная линейка гидроманипуляторов соответствует требованиям нового жесткого стандарта DIN 15018 и европейскому стандарту ИСО 9001. При производстве кранов используется только высококаче-

ственные материалы, которые позволяют крану надежно служить по 20-25 лет. Длительный ресурс работы гидросистем достигнут за счет увеличенных сечений магистралей, соединяющих гидроприводы и объемы резервуара с рабочей жидкостью, препятствующих нагреванию масла в системе. Блок распределителей, выполненный с микроприводами, обеспечивает управление рычагами крана без особых усилий, что положительно сказывается на ресурсе крана.

Благодаря большому выбору навесного оборудования (различные траверсы, подъемная корзина «люлька», клещевой захват для брёвен, зажимные скобы, челюстной захват (ковш) для копания и погрузки) краны-манипуляторы могут работать с любым видом груза: сыпучие материалы, брёвна, мусор, металл, бордюрный камень и др. Наибольшее применение они находят в сфере складского, коммунального хозяйства, строительстве, устройстве дорог и даже в области эксплуатации эвакуаторной техники. Последнее особенно актуально в сложных городских условиях, где не всегда удается погрузить и транспортировать разбитую или заглохшую технику к месту ремонта. Эвакуа-

Гидроманипулятор 807 Т 2S на шасси ГАЗ 33104 Валдай
*6,9 тм, тах г/п 3,4 т, тах вылет стрелы 5,3 м



тором в использовании гидравлических кранов-манипуляторов стала экономическая целесообразность их применения на транспортных средствах. Реальный срок службы кранов более 20 лет, окупаемость происходит в первые 6-9 месяцев работы.

www.amcoveba.ru, www.chaika-service.ru

Гидроманипулятор 810 1S на шасси ГАЗ 3309
*9,6 тм, тах г/п 4,2 т, тах вылет стрелы 5,9 м



Приглашаем

Краны-гидроманипуляторы Amco Veba на базе серийных грузовиков отечественного производства, установленных ПП «Чайка-Сервис» можно увидеть на выставках «МСТ-2005» (13-16 сентября), «АвтоТранс» (13-16 сентября) и «ИнтерАвто» (2-7 сентября). Все выставки пройдут в Москве в выставочном комплексе «Крокус-ЭКСПО» (пересечение МКАД (внешняя сторона, 66 км) и Волоколамского шоссе).

Гидроманипулятор 706 Т 2S на шасси ЗИЛа Бычок
*5 тм, тах г/п 2,5 т, тах вылет стрелы 5 м



тор, оснащенный краном гидроманипулятором, способен за 10-15 минут произвести погрузку автомобиля на собственную платформу или сопровождающую машину и оперативно вывезти автомобиль с места происшествия.

Для городских условий гидроманипулятор Amco Veba может быть установлен на шасси малотоннажного автомобиля («Газель», «Валдай», «Бычок», «Зубренок» и пр.) прекрасно работая в труднодоступных, стесненных условиях: во дворах, узких переулках, вблизи линий электропередач, на мостах и так далее.

В Европе каждый пятый грузовик оснащен гидроманипулятором. И мы также стремимся любым путем снизить прямые и косвенные расходы. Основным решающим фак-

Производственное предприятие **Чайка Сервис**

ЭВАКУАТОРЫ на любые а/м

ГИДРОМАНИПУЛЯТОРЫ AMCO Veba от 1 до 80 т*м на любые а/м www.amcoveba.ru

Лебедки WARN (США)
Лебедки, в том числе для джипов, профессиональные и бытовые

КРАНЫ Японские TADANO 6/у

www.chaika-service.ru, info@chaika-service.ru

КРЕДИТ И ЛИЗИНГ

ДВУХРЯДНЫЕ КАБИНЫ
буровые установки
автогидроподъемники
на а/м ГАЗ 3307/08/09

СПАЛЬНИКИ, ПОЛУПРИЦЕПЫ
ГАЗ 3307/09, ГАЗ 3302 «Газель», ГАЗ 3310 «Валдай», ГАЗ 33023 «Фермер» (эстраваемый) и другие а/м

а/м ГАЗ С ДИЗЕЛЕМ TOYOTA, NISSAN АВТОБУРГОНЫ
23 м³ 8000
16 м³ 4300

МОБИЛЬНАЯ РЕКЛАМА
БАНЕРНАЯ РЕКЛАМА
ВАШЕ РЕКЛАМНОЕ МЕСТО

Изо termические фургоны POZIS
Холодильники Sanden, Carrier, Thermo King

Нижний Новгород, тел./факс (8312) 75 17 26, 75 17 31
г. Краснодар, тел. (861) 236 82 01, тел./факс 236 62 45

*тм – тонна-метр - грузовой момент
г/п - грузоподъемность



www.autotruck-press.ru

HYVA

МЫ ДВИГАЕМ ВАШ МИР



Углубление специализации деятельности, присущее современному обществу, требует и более глубокой специализации техники, используемой в транспортной сфере. И как следствие, ее усложнения. А значит, даже обычные транспортные средства оснащаются различными гидравлическими системами. Одновременно ужесточение экологического законодательства повышает требования к надежности и качеству самих систем. И вот уже многие российские производители специализированного подвижного состава вынуждены обращаться за компонентами гидросистем к зарубежным поставщикам. Среди них одним из наиболее уважаемых является компания HYVA.

Сегодня HYVA – это международный холдинг со штаб-квартирой в Голландии, объединяющий 21 предприятие. Производственные мощности расположены в Голландии, Бельгии, Германии, Франции, Бразилии, Индии и Китае. Наиболее распространенная продукция с маркой HYVA – гидроцилиндры подъема самосвального кузова. Разумеется, компания предлагает не только их, она может поставлять и всю гидравлическую систему самосвала, причем как целиком, так и поагрегатно: насосы, клапаны, валы отбора мощности, баки, арматуру.

Внимание компании к автомобильному транспорту не ограничивается одними лишь самосвалами. Марку HYVA также носят системы гидрофикации прицепов и полуприцепов, гидравлических и электрогидравлических агрегатов разгрузки автоцистерн. Кроме этого, холдинг выпуска-

ет стреловые и порталные погрузчики HYVALIFT, подвижные настилы HYVAFLOOR. В дополнение к собственной продукции HYVA предлагает продукты своих партнеров: сцепные устройства и комплексные сцепные системы VBG и Ringfeder, компрессоры Blackmer.

HYVA существует с 1979 г., и в прошлом году компания отпраздновала свое 25-летие. Надо сказать, что на европейском рынке действует большое количество сравнительно небольших компаний, производящих самосвальную технику. С одной стороны, это заметно облегчает выход на арену нового игрока, с другой – невероятно усложняет удержание позиций. HYVA не только удержалась на этом непростом рынке, она на протяжении всех 25 лет показывает пример успешной компании, демонстрируя высокие темпы и непрерывность развития. Сегодня компания превратилась в поставщика мирового уровня специализированного оборудования для погрузки и разгрузки автотранспорта.

Успех холдинга HYVA основывается на высоком качестве изделий, величайшем внимании к потребностям покупателей и энергичном продвижении товаров. Эффективностью этим трем китам придают сотрудники с высокой мотивацией, действующие единой командой на основе стабильной и дальновидной стратегии, реализованной для автотранспортной отрасли. Вот эта стратегия:

- постоянный рост продаж – мы надежный партнер в бизнесе;

- постоянное развитие холдинга – заработанный капитал инвестируется в людей и компанию;

- сильная финансовая политика, непрерывная адаптация и совершенствование финансовых решений;
- высокая готовность к изменениям;
- интенсивная программа исследований и развития;
- стабильный персонал.

Для HYVA ключ к успеху заключается в том, чтобы смотреть на проблему глазами клиентов, стремиться к единому мнению с ними и поиску совместных решений. При этом вся деятельность компании осуществляется в соответствии со стандартом менеджмента качества ISO 9001 и стандартом экологического менеджмента ISO 14001. Проекты реализуются точно в оговоренный срок с подборкой самых лучших решений.

Холдинг HYVA – это развитая сеть представительств, сервисов, заводов во многих странах и на разных континентах. В нее входит и ЗАО «Хива Русланд», представляющее продукцию и возможности HYVA в нашей стране. В настоящее время «Хива Русланд» является единственной 100%-ной дочерней компанией иностранного производителя гидравлики для автотранспорта в России.

Присутствие непосредственно на российском рынке, наличие русскоговорящего штата, склада в Москве, продажа за рубли позволяет избавить потенциальных покупателей продукции HYVA от множества проблем, связанных с ведением ВЭД в нашей стране. Наличие сайта www.hyva.ru на русском языке с подробным описанием большинства систем HYVA облегчает клиенту выбор необходимого оборудования и запчастей и упрощает процесс покупки до всего одного звонка в офис ЗАО «Хива Русланд». А статус дочерней компании позволяет «Хива Русланд» решать возникающие проблемы (куда без них!) непосредственно со штаб-квартирой холдинга HYVA.

Такие статус и подход компании к работе с российскими клиентами позволяют «Хива Русланд» занимать ведущее место в России по поставкам гидравлических систем опрокидывания. Продукцию HYVA устанавливают на самосвалы, базирующиеся на шасси Scania, Volvo, MAN, Renault и других. Гидравлику, поставленную компанией, можно увидеть на дорогах России на самосвалах, прицепах и полуприцепах, изготовленных крупными отечественными фирмами, такими, как «Интерпайп ВАН», «Сибирь Трейлер», «IVECO-УралАЗ», «Тонар», «Урал-Автоприцеп», КамАЗ, «Яровит». Немалую часть в деятельности компании занимает поставка и реализация оригинальных запчастей HYVA как для новых самосвалов, так и машин «секонд-хэнд», активно завозимых и эксплуатирующихся в настоящее время в России. Есть у «Хива Русланд» и предложения по гидравлическим системам для самосвалов и контейнеровозов для установки на шасси отечественного производства.

Несмотря на доказанную временем надежность оборудования HYVA, компания «Хива Русланд» отдает себе отчет, что активные продажи систем HYVA со временем создадут достаточный объем техники, требующей гарантийного и послегарантийного ремонта и обслуживания. В связи с этим с июня текущего года компания начала развитие сервисной сети. Уже заключены договоры с сервисными пунктами в Москве и Санкт-Петербурге. В ближайшее время планируется организовать сервис и продажу продукции HYVA во всех федеральных округах России и Казахстане.

Активный рост холдинга HYVA и его российского подразделения ЗАО «Хива Русланд» наглядно иллюстрирует тот факт, что качественный товар при правильно поставленном подходе к решению проблем клиента всегда найдет поддержку со стороны любого рынка в любой стране.



ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ХИВА РУСЛАНД»
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ПОСТАВЩИК
ГИДРАВЛИКИ



HYVA
RUSLAND



ЗАО «Хива Русланд»

109428 Москва,
Рязанский пр-т, 8А
ВНИИМЕТМАШ
Тел.: (095) 739-35-17, 730-62-89
Факс: (095) 739-35-18
E-MAIL: OFFICE@HYVA.RU; WEB: WWW.HYVA.RU



ДИСТРИБЬЮТОР В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ:

ООО «Компания ГидроБалт»

192102 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
ул. Салова, 53, корп. 1
Тел.: (812) 971-89-67
E-MAIL: INFO@CHB.SPB.RU

Сергей Кухарский



Цены на подержанную технику КамАЗ

Начав пару номеров назад обзор цен на грузовые автомобили производства стран СНГ, мы постепенно добрались до ведущего российского изготовителя грузовиков - завода КамАЗ, расположенного в городе Набережные Челны. И поскольку техника камского производителя имеет некую особенность эксплуатации, которая впоследствии влияет на цену грузовика на вторичном рынке, сегодняшний обзор будет несколько отличаться от ранее проведенных. Но обо всем по порядку.

| КамАЗ | | | |
|-----------------------|---------------|--------------|-------------------|
| 5 | 3 | 21 | 5 |
| Класс по полной массе | Тип грузовика | Номер модели | Номер модификации |

Для начала напомним о том, как расшифровать набор цифр, которыми кодируется марка автомобиля. Возьмем, например, КамАЗ-53215. Первая цифра индекса отечественных грузовых автомобилей обозначает класс автомобиля по полной массе. Автомобили КамАЗ могут здесь обозначаться цифрами 4, 5 или 6, которые кодируют полную массу грузовика соответственно 8 – 14, 14 – 20 или 20 – 40 т. Вторая цифра индекса указывает тип грузового авто-

мобиля: 3 – бортовой; 4 – седельный тягач; 5 – самосвал. Затем двумя цифрами кодируется номер модели, а последняя цифра обозначает номер модификации.

Таким образом, расшифровав индекс КамАЗ-53215, мы получаем следующую информацию об автомобиле: это бортовой грузовик полной массой 14 – 20 т, модель №21, модификация №5.

Далее поговорим о ценах на грузовики КамАЗ в зависимости от их года выпуска. Сразу оговоримся, что приведенные в таблицах цены являются ориентировочными и не совсем точно отражают действительность, поскольку, как уже упоминалось в прошлых обзорах, российские



условия эксплуатации не позволяют подвести всю автотехнику вторичного рынка «под одну гребенку». Так, например, более старый (по году выпуска) грузовик может стоить гораздо дороже такого же, но более «свежего». Это может объясняться значительно меньшим пробегом первого, либо просто-напросто лучшим общим состоянием более старой машины (например, нет коррозии кабины, кузова и т.п.). Напомним также, что важную роль играет и еще одно обстоятельство – кто был прежним владельцем автомобиля. Если вы берете машину у «частника» (а на КамАЗах их работает немало), то велика вероятность того, что во время эксплуатации своего «железного коня» владелец за ним следил и вкладывал хоть какие-то средства в его техническое обслуживание – правда, такой автомобиль и стоить будет подороже. Но опять же не каждый перевозчик-«частник» исправно следит за своим «кормильцем», поэтому здесь тоже «бабушка надвое сказала»

Теперь пришло время рассказать об одной особенности эксплуатации грузовиков КамАЗ, про которую упоминалось в начале нашего обзора. Дело в том, что если вы решили приобрести подержанный КамАЗ и поставили перед собой задачу «облазить» весь Интернет (или просмотреть все еженедельники с объявлениями о продаже подержанной техники) в поисках своего будущего «кормильца», то непременно встретите несколько десятков объявлений, которые содержат строки примерно следующего содержания. Седелный тягач КамАЗ-5410 1981 г.в., рама 1996 г.в., кабина 2000 г.в., капитальный ремонт двигателя произведен в 2003 году, цена машины – около 8000\$. Или: шасси КамАЗ-53215 1995 г.в., рама 2001 г.в., кабина 2004 г.в., цена – 19 500\$. Разумеется, глядя сразу на год выпуска машины, приходит мысль: КамАЗы столько не живут. Получается, что все-таки живут. Дело в том, что особенностью эксплуатации камазовской автомобильной техники как раз и является возможность капитального ремонта или просто замены основных деталей и узлов (будь то кабина, рама, мост,



двигатель или что-либо еще). Т.е. заменив поочередно все эти агрегаты в течение 12 – 20 лет эксплуатации, прежний владелец выводит на вторичный рынок грузовик, состояние которого можно примерно приравнять к 6 – 10-летнему. Но стоить он при этом будет не как 6 – 10-летний, а дешевле – примерно как грузовик, который эксплуатируется в течение лет 8 – 13.

Таким образом восстанавливают в основном шасси автомобилей и седельные тягачи; реже бортовые автомобили; самосвалы же с новой кабиной или кузовом во время проведения обзора не встречались, хотя, возможно, бывают и такие случаи. Точное изменение цены на такие автомобили установить очень сложно по трем причинам: 1) Так ремонтируются автомобили разных марок и модификаций; 2) Различные узлы и агрегаты очень редко меняют все сразу – как правило, с разницей в несколько лет и не всегда в определенной последовательности; 3) Восстановление таких машин начинается примерно с 8 лет эксплуатации, а на продаже может оказаться аж 20-летняя машина (и даже постарше), притом сменившая нескольких хозяев.

В таблице мы постарались как можно точнее усреднить цены на три самых распространенные современные модели КамАЗа: бортовой КамАЗ-53215 (и его ранние модификации 53213, 53212, 5320), седельный тягач КамАЗ-54115 (и его модификации 54112, 5410) и самосвал КамАЗ-55111 (и его ранняя модификация 5511). Года выпуска рассматриваем диапазонами (по 4 года). Как уже упоминалось выше, это объясняется тем, что грузовик постарше (по году выпуска) может стоить гораздо дороже более «свежего», например, из-за меньшего пробега (что встречается довольно часто), и поэтому усреднить цены становится сложнее. Кроме того, их разброс довольно широк. А разница в цене становится очевидной лишь между, допустим, 2 и 5 – летними грузовиками, поэтому приходится рассматривать уменьшение цены на грузовик только после нескольких лет его эксплуатации.

| Год выпуска | Бортовой КамАЗ-53215 | Седелный тягач КамАЗ-54115 | Самосвал КамАЗ-55111 |
|-------------|-------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| новый | 32 000 \$ | 28 000 \$ | 33 000 \$ |
| 2000 – 2003 | 23 000 \$ | 21 000 \$ | 24 000 \$ |
| 1996 – 1999 | 16 000 \$ | 12 000 \$ | 18 000 \$ |
| 1992 – 1995 | 13 000 \$ | 10 000 \$ | 15 000 \$ |
| 1987 – 1991 | 9000 \$ | 7000 \$ | 11 000 \$ |



ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Сергей Кухарский

| Автомобиль | Кол. ф-ла | Полная масса, т | Двигатель, раб. объем, см ³ | Мощн., л.с. | Цена, \$ | | % относит. №3, 2005 |
|--|-----------|-----------------|--|-------------|----------|-------|---------------------|
| | | | | | min | max | |
| ИЖ-2717 комби | 4x2 | 1,75 | ВАЗ-2106, 1600 | 73 | 4400 | 5600 | 0,91 |
| ВИС-2345 бортовой | 4x2 | 1,79 | ВАЗ-2103, 1450 | 72 | 5300 | 6800 | -2,35 |
| ВИС-2347 бортовой | 4x2 | 1,65 | ВАЗ-21083, 1500 | 59 | 6500 | 8300 | -0,26 |
| ГАЗ-2705 «Газель» | | | | | | | |
| 3-мест., цельномет. фургон | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 8000 | 10600 | -3,01 |
| 7-мест., цельномет. фургон | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 8100 | 10800 | -1,04 |
| ГАЗ-32213 «Газель» (микроавтобус) | | | | | | | |
| 9-местный | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 8900 | 10600 | -5,97 |
| 14-местный | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 10100 | 10500 | 4,42 |
| 16-местный | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 10100 | 10400 | 4,3 |
| ГАЗ-2217 «Соболь» (микроавтобус) | | | | | | | |
| 6-мест., цельномет. | 4x2 | 2,8 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 9400 | 11300 | -0,96 |
| 10-мест., цельномет. | 4x2 | 2,8 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 9100 | 11300 | -4,48 |
| ГАЗ-2752 «Соболь» (фургон) | | | | | | | |
| 3-местный | 4x2 | 2,8 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 8900 | 9900 | 1,08 |
| 7-местный | 4x2 | 2,8 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 9200 | 10200 | 0,06 |
| ГАЗ-3302 «Газель» | | | | | | | |
| 3302, борт, тент | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 7500 | 8900 | -1,76 |
| 330202 (длинная база) | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 8700 | 9100 | 0,58 |
| 33022-03 фург. промтов. | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 7500 | 10400 | 3,21 |
| 33022-03 фург. изотермич. | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 8600 | 9300 | 2,25 |
| 33023 "фермер" | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 7500 | 8900 | -3,16 |
| ГАЗ-3310 | | | | | | | |
| «Валдай» | 4x2 | 7,4 | ММЗ Д-245.7, 4250 | 150 | 14700 | 14800 | -0,67 |
| ЗИЛ-5301 «Бычок» | | | | | | | |
| Шасси | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д-245.12, 4750 | 108,8 | 10900 | 13900 | 0,28 |
| Промтоварный фургон | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д-245.12, 4750 | 108,8 | 11500 | 16600 | 0,39 |
| Изотермический фургон | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д-245.12, 4750 | 108,8 | 11300 | 16900 | -3,16 |
| Борт, тент | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д-245.12, 4750 | 108,8 | 11500 | 14200 | -2,13 |
| ЗИЛ (5-10 т) | | | | | | | |
| ЗИЛ-433362 шасси | 4x2 | 10,5 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 12700 | 14800 | 4,74 |
| ЗИЛ-433362 промтов. | 4x2 | 10,5 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 12700 | 15600 | -1,93 |
| ЗИЛ-433362 изотерма | 4x2 | 10,5 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 12600 | 16000 | -4,69 |
| ЗИЛ-442160 сед. тягач | 4x2 | 10,5 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 12100 | 15500 | 4,2 |
| ЗИЛ-432932 шасси | 4x2 | 11,2 | ММЗ-Д-245.9, 4750 | 136 | 13500 | 16200 | 5,88 |
| ЗИЛ-432932 промтов. | 4x2 | 11,2 | ММЗ-Д-245.9, 4750 | 136 | 13800 | 16000 | -3,3 |
| ЗИЛ-432932 изотерма | 4x2 | 11,2 | ММЗ-Д-245.9, 4750 | 136 | 14000 | 17500 | -0,7 |
| ЗИЛ-433110 бортовой | 4x2 | 12 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 12800 | 16300 | 4,53 |
| ЗИЛ-433112 шасси | 4x2 | 12 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 12100 | 14900 | -0,74 |
| ЗИЛ-433112 промтов. | 4x2 | 12 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 14000 | 17000 | 0,85 |
| ЗИЛ-433112 изотерма | 4x2 | 12 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 14400 | 17400 | -0,63 |

| Автомобиль | Кол. ф-ла | Полная масса, т | Двигатель, раб. объем, см ³ | Мощн., л.с. | Цена, \$ | | % относит. № №3, 2005 |
|--------------------------------|-----------|-----------------|--|-------------|----------|-------|-----------------------|
| | | | | | min | max | |
| Самосвалы ЗИЛ | | | | | | | |
| ЗИЛ-45065 с/х | 4x2 | 11,2 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 13600 | 19600 | 2,9 |
| ЗИЛ-45085 строительный | 4x2 | 12 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 13600 | 19600 | 5,97 |
| КамАЗ | | | | | | | |
| КамАЗ-54115 сед. тягач | 6x4 | 19,15 | КамАЗ-740.13, 10857 | 260 | 25100 | 31100 | 0,86 |
| КамАЗ-6460 сед. тягач | 6x4 | 26 | КамАЗ-740.50, 11760 | 360 | 40600 | 47200 | 0,58 |
| КамАЗ-44108 сед. тягач | 6x6 | 19 | КамАЗ-740.13, 10857 | 260 | 32000 | 36000 | 1,71 |
| КамАЗ-43114 шасси | 6x6 | 16,3 | КамАЗ-7403.10, 10857 | 260 | 30800 | 33300 | 0,19 |
| КамАЗ-53229 шасси | 6x4 | 24 | КамАЗ-740.11, 10857 | 240 | 28000 | 35200 | 2,1 |
| КамАЗ-43114 бортовой | 6x6 | 15,42 | КамАЗ-7403.10, 10857 | 260 | 30700 | 34500 | 0,84 |
| КамАЗ-43118 бортовой | 6x6 | 20,56 | КамАЗ-7403.10, 10857 | 260 | 33800 | 35700 | -0,87 |
| КамАЗ-53215 бортовой | 6x4 | 19,36 | КамАЗ-740.13, 10857 | 260 | 30300 | 32600 | -0,63 |
| КамАЗ-4911 (раллийный) | 4x4 | 16 | ЯМЗ-73846, 17240 | 730 | 300000 | | - |
| Самосвалы КамАЗ | | | | | | | |
| КамАЗ-55102 | 6x4 | 15,63 | КамАЗ-740.11, 10857 | 240 | 28700 | 35200 | 0,06 |
| КамАЗ-55111 | 6x4 | 22,2 | КамАЗ-740.11, 10857 | 240 | 29400 | 36000 | 1,48 |
| КамАЗ-65115 | 6x4 | 24,8 | КамАЗ-740.11, 10857 | 240 | 32900 | 40500 | 1,3 |
| КамАЗ-6520 | 6x4 | 33,1 | КамАЗ-740.51, 11760 | 320 | 46400 | 52800 | 0,33 |
| КамАЗ-65111 | 6x6 | 24,5 | КамАЗ-740.13, 10857 | 240 | 39200 | 45300 | 2,66 |
| КамАЗ-4308 | | | | | | | |
| шасси | 4x2 | 11,5 | Cummins B5.9 180 | 154 | 22600 | 24900 | - |
| борт, тент | 4x2 | 11,5 | CIV-0 (Euro-2) | 154 | 25600 | 26300 | - |
| Седельные тягачи МАЗ | | | | | | | |
| МАЗ-543203 | 4x2 | 17,7 | ЯМЗ-236БЕ, 11150 | 250 | 23700 | 26200 | -2,78 |
| МАЗ-543205 | 4x2 | 18 | ЯМЗ-238ДЕ, 14866 | 330 | 33000 | 34200 | -4,33 |
| МАЗ-543302 | 4x2 | 15,35 | ЯМЗ-236НЕ, 11150 | 230 | 18500 | 21300 | -4,66 |
| МАЗ-544008 | 4x2 | 18,75 | ЯМЗ-7511, 17240 | 400 | 39700 | 40300 | 1,41 |
| МАЗ-642208 | 6x4 | 26,5 | ЯМЗ-7511, 17240 | 400 | 37200 | 44700 | -5,84 |
| МАЗ-642505 | 6x6 | 23,55 | ЯМЗ-238ДЕ, 14866 | 330 | 49100 | 52200 | -0,7 |
| Бортовые автомобили МАЗ | | | | | | | |
| МАЗ-437041 | 4x2 | 10,1 | ММЗ-Д-245.9, 4750 | 136 | 18800 | 21000 | 0,43 |
| МАЗ-533603 | 4x2 | 18 | ЯМЗ-236БЕ, 11150 | 250 | 26600 | 29700 | 0,21 |
| МАЗ-533702 | 4x2 | 28 | ЯМЗ-236НЕ, 11150 | 230 | 22700 | 24300 | 1,48 |
| МАЗ-630305 | 6x4 | 26,5 | ЯМЗ-238ДЕ, 14866 | 330 | 42600 | 44500 | 0,27 |
| Самосвалы МАЗ | | | | | | | |
| МАЗ-551603 | 6x4 | 33 | ЯМЗ-236БЕ, 11150 | 250 | 38500 | 43500 | -0,71 |
| МАЗ-551605 | 6x4 | 33 | ЯМЗ-238ДЕ, 14866 | 330 | 40300 | 48900 | -1,7 |
| МАЗ-555102 | 4x2 | 18 | ЯМЗ-236НЕ, 11150 | 230 | 19700 | 26200 | -0,34 |
| КрАЗ | | | | | | | |
| КрАЗ-6443 сед. тягач | 6x6 | 27,96 | ЯМЗ-238Д, 14866 | 330 | 37200 | 44600 | 4,37 |
| КрАЗ-6446 сед. тягач | 6x6 | 22,23 | ЯМЗ-238Д, 14866 | 330 | 40300 | 44000 | 0,92 |
| КрАЗ-65032 самосвал | 6x6 | 29,2 | ЯМЗ-238Б5, 14866 | 300 | 46000 | 53000 | 2,78 |
| КрАЗ-65055 самосвал | 6x4 | 28 | ЯМЗ-238Б, 14866 | 288 | 40400 | 49400 | 0,79 |
| КрАЗ-6510 самосвал | 6x4 | 26,38 | ЯМЗ-238М2, 14866 | 240 | 32900 | 39200 | 3,99 |
| КрАЗ-6322 бортовой | 6x6 | 22,93 | ЯМЗ-238Д, 14866 | 330 | 41900 | 49500 | 1,97 |
| КрАЗ-65101 шасси | 6x4 | 26 | ЯМЗ-238М2, 14866 | 240 | 32200 | 37800 | 4 |
| Урал | | | | | | | |
| Урал-4320 бортовой | 6x6 | 14,9 | ЯМЗ-236НЕ, 11150 | 230 | 32200 | 36900 | 2,71 |
| Урал-44202 сед. тягач | 6x6 | 15,26 | ЯМЗ-236НЕ, 11150 | 230 | 31500 | 36200 | 1,85 |
| Урал-5557 самосвал | 6x6 | 16,3 | ЯМЗ-236НЕ, 11150 | 230 | 34100 | 42000 | 3,27 |

При составлении таблицы курс валюты считался по курсу ЦБ на 14.07.2005 - 1\$=28,57 руб.





Андрей Карасев

В зените – Нюрбургринг

В этом году гран-при по трак-рейсингу для германской трассы стало юбилейным: Нюрбургринг в двадцатый раз принимал этап соревнований гоночных грузовиков. Этот вид автомобильного спорта, зародившийся благодаря энтузиазму голландских фанатов тягачей, прочно встал на ноги благодаря горячей поддержке, полученной на Немецкой земле. Поэтому неслучайно гран-при, являющийся кульминацией сезона, если хотите – его зенитом, проводится на этой знаменитой трассе.

Шестой этап чемпионата мира по трак-рейсингу, проходивший на Нюрбургринге, подводит итоги первой половины чемпионата, может быть, поэтому борьба была особенно жесткой. Впрочем, не стоит сбрасывать со счетов и поддержку болельщиков, влияние их энтузиазма. По данным организаторов из немецкого клуба ADAC, за три дня автодром посетили 179 000 человек.

Как и в прошлом году, команда Эгона увеличилась на одного гонщика – желтый MAN с номером «1» пилотировал принц Баварии Леопольд. Однако аристократия в гонке

привилегиями не пользуется, и за чрезмерное использование «локтей» на трассе stewарты соревнования наказали во второй воскресной гонке спортсмена голубых кровей проездом через пит-лайн, что лишило его всех шансов на успех.

Куда сильнее огорчили судейские решения Адама Лацко. Молодой чех на три гонки вернулся в Европейский кубок тягачей. Для него был подготовлен тягач Vuguga, несущий цвета фирмы Toll Collect. В утренней субботней гонке он не смог вообще участвовать. После квалификации, в



83

которой он занял третье место, контролеры FIA обнаружили заниженную массу автомобиля, в результате чего он был дисквалифицирован. Виггуга Адама Лацко не добрал до установленного минимума общей массы автомобиля и гонщика 25 килограммов, причем на прошлой гонке в итальянском Мисано этот же автомобиль проверки FIA прошел без проблем.

Следующую, воскресную гонку Лацко провел хорошо. Стартовав с шестой позиции, он закончил гонку на четвертом месте, но для разнообразия комиссары ему намеряли превышение скорости – «overspeed», и последовала еще одна дисквалификация. «В мою сторону полетели протесты от соперников один за другим, я чувствую, им не нравится, что соревнуюсь не из-за баллов, а для того, чтобы занять самое лучшее место», – прокомментировал этот уик-энд Лацко.

Наиболее успешным пилотом на Нюрбургринге стал водитель MAN Антонио Албасет (Antonio Albacete). Испанец заработал 130 очков. Вторым по результативности в этот уик-энд стал Герд Корбер (Gerd Koerber) на Buggyra MK-R01, который добавил на свой счет 128 очков. Третье место по результативности занял Давид Вршецкий, выступающий также на Buggyra. Одно очко ему уступил по результативности лидер чемпионата Эгон Аллгойер.

Теперь, хотя австриец остается на первом месте, он имеет преимущество только в одно очко перед Антонио Албасет, занимающим второе место. Следом за двумя представителями MAN в турнирной таблице расположилась пара пилотов Buggyra – Давид Вршецкий и Герд Корбер, имеющие 196 и 180 очков соответственно.

В отличие от «Формулы-1» в трак-рейсинге проводится не одна, а две зачетных гонки. А каждый этап или «гран-при» разделены на четыре части: свободная тренировка, квалификационные заезды («квалификация»), субботняя гонка и воскресная гонка (кубковая). Причем очки начисляются по результатам каждой из гонок.



Невыдуманная история в рисунках Александра Захарова

Текст Льва Шугурова

НАМИ 012 1948



Опытный паровой грузовик на шасси ЯАЗ-200. Автомобиль оборудован работающей на дровах паросиловой установкой с водотрубным котлом и паровой машиной одинарного расширения и двойного действия. Коробки передач не было: система регулирования паровой машины имела три отсека для движения вперед и одну для заднего хода. Запас хода — 80 км на одной заправке воды (200 кг) и дров (380 кг).

У НАМИ-012 были варианты с бортовой платформой, с поворотным коником и одноосным прицепом для вывозки леса. Испытывались также и полноприводная модификация НАМИ-012 — паровой тягач НАМИ-018. У него привод на передние ведущие: колеса автоматически включался при буксовании задних.

Год постройки — 1948; грузоподъемность — 6000 кг; число мест — 3; двигатель: тип — двойного действия, паровой, число цилиндров — 3, рабочий объем — 4590 см³, мощность — 100 л. с./74 кВт при 1000 об/мин; размер шин — 12,00-20 дюймов; длина — 7690 мм; высота — 2600 мм; ширина — 2630 мм; база — 4250 мм; колея колес: передних — 1950 мм, задних — 1920 мм; масса в снаряженном состоянии — 8060 кг, наибольшая скорость — 42 км/ч.

НАМИ 751 1948



Назначение этого электроавтомобиля с кузовом «фургон» — доставка грузов в системе торговли крупных городов. НАМИ на своем опытном заводе изготовил три образца модели «751». Их отличительные особенности: заднее расположение электромоторов, две батареи аккумуляторов (емкость — 300 А·ч, масса — 1090 кг, запас хода — 70 км), зависимая рессорная подвеска всех колес (причем задняя — типа «Де Дион»), склепанная из алюминиевых профилей рама. Деревянный кузов вагонного типа имел три двери, боковые были подъемными — в поднятом положении вдвигались под крышу.

Год постройки — 1948; колесная формула — 4x2; грузоподъемность — 1500 кг; число мест — 2; двигатель: два электромотора постоянного тока общей мощностью 8 л.с. при 1600 об/мин; размер шин — 6,00-18 дюймов; длина — 4460 мм; ширина — 1930 мм; высота — 2000 мм; база — 2500 мм; снаряженная масса — 2639 кг; скорость — 36 км/ч.

ЗИС 155 1949

Этот городской автобус базировался на агрегатах и узлах грузовика ЗИС-150. С 1955 года его первым из отечественных автомобилей стали оснащать системой электрооборудования с генератором переменного тока. Двигатель находился впереди, справа от водителя. Кузов был несущим, его каркас состоял из алюминиевых и стальных профилированных брусков. Средняя часть кузова и крыша обшиты панелями из алюминиевого сплава, которые соединялись с каркасом заклепками. Механизм открывания и закрывания дверей имел дистанционное управление с пневматическим приводом. Годы выпуска — 1949 — 1957; число мест; для сидения — 28, общее — 50; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем 5555 см³, мощность — 95 л.с./70 кВт при 2800 об/мин; число передач — 5; длина 8260 мм; ширина — 2500 мм; высота — 2940 мм; база — 4090 мм; размер шин 9,00-20 дюймов; масса в снаряженном состоянии 6290 кг; наибольшая скорость — 65 км/ч.

ГАЗ 651 1949

Автобус модели «651» для внутрирайонного сообщения выпускался сначала как ГАЗ-651 горьковским заводом автобусов, затем, с 1950 года павловским автобусным заводом. В 1958 году машина была модернизирована и как ПАЗ-651А, а позже КАвЗ-651А изготовлялась на заводах в Павлове-на-Оке и Кургане. Кузов автобуса — трехдверный с деревянным каркасом боковин и стальной наружной обшивкой — смонтирован на шасси ГАЗ-51. Выпускалась также грузопассажирская модификация ПАЗ-651Г с откидными боковыми сиденьями на 14 мест и задней дверью. Груз размещался в средней части салона и закреплялся ремнями. Годы выпуска — 1949 — 1958; число мест: для сидения — 19, общее — 23; колесная формула — 4x2; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 3485 см³, мощность — 70 л.с./51 кВт при 2800 об/мин; число передач — 4; главная передача — конические шестерни; размер шин — 7,50-20 дюймов; длина — 6170 мм; ширина — 2360 мм; высота — 2625 мм; база — 3300 мм; колея колес: передних — 1589 мм, задних — 1650 мм; масса в снаряженном состоянии — 3750 кг; наибольшая скорость — 70 км/ч.

По материалам книги А. Захарова «Рисунки автомобилей», ЦДТС, 2003 г.
 Приобрести книгу издательства ЦДТС можно по тел.: (095) 263-0118, 763-8264.
 С вопросами и за консультацией обращаться к Павлу Куликову,
 представителю издательства в Москве и Московской области.



Михаил Соколов
 Фото и иллюстрации автора



Его называли «Уральцем»

Судьбы автомобилей складываются по-разному: иные экспериментальные модели становятся всемирно известными; другие, даже выпускаясь серийно, почти полностью уходят в забвение. Так случилось и с двухосным УралЗИС-355М (Урал-355М), последний экземпляр которого сошел с конвейера автозавода в Миассе 40 лет назад – 16 октября 1965 г.

В тот день завершилась целая эпоха в истории отечественного автостроения, эпоха «Захаров» – «трехтонок» ЗИС-5. Однако насколько сами ЗИС-5 были распространены и популярны, а с годами стали и знамениты, настолько последний их вариант УралЗИС-355М (или Урал-355М), являвшийся, по сути, отдельной (и притом удачной!) конструкцией, оказался отодвинут в тень, а со временем и вовсе забыт. Отчасти так получилось потому, что годовой выпуск этих машин был сравнительно небольшим и по времени он продержался недолго. Но главным стало то, что основная масса этих машин работала в селах на периферии, в то время как в крупные центры европейской части СССР попадали только немногие экземпляры.



УралЗИС-353 проходил испытания в самых суровых условиях. (Фото из архива В. Дмитриева)

Создание

УралЗИС-355М стал результатом долгой и кропотливой работы по модернизации уральского ЗИС-5, которая началась еще в 1947 г., а полностью была развернута с 1951 г. Тогда же разрабатываемой модели присвоили индекс «УралЗИС-353». Она постепенно отходила от угловатости ЗИС-5, трансформируясь то в нечто похожее на ЗИС-150, то напоминая ГАЗ-51. Обтекаемая металлическая кабина изначально была оригинальной, но штампы для ее массового изготовления для завода оказались серьезной проблемой, поэтому перспективы серийного производства «353-го» оставались туманными. Дабы сдвинуть дело с мертвой точки, по предложению А.А. Липгарта, сосланного тогда на УралЗИС, решили несколько надвинуть на двигатель измененную кабину ГАЗ-51А и соответственно использовать штампы из Горького. Естественно, и крылья, и капот с облицовкой потребовались оригинальные. Окончательно внешность грузовика была создана в 1953 г. талантливым конструктором Борисом Васильевичем Рачковым. Ему удалось на минимальном «творческом просторе» сделать машину красивой и стильной: ГАЗ-51А рядом с УралЗИСом смотрелся неказисто.

Сохранив все лучшее, что было в ЗИС-5 (простоту, надежность, проходимость), автомобиль получил долгожданную отопляемую кабину, мощный 95-сильный двигатель, современные механизмы. Вместо шин 34x7 дюймов были применены покрышки 8,25-20. 3360-килограммовый УралЗИС-353 длиной 6290 мм, шириной 2280 мм, высотой по кабине 2095 мм и базой 3824 мм с двигателем Урал-353А раз-

вивал максимальную скорость 75 км/ч и расходовал 24 л на 100 км. Колея задних колес осталась той же, как у ЗИС-5 (1675 мм), а передних – выросла до 1611 мм. Одновременно с основным вариантом разрабатывали и газогенераторные – УралЗИС-354 и -356, работавший на сырых чурках.

Увы, подготовка серийного производства модели «353» на маломощном тогда УралЗИСе затянулось, а потом и вовсе заглохла. Во-первых, не хватало средств, а во-вторых, в то время по заказу МО уже были созданы трехосные НАМИ-020 (будущие Урал-375), которые решено было производить на Уральском автозаводе, и над последним УралЗИСом нависла реальная угроза остаться прототипом...

С другой стороны, сходящий в то время с конвейера ЗИС-5 с деревянной кабиной вызывал справедливые нарекания. И хотя в ответ на прозвучавшую на пленуме ЦК КПСС 1955 г. критику модель переименовали в «УралЗИС-355», принципиальных изменений в нее внести было невозможно. Ситуация обострилась в связи с освоением целины, куда в основном шла миасская продукция. Для рассмотрения множества жалоб на завод нагрнула комиссия госконтроля, которая и отметила срыв задания по выпуску «353-го», намеченного на III квартал 1957 г. После этого работа по «двухоснику» закипела вновь. Правда, машину пришлось переименовывать: ведь на конвейере уже стояла модель «355». Так «353-й» превратился в «УралЗИС-355М». И если судить по индексам, то получается, что полностью оригинальная конструкция превратилась в придаток устаревшей модели. Из-за этого возникла путаница, продолжающаяся по сей день.

Некоторые модификации «355М» в «серию» не попали, так и оставшись опытными образцами. Это полноприводный УралЗИС-381 (4x4, 1957 г.) и самосвал УралЗИС-358 (1958 г.). «Газгены» также дополнили этот список, оставшись выставочными образцами, на которых отсутствовали жалюзи радиатора и стояли колеса ГАЗ-51А.

Выпуск

Поначалу «355М» предполагалось собирать только в течение 1959 г., чтобы оправдать затраты на подготовку производства. Однако грузовик продержался на конвейере ровно семь лет, не в последнюю очередь благодаря тому, что сразу получил высокую оценку эксплуатационников. За это время в машину вносили усовершенствования. С ноября 1959 г. в крестовинах карданных валов вместо втулок скольжения стали устанавливать игольчатые подшипники. С апреля 1960 г. подвеску передних колес комплектовали уже не рычажными, а телескопическими амортизаторами. В 1961 г. изменили двигатель: улучшили уплотнение заднего конца коленчатого вала, система вентиляции картера стала закрытой. Обновленному двигателю дали индекс Урал-353 (прежний – Урал-353А).

В том же году аббревиатура «ЗИС» исчезает из названия машины: на табличке с номерами шасси и двигателя значится: Урал-355М, а на боковинах капота вместо «УралЗИС» появляется надпись «УралАЗ», что сегодня добавляет путаницы. Ведь как только не называли модель «355М»: и УралЗИС, и УралАЗ, и просто ЗИС-355, и даже ЗИЛ-355! Позднее на фоне трехосных «уралов» шофера часто звали «355М» «Уральцем». Внешне, за исключением надписей, автомобиль практически не менялся. Все серийные «355М» имели горизонтальные жалюзи радиатора и «ходили» на дисковых колесах с шестью окнами-«луковками».

Эксплуатация

Автомобиль очень быстро завоевал уважение у водителей, особенно на сельском бездорожье. Его ценили за на-



Самосвал УралЗИС-358 (1958 г.) тоже в серию не попал

дежность, выносливость, безотказность и отменную проходимость. Долговечный, с лучшими пусковыми свойствами, чем ЗИЛ-120, двигатель «Урал-353» в самых неблагоприятных условиях работал как часы, и, будучи более «тяговитым», значительно увеличивал проходимость машины, не боявшейся перегруза. Четырехступенчатая коробка с удачно подобранными передаточными отношениями была прекрасной альтернативой пятиступенчатой «зил-овской». Весьма надежным был и карбюратор К-75. Удивительная живучесть основных узлов машины позволяла возить на «355М» по 5–6 т груза вместо паспортных 3,5. Простота конструкции обеспечивала безотказную и долгую работу автомобиля.

Несмотря на довоенную основу, «Урал-355М» во многом превосходил ГАЗ-51А и ЗИЛ-164. УралЗИС-355М был динамичнее, выносливее, проще в обслуживании и ремонте; на бездорожье расходовал значительно меньше бензина и масла, чем ЗИЛ и даже «51-й». Он стал одним из первых отечественных грузовиков, имевшим коэффициентом снаряженной массы меньше единицы. Всего из заводских ворот в Миассе за семь лет вышло 192 580 «УралЗИС-» и «Урал-355М». Если бы тогда все решал спрос, то «355М» вполне мог продержаться на конвейере, по крайней мере, еще лет десять, как, например, ГАЗ-51А, но увы...



Распространенный некогда бензовоз на базе УралЗИС-355М сохранился до наших дней в гараже производственной базы «Мосфильма»





Там же, где и машин, и дорог остро не хватало, УралЗИС-355М работал «за двоих» и ценился очень высоко. Алтайский край, 1962 г. На машине стоит «чужой» бензобак большей емкости и нарощенные борта

«Урал-355М» был хорош и в качестве тягача: он легко буксировал не только «штатный» двухосный прицеп У2-АП-3, но справлялся и с поездами из 2-3 прицепов. Многие водители свидетельствовали, что там, где садился на мост даже полноприводный, но на 25 л.с. менее мощный ГАЗ-63, УралЗИС-355М не только проходил, но и умудрялся брать «63-го» на буксир.

При паспортной «максималке» 75 км/ч «355М» реально мог разогнаться до скорости, превышавшей 100 км/ч. Спидометр, градуированный до «100», попросту зашкаливало. И это без каких-либо последствий для машины. Стоит ли удивляться, что на состоявшемся в октябре 1960 г. первенстве СССР по автокроссу, где впервые участвовали «УралЗИС-355М», победителем в классе «ЗИЛ-164 – УралЗИС» стал «355М». Естественно, были у машины и слабые стороны, хотя выявлялись они только на экземплярах, работавших на полном отсутствии «человеческих» дорог с изрядным и систематическим перегрузом.

Модификации

Завод изготавливал УралЗИС-355М в виде бортового грузовика с тентом или без него, либо в виде шасси. На последние чаще всего монтировали автоцистерны для перевозки горючего и молока. С 1958 г. Еманжелинский механический завод (Челябинская обл.) монтировал на шасси «УралЗИС-355М» цистерны АЦМ-2,6 для перевозки и краткосрочного хранения 2600 л топлива. Калиброванная эллиптическая цистерна имела два кольца жесткости снаружи и волнорезы внутри. Она лежала на трех поперечных опорах на раме автомобиля. Заполнение и опорожнение могли производиться как самотеком, так и при помощи насоса. Общий вес автомобиля без нагрузки составлял 4050 кг.

Вскоре к производству таких цистерн подключились Уральский механический завод (Уральск, Казахстан), с 1963 г. завод «Андижанирмаш» (Андижан, Узбекистан), и с



Рядом со стильным УралЗИС-355М ГАЗ-51А выглядел неказисто

1964 г. Новотроицкий завод торгового машиностроения (Новотроицк, Киргизия), изготовивший последние такие цистерны уже в январе 1966 г.

Киргизские цистерны имели обозначение АЦ-2,6 и габаритами несколько отличались от прочих: были короче (длина машины 6100 мм против 6290 мм) и шире (2150 мм против 2126 мм). Кроме того, на УралЗИС-355М часто ставили цистерны от ЗИС-150, -151 и ЗИЛ-164. Один экземпляр АЦ-2,6-355М (неизвестно, правда, насколько аутентичный) и сейчас имеется в гараже «Мосфильма».

Заметное распространение получили также молоковозы АЦПТ-2,2 (АЦМ-23) того же Новотроицкого завода, имевшие двухсекционную цилиндрическую цистерну с двумя верхними наливными горловинами. АЦПТ-2,2 вмещала 2200 л, АЦМ-23 – 2300 л. Более короткие (6100 мм) и узкие (2150 мм) по сравнению с бортовыми «355М» (но шире, чем АЦМ-2,6), они из-за формы цистерны были несколько выше – 2335 мм по крышкам горловин. Их масса без нагрузки равнялась 3715 кг. По бокам цистерны имелись не ящики, а столешницы (полки) с поручнями, на которые при необходимости устанавливали до 16 дополнительных фляг с молоком.



Молоковоз АЦПТ-2,2 (АЦМ-23), прозванный «киргизом», был также известен в Сибири и Средней Азии. Топчихинский район Алтайского края, 1965 г.

Эти цистерны, двухцветные, желто-красные, были наиболее яркими модификациями уральского грузовика. С ними могли тягаться только яркие желтые бортовые «355М» с красным капотом, использовавшиеся в 60-х в московских аэропортах. Остальные же представители этих машин довольствовались стандартными цветами: темно-зеленым оттенка морской волны (эмаль НС-507), либо синим или голубым (в Средней Азии). Кстати, в кинофильме «Джентльмены удачи» в эпизоде побега снимался бывший молоковоз АЦПТ-2,2-355М, перекрашенный, без жалюзи и с «газовскими» колесами.

Кроме всех этих цистерн существовали и другие, выпущенные небольшими партиями. Это ассенизационные АНМ-355М, одна из которых благополучно дожила до наших дней в Новосибирской области. В Литве для перевозки аммиачной воды использовались цистерны, конструктивно схожие с АЦ-2,6, эллиптического сечения. Они выпускались в 1963–1965 гг.

Наиболее распространенными после цистерн были лесовозы с прицепами-ропусками. Они создавались уже эксплуатационными пред-приятиями, хотя описание лесовоза УралЗИС-355М также встречается в справочной литературе. Разновидность эта отличалась от базовой модели лишь габаритами и весом: при той же длине он имел шири-

ну 2450 мм и высоту по конику 2330 мм. Вес в снаряженном состоянии составлял 3250 кг. Чаще всего лесовозы соорудили из бортовых машин, благо переделки были минимальные. Интересно, что лесовозы использовались не только по прямому назначению. На них перевозили железобетонные плиты(!), трубы и прочие длинномерные грузы по любому бездорожью. При этом в паре с автомобилем чаще всего работали одноосные прицепы-роспуски 1-Р-4, 1-АПМ-3, 1-Пр-5х или двухосные 2-П-8 и 2-Пр-10х, а иногда и самодельные.

Не меньшее распространение получили седельные тягачи с бортовыми полуприцепами. Это был наиболее простой путь увеличения грузоподъемности «355М», который официально мог буксировать прицеп полной массой 5 тонн, ну а масса полу-прицепа доходила до 9 тонн и больше. Путем такого нехитрого преобразования многие автохозяйства Оренбургской, Омской, Курганской областей, Алтайского края и Казахстана получали ощутимую прибыль. Кроме бортовых, в паре с «УралЗИС-355М» использовались полуприцепы-контейнеровозы и даже цистерны.



УралЗИС-355М-лесовоз на строительстве моста. Таковы были типичные условия его работы. Павловск, Алтайский край, 1970 г.

Так, на Алма-Атинской автобазе № 12 водитель В. Шаповалов в начале 1960-х успешно эксплуатировал УралЗИС-355М с одноосным полуприцепом-цистерной (из двух стандартных цистерн), грузоподъемностью до 5 т.

В 1965 г. в НИИАТ разработали оригинальную конструкцию, позволявшую с помощью гибких оболочек из обычного грузовика сделать самосвал. Базовым для этой разработки также стал УралЗИС-355М. А в новосибирской автоколонне № 1233 в конце 1960-х несколько бортовых УралЗИС-355М переоборудовали в контейнеровозы (бесприцепные) путем установки на них гидрокранов «3040». Для этого двигатели машин в сборе с коробкой передач заменили на агрегаты ЗИЛ-164 с изменением конструкции карданного вала. Эксплуатация этих машин также была весьма успешной.

Во многих городах на пищевых предприятиях использовались фургоны различных форм и объемов на шасси УралЗИС-355М, как правило, с деревянным каркасом, обитые стальным листом.

Существовали и «штучные» модификации. Так, в 1960 г. Алма-Атинским ремонтно-сборочным заводом на шасси



16 октября 1965 г. с конвейера УралАЗа сходит последний Урал-355М. Модель становится частичкой истории

«355М» был сконструирован автобус вагонной компоновки с вынесенным вперед рулевым управлением и дистанционным переключением передач. Он имел 28 мест для сидения и общую вместимость 40 человек. В Краснодарском крае в середине 60-х на шасси Урал-355М создали автокормовоз.

Эпилог

Так вышло, что ни география распространения, ни область применения никоим образом не способствовали широкой известности «УралЗИС-355М». Да и на заводе во время производства к нему относились как к пройденному этапу: все знали, что это последний вариант «трехтонки», и гораздо больше были озабочены освоением нового семейства трехосных «уралов». Стоит ли удивляться, что со временем эта модель была забыта. На сегодня на всей территории бывшего СССР автору известны лишь 12 экземпляров, более или менее сохранившихся до наших дней, причем два из них – в виде модификаций.

Но для тех, кому довелось работать на нем, кто согревался в лютую стужу в его кабине, кто тянул на нем по ужаснейшим дорогам непосильный груз, вдвое превышавший положенный, кто трудился на нем по 20–30 лет, порой вопреки начальству, желавшему избавиться от «старья», для них «Урал-355М» остался по-настоящему дорог и любим. Эти люди до сих пор отзываются о машине с теплотой и уважением. Они-то знают, за что...



И даже сейчас, спустя 46 лет, экземпляр 1959 г. до сих пор в строю! г. Славгород, Алтайский край





Александр Новиков

Грузовики ВЕРМАХТА

В год 60-летия победы во Второй Мировой войне все автомобильные издания потрдились опубликовать «что-нибудь этакое». Кое-кто даже протестировал знаменитую «тридцать четверку». Но право, был ли хоть малейший прок от голого солдата, не имеющего еды и боеприпасов? И чем была «великая тридцать четверка» без топлива и боеприпасов? Правильно, грудой метеллолома. И само ее существование обеспечивали автомобили. Об автомобилях Ленд-лиза, возивших Красную армию и Союзников, мы уже рассказали. Но, право, мы бы вас обманули, не рассказав о транспорте противника.

Как водится, истоки великих событий лежат не слишком близко по временной шкале к самим историческим вехам. Например, единственный вывод, который сделали французские генералы из опыта Первой Мировой: следующая война будет позиционной. Де Голль, тогда еще молодой капитан, с этим не согласился. Разумеется, генералов не интересовало мнение «какого-то там капитана». Но де Голль не сдается и пишет книгу, в которой доказывает необходимость создание автомобильных и танковых войск. На родине книгу не заметили, зато с любопытством полистали в соседней стране, между прочим, являвшейся таким же историческим противником Франции, как и Англия...

Итак, Германия готовилась к войне, и Гитлер ясно понимал, что эта война будет войной моторов, и одну из главных ролей в ней сыграют грузовики. Книга Де Голля ничего нового германскому генеральному штабу не открыла. Ведь на автомобили возлагались задачи подвоза личного состава, снарядов и снаряжения еще до Первой Мировой, и уже тогда в Германии делались попытки увеличить производство грузовых машин, пригодных для военных перевозок, которые в случае начала военных действий можно было мобилизовать в больших количествах в армию. Когда началась война, грузовики уже всюду удовлетворяли потребности фронта, и среди них имелись автомобили с при-

водом на все колеса, которые использовались для транспортировки легких зенитных и противотанковых артсистем, смонтированных в кузове.

Надо заметить, что поначалу армия имела более насущные задачи, чем забота о производстве грузовиков для вооруженных сил. Положение изменилось с появлением первой программы моторизации. В рамках этой программы автомобильная промышленность должна была приступить к разработке трехосных грузовых автомобилей повышенной проходимости трех типоразмеров: легких, грузоподъемностью 1,5 т; средних с полезной нагрузкой 3 т и тяжелых, бравших на борт 5–10 т. Разработкой и производством перечисленных машин в предвоенной Германии занимались компании Daimler-Benz, Bussing и Magirus. Все автомобили как внешне, так и по техническому исполнению должны были походить друг на друга и иметь взаимозаменяемые основные агрегаты.

Выпуском шестиколесных трехтонных автомобилей среднего класса вначале занялись компании Henschel, Bussing и Krupp, позднее к ним присоединился и концерн Daimler-Benz. Первые военные грузовики появились в виде опытных образцов в 1928 г., их серийное производство началось в 1931-м и продолжалось практически до начала войны. Шестиколесная трехтонка Daimler-Benz в вермахте не прижилась, хотя очень много таких машин отправили на экспорт. Постепенно определился основной тип войсковой машины, прототипом которой стал Henschel 33 D1 с дизелем, затем начал изготавливать компания Magirus, но уже с дизелем Deutz. Эти машины использовались в больших количествах в саперных войсках, так как трехтонки отличались высоким качеством конструкции и ремонтпригодностью. Тем не менее, трехтонки именовались «гвоздесобирателями», поскольку вылетевшие из подков лошадей гвозди, которых на фронтовых дорогах было рассыпано множество, средняя шина неизменно подбрасывала вверх и непременно захватывала задняя.

На русском бездорожье трехтонки Henschel постоянно застревали, проходимость машины была явно недостаточной. Для грузовиков такого веса требовался привод на все колеса, а трудности на местности возникали из-за слишком высокого сопротивления движению задних мостов с двускатными шинами. Требовалась одинарная ошиновка всех колес, но когда разрабатывался этот автомобиль, такое решение трудно было даже вообразить.

Кроме немецких, австрийских и чешских грузовиков вермахт эксплуатировал машины из оккупированных стран. В первую очередь – французские Renault с кабиной над двигателем и стальным бортовым кузовом, которые применялись в военно-воздушных силах. Renault AHS грузоподъемностью 2 т имелось более 25 тыс., Renault ANH грузоподъемностью 3,5 т – 4 тысячи. Плюс еще примерно 6 тыс. двухтонных Citroen 23. Фирма Peugeot поставила 15 тыс. легких пикапов. Помимо этого, в качестве трофеев немцы захватили огромное количество других автомобилей французских марок. Около 88 пехотных дивизий и одна танковая были обеспечены преимущественно французскими автомобилями.



Vomag Type Pritschenwagen 1932-1937 г.



Основной тип трехтонной войсковой машины отличался выдающейся проходимостью

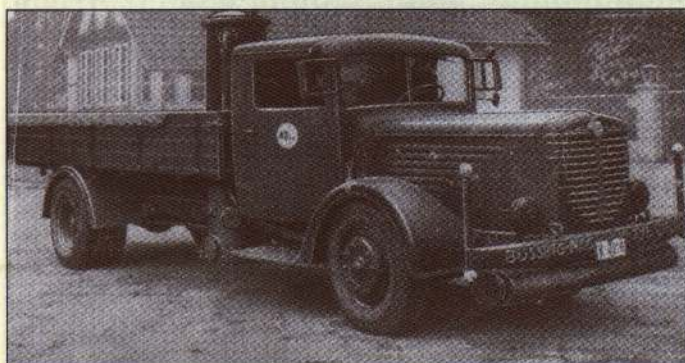


Bussing Type 900





«Мобилизованный» Bussing-NAG Diesel



Bussing-NAG Pritschenwagen с газогенераторной установкой



Henschel 33D1, стал прототипом основного войскового грузовика

Особым вариантом увеличения проходимости стал так называемый «предок Круппа». Это название приклеилось к машине потому, что она предназначалась преимущественно для буксировки легких орудий. Автомобиль находился в производстве с 1934 по 1942 г. Он заметно отличался от существовавших тогда конструкций немецких трехосок. В частности, имел независимую переднюю подвеску, как и шестиколесные австрийские Staur и Austro Daimler или чешская Tatra. Но в отличие от них «предок Круппа» имел подвеску колес на сдвоенных поперечных рычагах, кроме того, конструкторы немецкого шестиколесника решились на использование одинарных шин на всех мостах, что обеспечило машине прекрасную проходимость.

С возникновением в 1933 г. вермахта армейские генералы поставили задачу создать парк военных грузовиков из возможно меньшего числа типов машин. Их характеристики устанавливало управление вооружений сухопутных войск. В рамках этой программы ответственным за дизели для войсковых грузовиков стал концерн MAN, ответственным за шасси – компания Henschel. Как и все немецкие военные грузовики, серия новых машин создавалась с большим трудом. Их полезная нагрузка была сравнительно небольшой, зато дизели были самыми лучшими, таких моторов не было в ни в Советской армии, ни в армиях союзников.

Войсковые грузовики проектировались как двух-, трех- или четырехосные, во всех случаях с приводом на все колеса, независимой подвеской с винтовыми пружинами. Детали ходовой части были взаимозаменяемыми. Если не останавливаться на прототипах и опытных образцах, то в серию пошел только трехосный автомобиль грузоподъемностью 2,5 т. Он имел шесть ходовых колес с одинарными шинами; первое время у части грузовиков запасные колеса служили в качестве вращающихся опорных дисков, помогавших преодолевать глубокие рвы. Этот основной немецкий грузовик кроме переброски солдат использовался в качестве автомобиля телефонной связи, радиостанции, как автомобиль-фургон больших размеров. Он мог нести измерительную лабораторию. Кроме того, в войсках этот универсальный армейский автомобиль очень часто приспособляли для армейской кухни.

Выдающимся качеством нового немецкого военного вездехода стала прекрасная проходимость. Даже из непролазной грязи, откуда без помощи трактора не могла выбраться ни одна машина, он выезжал своим ходом. При этом грузовик отличался простой конструкцией и не требовал больших усилий при обслуживании, был безотказным в любую погоду, обладал достаточной мощностью. Неприхотливый и выносливый автомобиль имел жесткую конструкцию, но все же не выносил слишком больших перегрузок. Самым главным недостатком армейского грузовика была необходимость ежедневного ухода за ним. Что

Опираясь на опыт Первой Мировой, вермахт практически не имел транспортных средств с обычными прицепами, хотя использовал различные специальные прицепы, в большинстве своем одноосные, более удобные в ремонте и обслуживании. На них устанавливались генераторы, огнетушители, прожекторы, специальные лафеты для орудий. В очень небольшом количестве для эвакуации поврежденных или подбитых танков имелись низкорамные прицепы грузоподъемностью от 20 до 50 т.

же касалось ремонта, то машина вообще в нем не нуждалась, поскольку никогда не выходила из строя: ни в результате обстрела, ни из-за неправильного обращения с ней. Тем не менее, к началу военных действий на всех фирмах было приостановлено производство военных грузовиков, в основном из-за низкой грузоподъемности, что оказалось вполне оправданным, однако лучшей машины тогда в Германии никто не создал.

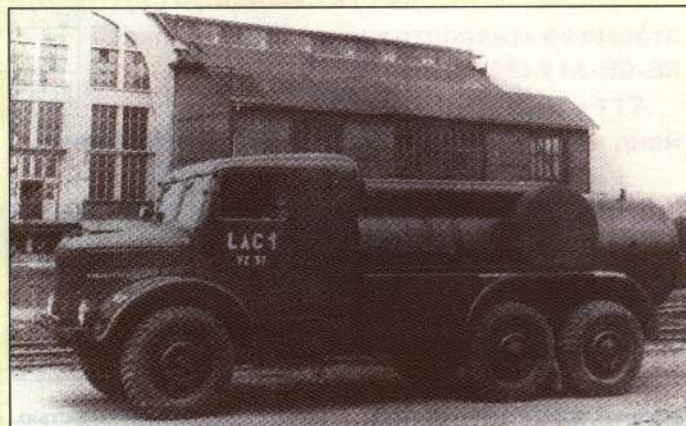
На момент вторжения в Польшу Вермахт обладал парком в 120 000 грузовых автомобилей. Из вновь выпускаемых в войска ежемесячно поступало 1000 единиц, что не могло восполнить даже естественный износ, не говоря уже о потерях, которые начались с военными действиями. Практически все немецкие автомобили довоенного производства были уничтожены во время разгрома немецких войск под Москвой зимой 1941–1942 гг. И немецкие солдаты передвигались на обычных гражданских коммерческих машинах. После такой неудачи германское командование заставило автомобильные компании вернуться к производству некоторых моделей из довоенных программ. «Полуторки» производились фирмами Opel, Phänomen, Styr. Трехтонки делали Opel, Ford, Borgward, Mercedes, Magirus, MAN, автомобили грузоподъемностью 4,5 тонны – Mercedes, MAN, Bussing-NAG, шеститонки – Mercedes, MAN, Krupp, Vomag.

Все эти машины могли иметь ведущий передний мост. Наибольшее значение в военное время имели трехтонки, поскольку как в вермахте, так и у противника они нашли наибольшее распространение. И, несомненно, самой лучшей машиной этого класса стал Opel Blitz. Это был единственный немецкий грузовик, производство которого сохранялось с предвоенного времени до самого падения «Третьего Рейха». Примерно сто тысяч Opel Blitz поступили в войска вермахта, это больше, чем каких-либо других автомобилей. Blitz показал выдающиеся качества на фронте. Несмотря на сдвоенные задние колеса, он обладал прекрасной проходимостью. Весьма хорошим и главное безотказным оказался и другой трехтонный автомобиль – Magirus, удовлетворительными были и трехтонные MAN, и Borgward. В то же время Mercedes-Benz L3000 застревал в грязи российских дорог. Грузовики Ford немецкой сборки имели V-образный восьмицилиндровый двигатель, который устанавливался перед войной на легковых автомобилях, но во фронтовых условиях доставлял множество хлопот с ремонтом и обслуживанием.

Возникла мысль, что и некоторые военные производители строят по одному или два типа ненадежных, конструктивно ущербных машин. Это означало, что требуется их полная перестройка с остановкой завода на несколько месяцев, что было невозможно: фронт требовал транспорта. Тем не менее, в июне 1942 г. Гитлер подписал приказ о начале выпуска на заводе Daimler-Benz в Мангейме трехтонок Opel Blitz взамен машин собственной конструкции. Их изготовление началось 20 июля 1942 г., за несколько дней до полного разрушения цеха по сборке Опелей сорока американскими бомбардировщиками, затем это крупнейшее в Европе предприятие по выпуску грузовых автомобилей было восстановлено и оснащено новыми итальянскими станками, однако война уже закончилась. После подписания перемирия завод был полностью, вплоть до каркаса цехов, демонтирован нашими оккупационными силами и вывезен в СССР. Планировалось, что он будет воссоздан в Риге, но этого никогда не произошло.



Опытный образец Tatra-95 1939 года, оборудованный газогенераторной установкой



Автозаправщик на шасси Tatra-92 1938 года

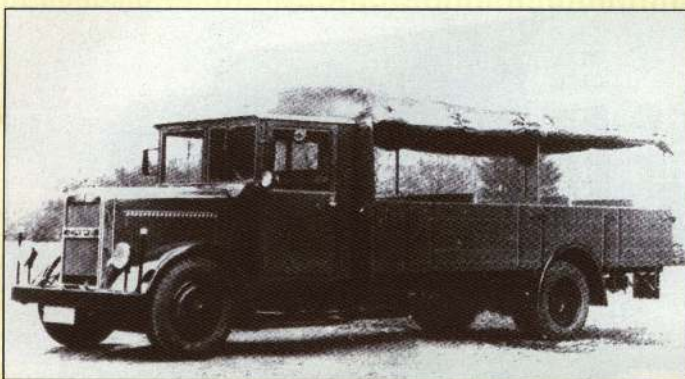


Гражданские грузовики Mercedes-Benz L6 500 со 125-сильным дизелем на фронте показали себя удовлетворительно





Vomag L-900 после начала войны стали переоборудовать под перевозку орудийных лафетов



Средний армейский грузовик а MAN Z грузоподъемностью 3,5 тонны выпускался с 1935 по 1939 г.



Opel Blitz 1944 года, использовавшийся в качестве армейского автобуса, кузов построен фирмой «Эрдман унд Росси» из Берлина

4,5-тонные грузовики Daimler Benz, MAN, и Bussing NAG великолепно себя зарекомендовали. Еще в 1939 г. во Франкфурте было учреждено бюро по унификации грузовых автомобилей, которое разрабатывало одинаковые основные узлы и агрегаты для 4,5-тонных немецких машин Magirus, MAN, Henschel и австрийских Saurer. Другой грузовой автомобиль, разработанный в бюро, грузоподъемностью 6,5 т сначала должен был изготавливаться на заводах Daimler-Benz, но из этого ничего не получилось. Поэтому армию снабжали шеститонными MAN, Krupp, Vomag. В 1942 г. производство тяжелых грузовиков вообще было приостановлено. Тогда же чехословацкая Tatra начала производство нового автомобиля большой грузоподъемности Tatra-111 с V-образным двенадцатицилиндровым дизелем воздушного охлаждения. Двигатели Tatra-111 позднее устанавливались на восьмиколесный бронированный Bussing NAG, поставлявшийся войскам с 1942 по 1944 г. в довольно больших количествах.

Очень немного попало на фронт мощных и тяжелых грузовиков Vomag, хотя компания выпускала до 100 машин в месяц вплоть до 1943 г. Причина крылась в том, что это были газогенераторные автомобили, превосходившие все другие машины, работающие на газовом топливе того времени. Кроме того, Vomag делал газогенераторные установки для Bussing, Henschel и некоторых других фирм. Но все же газогенераторные машины на фронт не попали, ими был укомплектован Национал-социалистический моторизованный корпус и его транспортные бригады.

Как уже упоминалось, большая часть автомобилей Вермахта была уничтожена в битве под Москвой, а остальные остались на полях других сражений. До середины шестидесятых годов в республиках Советской Прибалтики еще можно было встретить довоенные Opel Blitz, MAN или Bussing NAG, но постепенно они пошли в металлолом. Только единичные экземпляры грузовиков вермахта удалось сохранить и реставрировать энтузиастам эстонского клуба «Уник». Да и в самой Германии их сохранилось очень немного, поэтому появление любого возвращенного к жизни «Ластвагена» времен второй мировой войны становится событием в среде коллекционеров грузовых раритетов.

Сегодня у молодого поколения возникают ностальгические представления об газогенераторных автомобилях, работавших на древесном топливе. Эти импровизированные печные устройства, хотя и рассматривались как вынужденное решение проблемы, вызывали массу недовольства и отвращения тем, что производили много мусора и копоти. Ни один водитель не желал оставлять на своем автомобиле дровяную печку, на один день дольше, чем это было необходимо. К концу войны Вермахт располагал примерно 60 000 газогенераторами, однако, начиная с 1944 г. они все использовались не на фронте, а на захваченных территориях, например в богатой лесными массивами Норвегии, а еще в так называемой «вермахтовской свите», так постепенно боевые части были избавлены от кошмаров по розжигу газогенераторов.

В статье использованы фотографии из альбома «Немецкие грузовые автомобили», сделанного в 1941 году Автомобильным управлением Красной Армии, и принадлежащего Евгению Прочко

Вниманию подписчиков!
Подписка на журнал осуществляется только
через почтовый каталог «Роспечать»
индекс 81170

| | | |
|--|------|-------|
| ООО "Автотрак Пресс" | | |
| Р/сч 40702810500442001280 в ОАО АКБ "Автобанк-Никоил" г. Москва | | |
| наименование банка К/сч 30101810100000000774 БИК 044525774 | | |
| ИНН/КПП 5047064513/504701001 | | |
| Фамилия, и., о., адрес плательщика | | |
| Вид платежа | Дата | Сумма |
| журнал «Автотрак» № _____ в кол-ве _____ экз. | | |
| Плательщик | | |
| Кассир | | |
| ООО "Автотрак Пресс" | | |
| Р/сч 40702810500442001280 в ОАО АКБ "Автобанк-Никоил" г. Москва | | |
| наименование банка К/сч 30101810100000000774 БИК 044525774 | | |
| ИНН/КПП 5047064513/504701001 | | |
| Фамилия, и., о., адрес плательщика | | |
| Вид платежа | Дата | Сумма |
| журнал «Автотрак» № _____ в кол-ве _____ экз. | | |
| Плательщик | | |
| Квитанция Кассир | | |

Вы можете приобрести ранее вышедшие номера журнала «Автотрак». Доставка осуществляется по почте. Цена одного номера - 77 руб., включая стоимость доставки по России.

Чтобы приобрести журнал необходимо:

Для юридических лиц:

·заполнить заявку и отправить ее вместе с реквизитами по факсу: (095) 414-89-83 или по почте: 119633 Москва, а/я 117.
Журнал «Автотрак». В течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты.

Для частных лиц:

·заполнить заявку;
 ·заполнить по образцу платежное поручение и оплатить его в Сбербанке;
 ·отправить заявку и копию платежного поручения по факсу: (095) 414-89-83 или по почте: 119633 Москва, а/я 117.

ЗАЯВКА

Ф.И.О.(название организации)

Адрес доставки: индекс **область**

город **улица**

дом **корпус** **квартира**

Контактный телефон **E-mail**

Прошу выслать номера: №3,2005 №2,2005 №1,2005

№6,2004 №5,2004 №4,2004 №3,2004 №1,2004

№5,2002 №4,2002 №3,2002 №2,2002 №6,2001

в количестве **экземпляров каждого номера**

Данная заявка действительна до 30 октября 2005 г.

АВТОТРАК



...Шла девочка по лесу и увидела страшное, черное, вонючее, большое, лесное... говно. И сказала говно девочке:

- Девочка, девочка...я тебя СЪЕМ!!

Ой ужас... Но девочка не испугалась и ответила:

- Нет, страшное, черное, вонючее, большое, лесное говно, это Я тебя съем! Взяла и съела! Вот так, в сказках добро, побеждает зло!

Карты экспресс-оплаты ГИБДД 10, 50 и 100 условных единиц! Для корпоративных VIP клиентов новый тарифный план «Эксклюзив» - всего за 1000 у.е. в месяц все нарушения бесплатно!

Подключите дополнительные услуги: «Любимое нарушение» - скидка 50% на любое одно выбранное вами нарушение!

«Антирадар» - антиопределитель скорости и вашего номера.

Дополнительная информация - у менеджеров в офисах ГИБДД!

В темном переулке встречаются два мужика. Первый вынимает из кармана нож и говорит:

- У тебя деньги есть?

Второй (доставая из-за пазухи топор):

- А тебе зачем?

Встречаются русский и французский президент.

Французский говорит:

- Наши рабочие получают 5 тысяч франков в месяц.

Две - на квартиру, две - на питание, а куда уходит оставшаяся тысяча не мое дело.

Русский:

- Наши рабочие получают триста рублей в месяц, а где они берут остальные, не мое дело.

АНЕКДОТЫ



В самолете стюардесса подходит к командиру и говорит:

- В салоне террорист с бомбой спекулирует парашютами.

Умирает журналист.

Его, как положено, встречает апостол Петр:

- Ну, мил-человек, пожил ты славно, можешь выбрать, куда хочешь, в рай или в ад.

- А вы мне и то, и другое сначала покажите, - просит журналист, - а то знаю я вас, анекдоты по теме слышал.

Петр показывает ему ад. Тесная, прокуренная комната, набитая работниками творческого труда; глаза у всех красные, волосы наполовину повыверганные, руки дрожат, кофе уже не лезет - через час дедлайн, а еще ничего не готово.

Журналист тихонько прикрывает дверь, бормоча под нос: «Знаем-знаем, накушались вволю».

Ему показывают рай. В точности та же картина: тесная, прокуренная комната, полусумасшедшие люди, часть мебели разломана, техника работает не вся, бычки сыплются изо всех щелей: дедлайн через полчаса, а еще конь не валялся. Журна-

лист шарахается от рая, заглядывает еще раз в ад, и изумленно спрашивает у Петра:

- А разница-то в чем?!

- А разница, - отвечает Петр, - в том, что эти (он показывает на жителей рая) - успеют.

Поручик Ржевский и молодой корнет развлекаются с дамами. Ржевский напивается и падает мордой в салат. Его друг, тем временем, пытается сгладить конфуз, рассказывает дамам: - Вы знаете, а поручик ведь не так груб, как это порою кажется. Стояли мы как-то под Ахалцыхом, карбонариев местных отлавливали. Вокруг - изумительные окрестности, сады, виноградники.

Смотрим, а наш голубчик на поляне сидит и знает ли цветочки в узор раскладывает, как икебану.

Ржевский поднимает лицо из салата:

- Да, да я как ибану, мало не покажется...

Эстонский автоответчик:

- Здравствуй-те, вообще-то я сей-час дооо-ма, но успею по-дой-ти к телефооо-ну толь-ко после звукоооо-го сигнала...

Пошел один раз мужик свинью резать. Зашел с утра в свинарник с ножом, а свинья неладное почувствовала, в угол забилась и орет во все горло. Жена услышала, свинью жалко стало, ну и уговорила сегодня не резать, а дать свинье еще денек пожить. На следующий день та же история. Мужик с ножом в свинарник, свинья в ужасе, жена еще на денек отговаривает. Так прошла вся неделя. В очередной раз мужик сунулся в свинарник, а там ни звука.

Выходит к жене:

- Добилась своего!? Наша свинья повесилась...

— Евгений! Евгений, ну на кого ты похож!?

— На маму.

— Ой ли, Евгений. Сильно сомневаюсь, что Лариса Леонидовна пьяное закомплексованное чмо.

В ювелирный магазин входит ослепительная блондинка в мини-юбке и прозрачной маечке... За прилавком стоит молодой парень-продавец. Девушка просит показать понравившееся ей кольцо с камнем. Протягивая ей кольцо, продавец продолжает на нее пялиться... Рассматривая камень, блондинка спрашивает у него:

- Стекло?

Продавец:

- ...стекает...

- Доченька, давай покажем, как мы выучили все месяца в году. Ну!.. Ян...?

- Варь!

- Фев...?

- Раль.

- Ну, давай сама!..

- Арт, Рель, Ай, Юнь, Юль, Густ, Ябрь, Ябрь, Ябрь, Ябрь!

БЫТЬ В СВОЕМ ДЕЛЕ ПЕРВЫМ ПРОСТО...



...КОГДА ПОМНИШЬ ДЛЯ КОГО РАБОТАЕШЬ



Рессоры производства ЧМЗ служат долго. Российские автомобили на наших рессорах покоряют самые разные маршруты – от снежных дорог Заполярья до жарких африканских пустынь. А еще наши рессоры помогают приходить к финишу первыми – как российским КАМАЗам в ралли «Париж – Дакар». Поэтому мы и являемся лидерами – создавая свою продукцию, мы всегда помним об ответственности перед теми, для кого работаем. И благодаря этой ответственности, мы работаем еще лучше. Для Вас. Для всех.

www.omk.ru www.chmz.ru



2 – 7 сентября Международная выставка ИНТЕРАВТО 2005



В выставке принимают участие
ведущие производители
автомобилей:

«Автотор»,
«Автофрамос»,
«Ауди», «БМВ», «Вольво»,
«Дженерал Моторз»,
«ДжиЭм – Автоваз»,
«Ситроен», «ТаГАЗ»,
«Форд Мотор Компани»

и многие другие компании !!!

Организатор:

 **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

Генеральные
информационные
спонсоры:

ЖУРНАЛ
За рулем



Генеральный партнер
по направлению
"Социальный транспорт":



Информационные спонсоры:

АВТО



**АВТОМОБИЛЬ
ЗАПЧАСТИ**

Supercar

WHATCAR?

12V ОЛЫТ

АВТОРИТЕТ

АВТОТРАК

avtomarket.ru

**Инструментальный
МИР
WORLD OF TOOLS**

**auto
motor
-sport**

**АВТО
МИР**

5 КОЛЕСО

ТРАНСЕРВИС

**АВТО
ПАНОРАМА**

ОДНОВРЕМЕННО ПРОЙДЕТ:

- салон старинных автомобилей
- смотр технологий реставрации
- кастом шоу

VI Олдтаймер
Галерея
Ильи Сорокина



МВЦ «Крокус Экспо»
65-66 км Московской кольцевой автомобильной дороги
Тел./факс: +7 (095) 727-26-31, 727-26-32
www.interauto-expo.ru; www.crocus-expo.ru