Организаторы / Organised by:

ITE LLC
42, bldg.2a, Schepkina St.,
Moscow, 129110, Russia
Tel: +7 095 935 7350
Fax: +7 095 935 7351
E-mail: motor@ite-expo.ru

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

При содействии / Assisted by:

ZAO Expocentr

При поддержке / Supported by:

UFI

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

AUTOTRUCK

№ 3 2004

Рынок новых магистральных тягачей России

Сколько стоит Mercedes-Benz

Опыт эксплуатации Scania 114G

Actros

Грузовик года

Truck of the Year 2004

► Госпожа Европа склонилась в почтительном реверансе... Уважаемое жюри из 18-ти самых искушенных профессиональных журналистов единогласно присвоило тягачу Actros титул Truck of the Year 2004.

► Мы с гордостью чествуем нашего победителя в этом престижном конкурсе коммерческих автомобилей!

► С радостью приветствуем всех счастливых обладателей и водителей новых тягачей Actros (а их уже продано более 25000), которые первыми оценили их чемпионские качества.

► После такого всеобщего признания, абсолютно естественно, что наш Actros немного покрасивел. Вы тоже так думаете?

Mercedes-Benz

ЗАО "ДаймлерКрайслер Автомобили РУС": 127051, Москва, 1-й Колобовский переулок, 23.
Тел. (095) 745-2021/22/24, факс (095) 745-2642.
commercial.vehicles@daimlerchrysler.ru
www.mercedes-benz.ru

накладки-колодки

FOMAR
ROULUNDS

Надёжный производитель известных во всём мире фрикционных материалов

ООО «ТРАК-ДЕТАЛЬ»

Запчасти для европейских грузовиков, автобусов, прицепов

МКАД 43 км тел: (095) 747-69-29
8(916) 808-45-27

МКАД 31 км тел: (095) 747-65-40
746-37-71
957-10-75, доб. 142, 144
957-11-97, доб. 142, 144
факс: 957-12-11, доб. 152

ROR, SAF, BPW, FR, TR

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

АМОРТИЗАТОРЫ

KONI
BUS TRUCK & TRAILER

Мечта идиота

Повторение - мать учения. Эту фразу мы слышим с детства, и не согласиться с ней - язык не поворачивается. Но это отнюдь не означает, это высказывание истинно во всех случаях. Есть и другие умные слова: сколько ни говори халва - во рту слаще не станет.

Об этом я вспоминаю каждый раз, когда начинаются призывы гаишного начальства ужесточить наказание водителей. Обострения у начальников происходят несколько раз в год, но весной обязательно. Связано ли это со сменой времен года, я не знаю. Склонен думать, что они зависят от ежегодных совещаний и докладов о ситуации на дорогах, проводимых в первой половине года. Из года в год публикуются цифры ДТП, смертей и покалеченных. Из года в год называются причины такой ситуации на дорогах - всегда одни и те же. Но безопаснее езда не становится, дороги не улучшаются, да и гаишников мы не начинаем любить больше и уважать. Но милицейское начальство всегда выделяет одну и главную, по их мнению, причину - водитель. Далее следует прямой и по-военному логический вывод - ужесточить наказание этих самых водителей.

С причиной, как одним из факторов ДТП, я соглашусь. Скажу больше, что многие из водителей не умеют ни ездить, ни думать о последствиях своей езды. Бардак и беспредел на дорогах является следствием безнаказанности. То, что наших водителей, да и не только наших, надо держать в узде, - факт очевидный. Вот только в нашем государстве узды нет, и при такой коррупции и взятничестве ее никогда не будет. А вот здесь гаишники молчат как рыбы. Потому что выгода от такой ситуации им прямая, как бы жестоко это ни звучало. Чем больше водители нарушают, тем больше денег оседает в карманах стражей порядка. Наивно думать, что простые дэпээсники все взятки оставляют себе, да и начальство «подрабатывает» другими способами. И где логика: с одной стороны, кричать об ужесточении наказания и тут же назначать таксу, чтобы от этого наказания откупиться.

Большинство водителей прекрасно знает, сколько «стоит» «встречка», «пьянка» и другие нарушения, за которые лишают прав. Поэтому мало кто боится лететь по встречной, зная, что сержант всегда с радостью примет 300-500 рублей и в душе пожелает тебе нарушать чаще.Чтобы административное право на доро-гах начало работать необходимо:

- во-первых, увеличить зарплату, причем существенно, гаишникам;
- во-вторых, создать независимую от МВД службу безопасности и контроля, которую боялись бы все рядовые, сержанты и офицеры;
- в-третьих, ужесточить ответственность и наказание гаишников за неправомерные действия в отношении участников дорожного движения.

Поверьте, тогда порядка на дорогах будет значительно больше и при таких наказаниях водителей. Стражи порядка будут бояться брать взятки при хороших зарплатах, свирепой службе безопасности и неотвратимости наказания за неправомерные действия. Тогда неотвратимость наказания наступит для водителей и мало кому захочется лишаться прав.

Правда, все это утопия, потому что эти три пункта необходимо применять не только для сотрудников МВД, но и одновременно для госчиновников, начиная с самого низшего звена и «все выше и выше и выше». А этого не может быть, потому что не может быть никогда.

В НОМЕРЕ 3/2004:

Мечта идиота	1	От редакции
Новости	4	Новости
Сколько стоит проезд по бесплатным дорогам?!	6	Закон и человек
Временный ввоз. Мысли через год	8	Рынок
Мы будем шоферами!	14	Ликбез
Рынок новых магистральных тягачей России	16	Рынок
Обзор рынка прицепной техники России (часть 2)	26	Рынок
Подвеска грузовых автомобилей	32	Техника
Новости	36	Новости
Письма	38	Нам пишут
Мастодонты скандинавского направления	40	Техника
Рождение Глороса	44	Новинка
Пустынный эвакуатор	48	Спецтехника
Большие королевы канадских лесорубов	50	Экзотика
Большие братья	54	Спцтехника
Встреча на берегу озера	60	Встречи на дорогах
Новые полуприцепы от «Тонара»	64	Прицепы
Сколько стоит Mercedes-Benz	66	Рынок
Цены на отечественные грузовые автомобили	70	Рынок
Воскрешая «стертых»	72	Шины
Rotinoff - английские грузовики с русским корнем	76	Архив
Корпорация «Владимир» показала грузовик «Владимир»	79	Новинка
Опыт эксплуатации Scania 114G	80	Эксплуатация
Уральские трехтонки	88	Архив
Подписка через редакцию	93	Подписка
Объявления	94	Продаю
Анекдоты	96	Юмор

АВТОТРАК

Главный редактор: **Дмитрий Жигульский**
Коммерческий директор: **Феликс Бекерман**
Обозреватели: Александр Евдокимов, Владимир Чехута, Александр Новиков, Петр Петров, Сергей Кухарский
Корреспонденты: Андрей Дмитриев, Кирилл Константинов

Дизайн и верстка: Серафим Филатович
Распространение: Рустам Салимжанов, Дмитрий Павленко
Реклама: Лариса Золотова, Эмилия Великанова

Адрес редакции: г. Химки, ул. Московская, д. 21, офис 424
Адрес для корреспонденции: 119633, г. Москва, а/я 117, журнал «Автотрак»
E-mail:autotruk@rol.ru
info@autotruck-press.ru
Телефон/факс: (095) 572-8254
Телефон: (095) 749-4550, 796-8384
w w w . a u t o t r u c k - p r e s s . r u

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати: свидетельство №77-3368 от 10.05.2000 г.
тираж 9000 экз., отпечатано в типографии Spaudos Konturai/Литва.

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

Новый сервис-центр МАЗ

15 апреля 2004 года состоялось торжественное открытие новой станции по техническому обслуживанию грузовиков МАЗ. Станция технического обслуживания «Симекс-сервис» по своим характеристикам не имеет аналогов на территории, которая охватывает все страны бывшего Союза и Восточной Европы. Эта станция техобслуживания МАЗов «Симекс-сервис» уже третья СТО ГК «Русбизнесавто» и является продолжением проекта по развитию глобальной сети СТО в Московском регионе. На рабочей площади 3000 м2 могут одновременно обслуживаться до 50 автомобилей. Оборудование станции позволяет производить ремонт длинномерных сцепок и автобусов. Высокая квалификация специалистов позволяет осуществлять не только все виды гарантийного и заявочного ремонта и ТО грузовых автомобилей, но и использовать станцию как тестовый полигон, проводя доработку узлов и агрегатов. На станции автомобиль клиента могут оснастить дополнительными баками, автономными отопителями и подогревателями топливных фильтров, провести глубокий тюнинг, оборудовать машину под перевозку опасных грузов. В процессе переоборудования также возможна замена силовых агрегатов на более современные, отвечающие требованиям Евро-1 и Евро-2.

На все работы имеются соответствующие сертификаты и лицензии, выдаются декларации о внесении изменения в конструкцию транспортных средств, стоящих на учете в органах ГИБДД, предоставляется технические заключения ФГУП НАМИ. СТО «Симекс-сервис» сертифицирована как станция гарантийного обслуживания заводов РУП «МАЗ» и ярославского ОАО «Автодизель». Для быстрого и оперативного решения всех гарантийных вопросов на СТО «Симекс-сервис» работают официальные представители этих заводов.

Компания CATERPILLAR подвела итоги конкурса «Лучший оператор 2004»

Московское представительство Caterpillar S.A.R.L. подвело итоги конкурса на звание «Лучший оператор 2004», который компания Caterpillar совместно с дилерами Zeppelin Russland, Wagner Asia и Barloworld Siberia впервые провела в СНГ, Москве, Новосибирске и Улан-Баторе в период с 21 мая по 1 июня.

Всего в соревнованиях приняли участие 70 операторов из Москвы, Санкт-Петербурга, Самары, Пятигорска, Курской, Новосибирской и Томской областей, Ставропольского края и Монголии. Для соревнований участникам были предложены экскаваторы CAT 318C и 320CL, вилочные колесные погрузчики CAT 902 и 962G серии II, погрузчики с бортовым поворотом CAT 248B и 252, а также экскаватор-погрузчик 428D. По условиям соревнований конкурсанты должны были выполнить ряд упражнений, демонстрирующих возможности машин и профессиональные навыки операторов. При выполнении упражнений учитывались время, использование максимальной производительности машины, а также соблюдение всех правил техники безопасности. Для многих участников это был первый опыт работы на машинах Caterpillar. Конкурс потребовал от соревнующихся быстрого овладения часто неизвестными приемами работы, чтобы набрать максимально возможное количество баллов.

Победителями конкурса стали: в Zeppelin Russland, Москва - Евгений Сидоров (ЗАО «Автобан», Ставропольский край); в Wagner Asia, Улан-Батор - частный предприниматель Батчулун Ванчинху; в Barloworld Siberia, - Алексей Подопригора, оператор компании «Центрсибнефтепровод» из Томской области.Победители примут участие в финальном европейском турнире, который состоится с 16 по 22 октября в демонстрационном и учебном центре компании Caterpillar в испанской Малаге. Главный победитель соревнований в Малаге будет награжден поездкой в США в качестве гостя компании Caterpillar на заключительную серию автогонок NASCAR.

МАЗ-MAN повышает качество

ЗАО «МАЗ-MAN» полностью перешло на выпуск модернизированных грузовиков всех моделей, серийно освоенных на предприятии. Модернизация коснулась всех узлов и агрегатов, которые вызвали наибольшее число нареканий со стороны потребителей. Так, предприятие перешло на использование только рамы собственной конструкции и производства с применением технологии холодной клепки, повышающей надежность креплений более чем в 2 раза. Внедрено крепление многих узлов с применением резьбовых соединений повышенного класса прочности. Улучшена технология лакокрасочного покрытия рамы. Топливные баки производятся по усовершенствованной технологии. Применен целый ряд компонентов импортного производства, включая пневмоаппараты, тормозные накладки, амортизаторы. Также на предприятии улучшен сервис. Годовой пробег автомобилей МАЗ-MAN достиг 120-150 тыс. км. Все это позволило предоставлять гарантии от производителя на автомобиль на 1 год, или 100 тыс. км, и 2 года, или 200 тыс. км на двигатель и коробку передач.

Кроме этого, завод запустил в серию 2-осный седельный тягач МАЗ-MAN 543268 в северном исполнении. Для того чтобы грузовик выдерживал сверхнизкие температуры (до - 60 градусов), в конструкцию внесен ряд доработок. Так, аккумуляторный ящик теперь теплоизолирован и оснащен автоматическим подогревом. Топливные и воздушные трубопроводы выполнены из металла. Топливопровод, дополнительный фильтр водоотделителя, теплообменник и трубопровод отопителя имеют термоизоляцию. Усилены рама и кабина, причем кабина укомплектована дополнительной термо- и шумоизоляцией. Стоимость тягача - от $45 тыс. и выше в зависимости от комплектации.

Также сообщается, что СП «МАЗ-MAN» с 1 июля 2004 г. увеличивает в среднем на 8% цены на свою продукцию. Увеличение цен связано с ростом цен на двигатели, кабины и коробки передач производства MAN, а также повышением стоимости на детали шасси от отечественных поставщиков, вызванное общим ростом цен на металлы и металлопрокат.

Бескапотный «Урал»

Автозавод «Урал» (холдинг «РусПромАвто») представил опытный образец двухосного бескапотного грузовика с двигателем мощностью 230 л.с., отвечающим экологическим нормам Евро-2. Первый образец нового грузовика выполнен в виде вахтового автобуса. Кабина изготовлена по лицензии фирмы IVECO. У нового грузовика увеличена монтажная длина шасси, что позволит устанавливать на автомобиль широкую гамму оборудования. В конструкции нового «Урала» применены усиленные передний мост и редукторы ведущих мостов, установлена раздаточная коробка с пневмоприводом, что в настоящее время внедряется на капотных автомобилях.

Трехосный «Дельфин»

Бориспольский автобусный завод представил новый маршрутный автобус малого класса БАЗ-3215 «Дельфин Макси«, созданный на базе ГАЗ-3302 «Газель». От своих конкурентов новый автобус отличается дополнительной третьей осью, что является довольно редкой конструкцией среди машин такого класса. Установка дополнительного моста позволила увеличить длину машины, что позволило довести общую пассажировместимость до 32 человек и установить вторую дверь для пассажиров. Есть в автобусе и вместительное багажное отделение. Машина оснащается моторами ЗМЗ-514.10 или IVECO 8140.43 мощностью от 90 до 110 л.с.

www.autotruck-press.ru

Транспорт для дорог, или Сколько стоит проезд по бесплатным дорогам?!

Когда однажды полупьяный царек заявил, что субъекты Российской Федерации могут брать суверенитета столько, сколько унесут, был дан толчок местечковому беспределу, и любой чиновник стал думать о том, как воспользоваться этим царевым даром. Поэтому все, начиная с гаишника и заканчивая большим начальником, трактовали царские слова как разрешение грабить тех, кто работает и зарабатывает.

Мы уже не раз писали о том, что грабеж водителей со стороны государственных органов продолжается круглый год. Но весной, с введением платного проезда из-за весенней распутицы наступает беспредел по полной программе. Мы не раз писали о том, как с этим бороться, но из года в год все продолжается по-старому, и местные власти перекрывают дороги, мотивируя это их сохранностью, а водители вынуждены весной платить за проезд по дорогам, которые уже оплачены ежегодными налогами и которые лучше все равно не становятся, а только ухудшаются.

От редакции «Автотрак»

Пользуясь устаревшей законодательной базой (1969 года) и трактуя ее по своему усмотрению, чиновники на местах творят полный беспредел, который называется «государственный рэкет»! С их точки зрения, автомобильный транспорт служит для дорог общего пользования, а не наоборот, дороги - для транспорта! Помимо налоговых платежей, которые исправно платят перевозчики в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды, чиновники в регионах ежегодно вводят ограничение для движения большегрузных автомобилей с целью дополнительно выжать из перевозчиков денежные средства за право проезда по автомобильным дорогам общего пользования. Речи о сохранности автомобильных дорог общего пользования даже не ведется, т.к. у кого есть деньги или пропуска (полученные законным путем или нет), то по дорогам можно ездить, а у кого их нет - нельзя.

В соответствии с требованиями СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги» (п.4.2.) для расчета прочности дорожных материалов, а также проверки устойчивости земляного полотна все автомобильные дороги с I по IV категории должны проектироваться и строиться с рабочей нагрузкой на одиночную, наиболее нагруженную ось двухосного автотранспортного средства 10 тс.

Постановлением Совета Министров РСФСР от 05 марта 1969 года №129 утверждены Правила по охране автомобильных дорог и дорожных сооружений, которые, в соответствии с п.1 распространяются на автомобильные дороги общего пользования общегосударственного, республиканского и местного значения (включая дороги областного значения, пролегающие по территории РСФСР).

В соответствии с п.4 указанных Правил временное прекращение или ограничение движения транспортных средств по дорогам может производиться только в случаях явлений стихийного характера или из-за дорожно-климатических условий (обледенение, наводнение, метеорологическая видимость и т.д.). Решения о прекращении или ограничении движения транспортных средств с указанием срока ограничения движения по дорогам общегосударственного значения принимаются Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, а по остальным дорогам общего пользования - советами министров автономных республик, исполнительными комитетами областных (краевых) Советов депутатов трудящихся с обязательным указанием путей объезда. При этом взимание платы за проезд по автодорогам общего пользования не предусмотрено.

Однако во исполнение указанного нормативного акта, а также в соответствии с ФЗ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г. №196-ФЗ главы субъектов РФ и органов местного самоуправления вводят временные ограничения движения механических транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования в весенний период сроком на 45 дней (без указания объездных путей), не по нагрузке на ось - 10 т, а по разрешенной максимальной массе транспортного средства - от 4,5 т до 10 т, чем необоснованно нарушают требования вышеуказанных документов, СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги» и права перевозчиков, т.к. в этот период времени проезд по дорогам общего пользования большегрузного автотранспорта невозможен без наличия платных пропусков. При этом, чтобы доехать от Перми

до Москвы необходимо получить (либо купить) федеральный пропуск и в каждом субъекте РФ купить два пропуска (региональный и местный). Столько же пропусков необходимо купить на обратную дорогу от Москвы до Перми. Цены за разовый проезд по территории субъекта РФ или местного самоуправления устанавливаются в размере от 700 до 6000 рублей. Все эти сборы устанавливаются не законами, а указами, постановлениями и распоряжениями. Вот и получается, что либо плати десятки тысяч рублей (для крупных предприятий сотни тысяч рублей), либо на 45 дней закрывай предприятие. А как платить налоги и зарплату?!

В условиях действия указанных ограничений по автодорогам общего пользования сотрудниками ГИБДД совместно с дорожными органами задерживаются большегрузные транспортные средства (с разрешенной максимальной массой транспортного средства от 4,5 до 10 т) и от водителей требуют на месте оплатить «сбор за проезд» (от 700 до 6000 рублей за проезд в одну сторону), в результате чего около постов ГИБДД возникают большие (1,5-2 км) очереди большегрузных автомобилей, которые простаивают по несколько часов. При этом вышеуказанные сотрудники отказываются представляться, составлять протоколы о каких-либо нарушениях, а просто задерживают автотранспорт на посту, пока им не заплатят за проезд. А если у водителя нет с собой таких денег? Да и почему денежные расчеты должны осуществляться водителем на посту, а не руководителями предприятий через банк, если это законно? Как руководитель предприятия или водитель должен узнать о закрытии автомобильных дорог общего пользования в каком-нибудь регионе по пути следования? Все это приводит не только к развалу транспортной отрасли, но и развалу целостности государства, когда любой чиновник может запретить проезд по региону!

Введение этих незаконных ограничений для проезда большегрузного автотранспорта по автомобильным дорогам общего пользования приводит к снижению налоговых поступлений в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды (налог на прибыль, НДС, единый социальный налог, подоходный налог и т.д.), т.к. автотранспортные предприятия ежегодно вынуждены сворачивать свою деятельность, отпускать водителей в неоплачиваемые отпуска примерно на 3 месяца - с марта по июнь, потому что закрытие автодорог в регионах РФ происходит неравномерно.

Более того, данная ситуация способствует торговле пропусками (настоящий или поддельный пропуск можно купить у посредников в 2 раза дешевле, чем у дорожных органов), вымогательству взяток на автодорогах (через пост можно проехать без пропуска за 300-500 рублей). В результате этого государство получает убытки от снижения налоговых платежей, а прибыль получают посредники и взяточники.

Учитывая вышеизложенное, перевозчики НП "ОДП «Прикамье» убедительно просят Правительство РФ, т.к. чиновники из Министерства транспорта и связи РФ не желают этим заниматься, принять соответствующие меры по пресечению данного произвола или при необходимости дать поручение соответствующим службам подготовить федеральный закон, в котором будет все доступно прописано (какое ограничение, конкретные причины ограничения, срок ограничения, сумма налоговых платежей и т.д.).

Одновременно просим всех перевозчиков России высказать свое мнение по данной проблеме и поддержать наши требования с целью решения этой наболевшей проблемы.

С уважением,
президент НП "ОДП «Прикамье»
И.В. Антонов

Рис. Глеб Бронин

Петр Петров

Временный ввоз
Мысли через год

Поддержка отечественных международных перевозчиков до недавнего времени явно не входила в одну из первостепенных задач для российского правительства, хотя во многих странах всесторонняя опека и развитие международных перевозок являются чуть ли не стратегической задачей. За примером ходить далеко не надо: взять хотя бы наших бывших соседей по СССР, а ныне членов Европейского союза - Литву, Латвию и Эстонию. Там средний возраст машин, работающих на международных перевозках, не превышает 3-5 лет, за автопоезда, находящиеся в лизинге, прибалтийские перевозчики не платят налоги, среднегодовой пробег редко у какой машины меньше 140 тыс. км.

Дела же у наших перевозчиков обстоят не столь радужно. Средний возраст подвижного состава для международных перевозок 7-8 лет, темпы обновления парка крайне медленные, налоги платятся как за машины, находящиеся в лизинге, так и вне его, плюс высокие таможенные пошлины. Нельзя также забывать как о низких ставках на перевозки, особенно на импортные (из России в Европу), так и о больших затратах в европейских странах - страховка, оплата топлива, проезда по автобанам и т.д. Многие транспортные компании, особенно небольшие, не выдерживая конкуренции, либо разорялись, либо уходили с международного на внутренний рынок. Одним словом, год за годом российские перевозчики теряли прежние позиции, отдавая завоеванные рынки соседям из братской Белоруссии, Прибалтийских стран и Польши.

Но в начале прошлого года, а точнее, 11 марта 2003 года, Правительством Российской Федерации было принято Постановление № 147 «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных перевозок». Чаще его называют проще - 147-е постановление. Вот его полный текст.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 11 марта 2003 года № 147

О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных перевозок

На основании статей 2 и 3 Закона Российской Федерации «О таможенном тарифе» и статьи 72 Таможенного кодекса Российской Федерации Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Внести в Таможенный тариф Российской Федерации, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2001 года № 830 «О Таможенном тарифе Российской Федерации и товарной номенклатуре, применяемой при осуществлении внешнеэкономической деятельности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 50, ст.4735; 2002, № 22, ст.2101; № 36, ст.3480; № 46, ст.4594), следующие изменения:

а) исключить из Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Российской Федерации подсубпозиции согласно приложению № 1;
б) включить в Товарную номенклатуру внешнеэкономической деятельности Российской Федерации подсубпозиции согласно приложению № 2;
в) утвердить прилагаемые ставки ввозных таможенных пошлин и ввести их в действие сроком на 9 месяцев.

2. Предоставлять в отношении транспортных средств (коды ТН ВЭД России 8701 20 101 2, 8704 23 910 4, 8716 39 300 1, 8716 39 300 2, 8716 39 590 1), ввозимых на таможенную территорию Российской Федерации и помещаемых под таможенный режим временного ввоза, полное освобождение от таможенных пошлин и налогов, кроме сборов за таможенное оформление, на весь срок эксплуатации при условии их использования для осуществления международных перевозок товаров.

3. Установить, что действие пункта 1 постановления Правительства Российской Федерации от 16 августа 2000 года № 599 «О перечне товаров, временно ввозимых (вывозимых) с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 34, ст.3478) не распространяется на товары, указанные в пункте 2 настоящего постановления.

4. Министерству транспорта Российской Федерации и Государственному Таможенному комитету Российской Федерации определить перечень документов, подтверждающих использование транспортных средств, указанных в пункте 2 настоящего постановления, для осуществления международных перевозок товаров, и порядок контроля за использованием этих транспортных средств в указанных целях.

5. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования, за исключением пунктов 1 и 2, вступающих в силу по истечении одного месяца со дня официального опубликования настоящего постановления.

Председатель Правительства
Российской Федерации
М.Касьянов

www.autotruck-press.ru

Теперь, как следует из текста, новая и подержанная техника для международных перевозок, отвечающая экологическим нормам Евро-3, полностью освобождаются от уплаты таможенных пошлин и НДС и оформляются в режиме временного ввоза на весь срок службы. Причем не надо платить и за сам временный ввоз (по обычным правилам надо ежемесячно платить 3% от таможенной стоимости машины), таможня возьмет деньги только за таможенное оформление (это 0,15% от таможенной стоимости). Соответствие подержанных машин нормам Евро-3 определяется по возрасту - на момент ввоза он не должен превышать трех лет со дня изготовления.

Но что понимается под термином «весь срок службы»? Ведь он может быть и пять, и семь, и двенадцать, и, в конце концов двадцать лет. Российские представительства производителей техники для магистральных перевозок заявили его равным 10 годам при условии обслуживания на фирменных сервисных станциях и использования оригинальных запасных частей. По моим данным, лишь одна транспортная компания нашей страны, правда, одна из крупнейших, смогла «пробить» себе такой срок. Для остальных же он может быть каким угодно, начиная фактически от одного года. Но опять же, по моим данным, в основном он назначается равным, либо сроку лизинга транспортного средства (естественно, при приобретении по данной схеме финансирования), либо равным сроку действия лицензии транспортной компании на международные перевозки.

Для получения разрешения на временный ввоз необходимо приблизительно за месяц предоставить в отдел нетарифного регулирования таможни заявление на разрешение временного ввоза, уставные документы предприятия, оригиналы договоров на лизинг транспортного средства и международные перевозки. После рассмотрения этих документов и принятия положительного решения перевозчик получает право на ввоз транспортного средства в режиме временного ввоза.

При ввозе на территорию страны владелец на таможне получает таможенную декларацию, с которой отправляется по месту приписки автомобиля для его регистрации. Паспорт транспортного средства для техники, ввезенной на условии временного ввоза, не выдается. Оригинал свидетельства о регистрации необходимо предоставить назад на таможню, где с него снимут копию и оставят себе на хранение. Затем грузовик можно эксплуатировать на международных перевозках. Причем как между Европой и Россией, так и только внутри Европы (по ЕМКТ). Продлением срока ввоза будет заниматься Государственный таможенный комитет, но не просто так, а при наличии письменного подтверждения из министерства транспорта о дальнейшей возможности эксплуатации этого транспортного средства на международных перевозках и подтверждения таможенного органа, осуществившего условный выпуск, что оно использовалось только на международных перевозках. Но если таможенные органы отказали в продлении срока временного ввоза или же срок службы вышел, перевозчику придется вывозить технику за пределы страны и ввозить вновь, но с уплатой всех платежей. Однако чтобы не платить при ввозе, как за новую машину, транспортное средство можно перевести в режим таможенного склада, там будет произведена его оценка с поправкой на возраст и пробег, и платежи за ввоз будут осуществляться исходя уже из этой стоимости.

Что касается внутренних перевозок, то здесь ситуация следующая: работать только на внутренних линиях нельзя, но осуществить перевозку из места завершения международной перевозки груза до места или по возможности близко к месту, где транспортное средство должно загружаться товаром, предназначенным для вывоза с таможенной территории Российской Федерации. Это означает, что перевести попутный груз, скажем, из Екатеринбурга, куда был привезен товар, например из Германии в Москву, где машину опять загрузят товаром на Европу, вполне разрешается. Это будет называться перевозкой попутного груза. А осуществить одну или несколько промежуточных разгрузок-загрузок на маршруте Екатеринбург - Москва нельзя, так как это уже будет работа на внутренних линиях.

Водителю же на случай общения с представителями власти надо иметь документы, подтверждающие, что это именно попутная перевозка грузов, а не работа внутри страны. Контроль за тем, чтобы транспортное средство, ввезенное в режиме временного ввоза, занималось своими прямыми обязанностями, а именно, международными перевозками и только ими, поручен доблестным сотрудникам транспортной инспекции и таможни. Документами, свидетельствующими об этом, являются товарно-транспортные накладные, или, как они еще часто называются, CMR, либо любые другие транспортные документы, свидетельствующие о наличии договора на международные перевозки грузов. Перевозчик же должен быть готовым к тому, что к нему в любой момент могут «пожаловать в гости» пред-ставители контролирующих органов и попросить показать эти бумаги. А при их отсутствии у владельца грузовика будут вполне конкретные проблемы, ибо будет считаться, что работал он непонятно где, и, одним словом, просто обманывал государство, поверившее ему. А с государством, как известно, шутки плохи. Техника будет арестована, помещена на штрафную стоянку, и владельцу, если он захочет ее забрать назад, придется заплатить помимо всех таможенных платежей кругленькую сумму штрафа.

Но любой закон проявляет себя только в действии - когда он принят и начал работать. Посмотрим, что говорят о новом постановлении продавцы техники и сами

перевозчики, несмотря на то, что прошел слишком малый срок. Мнение представительств, представляющих интересы западноевропейских производителей техники, единодушно - перевозчики наконец-то получили возможность приобретать новую технику по отпускным ценам с завода-изготовителя и у них появилась реальная возможность обновить свой парк (например, только тягачи, ввезенные по 147-му постановлению, стали в среднем дешевле на 20 000 евро). И это действительно так - практически 80% клиентов предпочитают брать новые машины именно по процедуре временного ввоза.

Правда, надо помнить о том, что наиболее крупные клиенты (их, правда, совсем немного) в большинстве своем давно регистрируют подвижной состав в Калининградской области (на их машинах номера с кодом 39RUS), а там, как известно, свободная экономическая зона и ввезенные туда машины абсолютно не облагаются ни пошлинами, ни налогами - деньги берутся только за таможенное оформление. И в принципе для этих перевозчиков данное постановление не особо-то и актуально. Актуально оно в первую очередь для средних и малых компаний с пропиской не в «янтарном крае». Единственный недостаток калининградского варианта по сравнению с 147-м постановлением - машины с кодом 39RUS могут заниматься перевозками по России, если одним из конечных пунктов является Калининградская область. По-другому им работать внутри страны нельзя. Мнение продавцов подержанной техники в большинстве своем совпадает с мнением представительств, за исключением одного.

Как известно, подержанную технику предпочитают покупать после того, как смогут воочию ее увидеть, посидеть в ней, пощупать и т.д. А не так: «В Германии есть такой-то и такой-то супер- грузовик, состояние очень хорошее, заплатите деньги, и мы вам сразу его привезем». Но в том-то вся и загвоздка, что на продажу технику Евро-3 по временному ввозу не ввезешь - на ней либо надо сразу работать, либо привозить под заказ для конкретного клиента. Сами перевозчики в большинстве своем очень положительно отнеслись к постановлению, ведь правительство наконец-то обратило на них внимание и вроде бы дало им шанс нормально работать. Но неопределенность с конкретным сроком ввоза, невозможность полноценной работы на внутренних линиях, более пристальный контроль со стороны таможни и вероятность внезапной проверки - все это настораживает некоторых перевозчиков, которые пока предпочитают приобретать технику, внеся все платежи сразу.

Одним словом, можно долго рассуждать о плюсах и минусах нового постановления, но пока, я повторюсь, прошло слишком мало времени (чуть больше года), чтобы делать конкретные выводы. Главное, чтобы благие намерения наших правителей в один прекрасный день не закончились по белорусскому сценарию. Там правительством страны был издан указ о поддержке отечественного производителя (имеются в виду, естественно, МАЗ и совместный белорусско-немецкий МАЗ-MAN) и запрете на временный ввоз для магистральной техники иностранного производства. В результате к местным производителям выстроилась более чем полугодовая очередь, у продавцов зарубежной техники продажи практически равны нулю, а сами белорусские перевозчики лишились возможности нормально работать и зарабатывать деньги. Хотя у российских коллег эта новость вызовет, скорее, не сочувствие, а радость, ибо больших конкурентов, чем соседи из братской республики, найти трудно.

Вот на такой неоднозначной ноте пока что прервемся. Но спустя какое-то время к теме временного ввоза на страницах нашего журнала мы обязательно вернемся, так как она действительно интересна и актуальна для наших перевозчиков (особенно, по моему мнению, будет интересна процедура продления ввоза на чьем-то реальном опыте) и вопросов по ней остается еще довольно много.

ОРГКОМИТЕТ: Тел.: (7 095) 967-0743 / Факс: (7 095) 967-0744 / e-mail: info@autoexotica.ru

www.autoexotica.ru

ИНФОРМАЦИОННЫЕ СПОНСОРЫ

ТЮНИНГ

АВТО МИР

autoNews

РУССКОЕ РАДИО

Шоу «Автоэкзотика 2004» пройдет в Москве с 9 по 11 июля 2004 года на аэродроме Тушино.

Шоу «Автоэкзотика 2004» пройдет в Москве с 9 по 11 июля 2004 года на аэродроме Тушино.
Шоу «Автоэкзотика» проводится с 1997 года. Для российских владельцев раритетных и экзотических автомобилей и для неравнодушных к технике людей, «Автоэкзотика» - событие самое значимое в сезоне.
В этом году организаторы изменили идею мероприятия. Теперь это будет настоящее грандиозное шоу. Участники будут поделены на три группы:
- классические автомобили до 1969 года выпуска,
- спортивные автомобили,
- автомобильный тюнинг.
Всего в Шоу примут участие более 1500 автомобилей из 9 стран.

Помимо традиционной автомобильной экспозиции будут проходить различные развлекательные и шоу-программы. На время проведения «Автоэкзотики» тушинский аэродром превратится в площадку всевозможных конкурсов, розыгрышей призов, шоу-программ и концертов. Мы постараемся показать все, что интересно нашим гостям - это и показательные заезды стрит-рейсеров, и соревнование по звуковому давлению, и тюнинг-парад, и развлекательные программы, и концерты. Посетителей ждут множество сюрпризов - можно будет покататься на трехэтажных велосипедах, полетать на мини-самолетах, поучаствовать в тест-драйвах и даже искупаться в бассейне! Это будет настоящий праздник для всех любителей автоклассики и экзотических автомобилей.

Приглашаем всех желающих посетить стенд журнала «Автотрак» на выставке «Автоэкзотика 2004».

Вы сможете увидеть гоночный «КАМАЗ»,тюнинговые и ретро-грузовики.Также Вы сможете вступить в ряды фан-клуба спортивной команды «КАМАЗ-Мастер» и стать участниками акции «Все вместе. Провожаем команду на «Дакар», которая пройдет на Васильевском спуске в Москве 20 декабря 2004 в 12.00

Алексей Мошков
Фото Александра Евдокимова

Мы будем шоферами!

В свое время мне довелось учиться в одной из московских автошкол сразу на категории «В» и «С». Услуга, конечно, удобная - не надо два раза учиться и ходить на экзамен, но качество подготовки довольно низкое. Главная причина - огромный перекос учебной программы в сторону преподавания теории и полное отсутствие практической езды, коей полагалось всего 20 академических часов на легковую машину и 30 - на грузовую. Если учесть, что академический час равен 45 минутам и большая часть этого времени уходила на катание по площадке, нетрудно представить, какие «асы» выезжали за ворота школы. Недаром, когда однажды на стенде «ГАИ предупреждает» я заклеил старое название и написал «Наши выпускники», никто на это и внимания не обратил. Но все течет, все меняется, и сегодня можно в принципе выбирать оптимальный режим занятий, и количество часов учебной езды. Одно плохо: все меньше остается мест, где можно с нуля выучиться сразу на две категории, а сдавать два раза экзамены не очень приятно. Посмотрим, какие услуги возжелавшим водить грузовики предлагают сегодня наши автошколы. А прежде решим, какие вопросы надо выяснить, перед тем как расстаться со своими денежками.

Для начала, если у претендента в водители нет вообще никаких прав, как было в моем случае, следует выяснить, учат ли в школе сразу на две категории или придется два раза учиться и каждый раз сдавать экзамен. Возможен и промежуточный вариант, когда «легковая» и «грузовая» группы изучают вместе теорию, сдают на категорию «В», а затем будущие «ВСисты» продолжают готовиться еще к одному экзамену. Но сейчас, когда у большинства уже есть легковые права, это не так и важно. Следующий критерий - цена. Здесь есть над чем задуматься. Стоимость обучения на две категории может различаться более чем в полтора раза - от 5,8 до 9,5 тыс. руб. То же самое и со сроками, которые колеблются от 2,5 до 5 месяцев. Как правило, в учебных частях всех автошкол уверяют, что группы с «В» на «С» комплектуются постоянно и сразу после сдачи «легкового» экзамена можно будет продолжить посвящение в профессионалы. Все эти обещания достаточно легко проверить, взглянув на расписание занятий. Поделив срок переподготовки с «В» на «С» на количество групп, можно получить примерный интервал между началом занятий. Неплохо посмотреть учебные автомобили, ведь если машина всего одна и стоит, усыпанная прошлогодними листьями, то вопрос о записи в такую школу снимается с повестки дня. Неплохо, если танкодром и гараж находятся на территории заведения. Тогда в случае каких-то нестыковок с вождением все проблемы можно быстро решить на месте.

Медкомиссии организовываются практически в каждом учебном заведении. Всего за 400 руб. вас признают готовым водить все, что угодно. Так что заранее запасаться медсправкой не стоит. Кстати, справки от нарколога и «психа» никто не отменял, а диспансеры расположены, как правило, у черта на куличиках, работают в определенные дни и часы, а оплачивать их услуги надо в сберкассах. Так что этот вопрос надо уточнять при записи.

Особой разницы, где сдавать экзамен, нет, но можно сказать, что если гаишники приезжают сами, то можно предположить, что школа работает, по крайней мере, не первый месяц. А можно предположить, что выпускники именно этой школы производят наибольшие разрушения на площадке ГАИ, и их туда больше не пускают. Так что где сдавать - вопрос не принципиальный.

Кстати, за каждую ошибку, допущенную на экзамене по вождению, ставятся штрафные очки. Чтобы прийти в ГАИ еще раз, их надо набрать пять штук. Так вот, в списке прегрешений, за которые выставляются штрафные баллы, нет таких понятий, как «впечатался» и «сбил пешехода».

Ну кажется, с тем, какие разведданные нужно собрать перед поступлением, мы разобрались, попробуем произвести разведку на местности. Первым делом - направимся в бывшие автошколы ДОСААФ, ныне РОСТО. Нас привлекают воспоминания о славном прошлом этих заведений, и в первую очередь о 100- и 300- километровых маршах, входивших ранее в их развлекательную программу. А какие были машины! «КамАЗ-4310», «Урал-375», « ЗИЛ-131». Ну когда еще москвичу, обреченному всю оставшуюся жизнь пилотировать «Бычки» и «Газели», подвернется случай порулить на истинных внедорожниках? Какие такие марши? Тридцать часов на грузовой, двадцать на легковой, и вперед зарабатывать деньги и распугивать «жигулистов». Ну а если что-то не доходит, то можно позаниматься за доплату.

В краснопресненской автошколе МГС РОСТО ЦАО (ул. Антонова-Овсеенко, 6) весь комплекс услуг по перековке пешеходов в матерых профессионалов оценивают в 8600 руб., причем это будет проходить в два этапа. Сначала за 4300 руб. и 2 месяца из вас сделают водителя категории «В», а затем за такую же сумму и те же два месяца можно переучиться с «В» на «ВС». Но если желающих получить сразу две категории наберется не менее двадцати человек, группа «ВС» может быть организована отдельно. На площадке перед школой занимаются только «жигулисты», а будущие асы уезжают тренироваться на полигон. Учебный инвентарь - несколько «ЗИЛ-131». В автошколе РОСТО ВАО (Измайловский пр, 11) процесс также будет проходить в два этапа, но обойдется значительно дешевле: обучение на категорию «В» стоит 3400 , а с «В» на «С» 2400 руб. Жаль, конечно, что нет теперь в бывших ДОССАФовских школах увеселительных прогулок за город, но зато теперь никто не может заставить вас вести машину в противогазе и кидать гранаты из окошка по ходу дела. Вердикт будет такой: здесь можно выучиться на водителя в разумные сроки и с неплохим качеством. А что важнее - близость к дому или низкие цены - придется выбирать самим. К тому же этих школ много, и найти такую, чтобы удовлетворяла всем условиям, в принципе не проблема.

Главный недостаток системы обучения, которую предлагают эти две автошколы РОСТО - необходимость два раза сдавать экзамен в ГАИ при обучении с «нуля» на «грузовые» права. Такого недостатка лишен учебный процесс на учебном комбинате «Мосавтотранса» (Волгоградский пр., 47.). За 9500 руб. из вас сделают водилу категории «ВС» практически с нуля. Займет сия процедура 5 месяцев, в течение которых придется ходить на занятия 5 раз в неделю. О работе на это время, вероятно, придется забыть. Несмотря на кажущуюся непривлекательность такой длинной учебы, комбинат, очевидно, находит своих клиентов. На довольно большой (точнее, на самой большой из тех, что я видел) учебной площадке я застал 8 (восемь!) учебных грузовиков «ЗИЛ-4331» (дизельные, с квадратной кабиной) и довольно ухоженных «ГАЗ-53». Причем они не простаивали: пока одни меняли курсантов, другие выполняли на площадке фигуры высшего пилотажа. Обучение на комбинате «Мосавтотранса» - неплохой вариант для тех, кого послала организация, но для будущего частника и долго, и дороговато.

Прямая противоположность - автошкола «Звездный мост», расположенная по адресу Верхоянская ул., д. 18, корп. 1. Школа находится в обычной пятиэтажке, учебный автомобиль - «ГАЗ-3307». Полигон - в паре километров от нее. Есть группы и вечерние и выходного дня. Желающие учиться сразу на две категории изучают два с половиной месяца теорию совместно с группой категории «В», сдают экзамен на легковую машину, а затем, гаишники приезжают в школу и принимают экзамен на грузовик. Права при такой системе все равно получают дважды. Вся фишка в том, что теория стоит 4500 руб., а вождение можно заказывать исходя из своей готовности. Один час игры на нервах инструктора обойдется в 180 руб. Обучение в « Звездном мосту» - неплохой вариант для тех, кто уже знает машину и умеет немножко ездить, но сильно занят в рабочие дни.

Если же поставить перед собой задачу сэкономить на учебе и все же накататься вдоволь, можно записаться в автомотошколу ЦО «Юниор» (ул. 5-я Парковая, 58.). Сначала 2 месяца учимся на категорию «В» за 3500 руб., а затем за 2500 руб. и 2,5 месяца переучиваемся на грузовик. Занятия вечером, с понедельника по среду либо вторник - четверг. Площадка рядом со школой, учебный грузовик - газобензиновый «ЗИЛ-43336». Заведение существует давно, учат там не только на водителей: из меня там по разнарядке из школы еще в 80-х пытались сделать радиомонтажника, но ничего у них не вышло.

В «Учебный комбинат на Яблочкова» (ул. Яблочкова, 5) я приехал в общем-то случайно. Рекламы этой школы давно не видел, знал о ней от знакомых, которые когда-то там учились. Как оказалось, заехал не напрасно: несмотря на поздний час, занимались как группы переподготовки на грузовик, так и чистые «ВСисты». А это в Москве большая редкость. На ухоженном и размеченном разной краской для легковых и грузовых машин полигоне, втором по величине после «Мосавтотрансовского», были обнаружены два «Бычка», бодро штурмующих эстакады и «гаражи».На вопрос, часто ли здесь учатся группы «ВС», мне ответили, что с комплектованием таких групп всегда проблемы из-за слишком маленького спроса на эту услугу, но 3-4 группы в год обучать удается. Продолжительность обучения 4 месяца, переподготовки с «В» на «С» - 2 месяца. Стоимость соответственно 7 и 2,7 тыс. руб. Учащиеся «ВСисты» должны выслушать 280 часов теории и отъездить 60 часов на автомобиле. К езде тут относятся серьезно: такого понятия, как «договаривайтесь сами с инструктором», нет. Запись в группы идет непрерывно, а если уже начавшая занятия группа ушла по дороге знаний не слишком далеко, всегда есть возможность ее догнать.

Сейчас в Москве получить «грузовые» права не проблема: желающих помочь в этом деле очень много, нужно только самому определиться, какой режим занятий предпочтительней и какой суммой можно поступиться во имя учебы. Обучение сразу на категории «В» и «С» стало редкостью, но несмотря на это, найти школу, где есть такая услуга, реально. А самое главное - получив права, не стоит останавливаться на достигнутом. Надо или устроиться работать водителем хотя бы на несколько месяцев либо самому купить грузовик. Без практики права годятся только для коллекции.

Телефоны автошкол, указанных в статье:
МГС РОСТО ЦАО (Краснопресненская): 259-7721, 256-3487; МГС РОСТО ВАО (Первомайская): 164-7116;
УПК Мосавтотранс:177-44-00; «Звездный мост»: 772-5969; Автомотошкола ЦО «Юниор»: 965-1733; «Учебный комбинат на Яблочкова»: 210-0286.

www.autotruck-press.ru

Рынок новых магистральных тягачей России

Петр Петров

Магистральный тягач - что понимается под данным термином? Для людей далеких от техники это обыкновенный грузовик, или фура, как они еще говорят. Те, кто немного знаком с автомобильной техникой, наверняка скажут, что это тягач, работающий в паре (в сцепке) с прицепом. Те же, кто связан с транспортом или хорошо разбирается в автомобильной технике, скажут, что это седельный либо прицепной тягач, работающий в составе автопоезда различной полной массой. И все они по-своему будут правы. Ибо для одних это всего лишь один из участников движения, сосед по правой полосе дороги, а для других - кормилец, от которого в первую очередь зависит благосостояние своего хозяина. Именно этим труженикам дорог и посвящен данный обзор.

На сегодняшний день рынок данного вида грузовой техники в нашей стране весьма обширен - к продаже предлагаются как новые, так и подержанные грузовики практически всех марок, и порой весьма экзотических из Европы, Азии и Америки. Но так как в заглавии статьи фигурирует слово «новые», то сюда попадает лишь продукция автопрома стран СНГ и большой европейской семерки производителей тяжелых грузовиков. Продукция первых предназначена в основном для перевозок по стране, а вторых - для международных перевозок. Однако некоторые из отечественных перевозчиков работают на новых моделях «КАМАЗа» и «МАЗа» на международных линиях. Американские, а тем более, азиатские грузовики новыми у нас практически не продаются - в основном как секонд-хенд (лишь считанные единицы поставлены как новые), а потому останавливаться на них мы не будем.

Традиционно обзор начнем с отечественных производителей. Помимо российских марок «ЗИЛ» и «КАМАЗ» сюда попадают белорусский «МАЗ» и украинский «КрАЗ», так как большинство комплектующих для них произведено в России и основной рынок сбыта продукции - опять же наша страна. В обзор не включена продукция автозавода «Урал» и совместного российско-итальянского предприятия «Iveco-УРАЛАЗ» по причине того, что их основная специализация - это все-таки не магистральные тягачи, а автомобили повышенной проходимости. Хотя и эти машины, работающие в качестве седельных тягачей, встречаются на наших дорогах.

Один из старейших и крупнейших автомобильных заводов нашей страны - Московский завод имени Лихачева («АМО ЗИЛ») - ныне находится в тяжелом положении. Производственная гамма максимально сужена, большинство моделей не производится, а наибольший акцент сделан на выпуск легких грузовиков семейства «Бычок». За прошлый 2003 год, по данным «АСМ-Холдинга», завод произвел всего 13 061 грузовик, тогда как во времена СССР годовой объем производства доходил до 200 000 машин и даже больше. В своей производственной гамме завод имеет (имел) несколько моделей седельных тягачей, изготовленных на базе различных моделей, начиная все с того же «Бычка». Но наиболее полно под определение магистральный тягач попадают две модели. Обе капотной компоновки, с колесной формулой 6х4 и удлиненной кабиной.

Отличия в устанавливаемых силовых установках: модель 13305 на базе грузовика ЗИЛ-133Г42 оснащена 8-цилиндровым V-образным дизельным двигателем ЗИЛ-6454 мощностью 200 л.с. Коробка передач механическая 5-ступенчатая собственного производства. Подвеска всех колес рессорная, тормоза барабанные. Другая модель - 6409 оснащена V-образной «шестеркой» ЯМЗ-236А мощностью 195 л.с. Тягачи могут работать в составе автопоезда полной массой до 33 т, а максимальная нагрузка на седельно-сцепное устройство составляет 11,3 т. По остальным параметрам модели одинаковы. Однако в связи с тяжелым положением завода (в прошлом году не было сделано ни одного грузовика семейства 133) в настоящее время данные модели производятся только по индивидуальному заказу, а потому вероятность встретить их на площадке готовой продукции завода или на стоянке у дилеров практически равна нулю.

Другой российский завод «КАМАЗ» из Набережных Челнов выпускает несколько моделей грузовиков для магистральных перевозок. Основа производственной программы - трехосный тягач модели 54115, выпуск которой был начат еще в начале 80-х годов прошлого столетия. Тягач претерпел несколько модернизаций, но кабина и двигатель, разработанные более 20 лет назад, к сожалению, остались практически прежними. Причем вопрос с кабиной становится все более актуальным год от года: ведь не секрет, что кабина даже в нынешнем своем исполнении явно устарела, причем устарела не сейчас, а еще лет 10 назад. И если для самосвалов или, скажем, коммунальной техники она худо-бедно подходит, то для магистральников требуется совсем другой вариант - более широкая, высокая, длинная, с современной эргономичной панелью, спальными местами нормальных размеров, на комфортабельной подвеске и несколькими вариантами исполнения. Будем надеяться, что такую кабину мы сможем увидеть на серийных камских машинах хотя бы в ближайшие 5 лет.

Но вернемся к тягачу: его колесная формула 6х4, двигатель - КАМАЗ 740 мощностью 240 или 260 л.с. (в зависимости от модификации), отвечающий экологическим нормам Евро-2. Коробка передач механическая 10-ступенчатая, также собственного производства. Тормоза барабанные, некоторые из модификаций серийно оснащены антиблокировочной системой. Максимальная нагрузка на седло составляет 12 т, а полная масса автопоезда равна 34 т. Модель 6460 внешне от предыдущего грузовика отличается немного - кабина с увеличенной высотой крыши и измененная наружная облицовка из пластика. Но по техническим параметрам отличия более существенны - самый мощный в гамме двигатель мощностью 360 л.с. с турбонаддувом и промежуточным охлаждением нагнетаемого воздуха, отвечает экологическим нормам Евро-2, коробка передач - 16-ступенчатая, немецкой фирмы ZF. Нагрузка на седло увеличена до 17 т, а полная масса автопоезда доходит до 44 т. Кроме трехосных моделей завод выпускает двухосную модель 5460 с нагрузкой на седло до 10 800 кг, основное предназначение которой - работа в составе автопоезда полной массой до 40 т (так сказать, наш ответ европейским производителям, ведь именно тягачи с такой колесной формулой наиболее часто заказывают наши перевозчики). Двигатель и коробка передач такие же, как на модели 6460.

Помимо седельных тягачей «КАМАЗ» выпускает бортовые грузовики,

www.autotruck-press.ru

предназначенные для работы с прицепом. Модель 53215 с колесной формулой 6х4, оснащенная тентовым кузовом, принимает на борт до 11 т груза и имеет внутренний объем 32 м^3. При работе в составе автопоезда его полная масса составляет 33,3 т. Другой трехосник - 65117 отличается более мощным двигателем (260 л.с.), более комфортабельной кабиной и увеличенной до 14 т грузоподъемностью. За 2003 год, по данным «АСМ-Холдинга», заводом было изготовлено 24066 грузовиков.

Белорусский «МАЗ» предлагает широчайшую гамму тягачей под общим названием «СуперМАЗ» для магистральных перевозок с различными силовыми установками и колесными формулами. Двухосные модели семейства 5432 предлагаются как с отечественными двигателями, так и с зарубежными. Отечественный поставщик двигателей и коробок передач для «МАЗа» - Ярославский моторный завод. Основной моделью двигателя для магистральных тягачей является ЯМЗ-238 мощностью 330 л.с. (модель 543205-020). Также предлагается более мощный двигатель ЯМЗ-7511, отвечающий нормам Евро-2, его мощность 400 л.с. и им оснащается модель 543208-020.

Помимо тягачей, оснащенных кабиной старого образца, предлагается модель 5440 с кабиной нового поколения. Грузовики этой серии оснащаются наиболее мощными двигателями: ЯМЗ-7511 (400 л.с.), ЯМЗ-658 (420 л.с.), а также MAN-2876 (410 л.с.). Последние два отвечают действующим в Европе экологическим нормам Евро-3. Про наиболее мощный ярославский двигатель стоит сказать отдельно. Данная модель, впервые представленная на прошлогоднем Московском автосалоне, оснащена индивидуальными топливными насосами на каждый цилиндр (аналогичной системой оснащают свои грузовики Mercedes-Benz и DAF). Вся топливная аппаратура производится фирмой Bosch. Это первый отечественный двигатель для тяжелых грузовиков, отвечающий действующим европейским нормам по экологии. Его серийное производство должно начаться в 2005 году. С ним состыкуется механическая 9-ступенчатая коробка передач, также производства ЯМЗ. Задняя подвеска пневматическая, с системой регулировки высоты рамы. Нагрузка на седло для двухосных моделей составляет от 8,8 (для модели с двигателем 330 л.с.) до 10,6 т для более мощных моделей, а максимальная полная масса автопоезда равна 44 т. На трехосных седельных тягачах семейства 6422 устанавливаются двигатели ЯМЗ, MAN и ТМЗ Тутаевского моторного завода мощностью 360 л.с.

Модель 6430 оснащается кабиной нового поколения. Для установки на нее предназначены двигатели ЯМЗ (400 л.с), ТМЗ (360 и 425 л.с) и MAN (400 л.с.). Нагрузка на седло для трехосников равна 14,7 т, а полная масса автопоезда достигает 55 т. Кроме седельных тягачей завод выпускает бортовые грузовики семейства 6303 грузоподъемностью 12,3 т, предназначенные для работы в составе автопоезда полной массой до 43 т.

Помимо самого «МАЗа» Белоруссия представлена в России продукцией совместного белорусско-немецкого предприятия «МАЗ-MAN». Кстати об опыте эксплуатации этих машин было рассказано в одном из наших прошлых номеров (см. «Автотрак» №1/2004).

Предприятие выпускает несколько моделей, предназначенных для магистральных перевозок: классический двухосный седельный тягач 543268 с колесной формулой 4х2 и высотой седла 1250 мм (стандартный вариант), либо 1050 мм (низкорамная модель). Обе модели могут работать в составе автопоезда полной массой 40 т, максимальная нагрузка на сцепное устройство составляет 10,6 т. Также предлагается модель 630168 с колесной формулой 6х2 и подъемным задним мостом, используемая как шасси под установку кузова для работы в составе автопоезда объемом 120 м^3. Объем тентового кузова при установке данного шасси будет составлять от 54 до 56 м^3 в зависимости от фирмы-изготовителя, а максимальная грузоподъемность равна 15,4 т. В базовой комплектации грузовики комплектуются двигателем MAN мощностью 410 л.с., отвечающим нормам Евро-3, и низкой кабиной с двумя спальными местами. Под заказ предлагаются более мощный двигатель в 460 л.с. и кабина Commander с высокой пластиковой надстройкой, где водитель может стоять внутри в полный рост.

Украинский «КрАЗ» имеет в своей гамме две модели тягачей для магистральных перевозок: с колесной формулой 4х2 - «КрАЗ 5444» и 6х4 - «КрАЗ 6444». Первая модель способна работать в составе автопоезда полной массой до 34,5 т с нагрузкой на седло до 9,3 т, а трехосная предназначена для работы в составе автопоезда полной массой до 54,5 т и имеет допустимую нагрузку на седло 17 т. Одна из модификаций трехосника оснащена двухступенчатой раздаточной коробкой для привода спецоборудования на полуприцепе. Эти модели имеют удлиненную кабину, оснащенную одним спальным местом. Двигатель - ярославская «восьмерка» ЯМЗ-238, хотя в свое время проводились эксперименты с установкой двигателя от голландского DAF, но дальше этого дело не пошло. На сегодняшний день двухосная модель заводом выпускается только под конкретный заказ, а точнее,

не выпускается вообще и найти ее в продаже практически нереально.

Переходим к обзору тягачей западноевропейского производства. Но прежде надо сказать несколько слов об особенностях машин, поставляемых в нашу страну. Сегодня продукция всех семи марок по своим техническим характеристикам настолько приблизилась друг к другу, что отличия только в нюансах.

Действительно, все они имеют двигатели примерно одинаковой мощности (380-440 л.с.), расход топлива лежит в интервале 31-34 л, все оснащены задней пневмоподвеской или полной пневмоподвеской, нагрузка на седло от 11,5 до 13 т, а варианты исполнения седла по высоте могут быть от 0,95 м (тягач «Мега» для работы с полуприцепом объемом 100 м^3) до 1,2 м. Однако наиболее часто заказывают вариант с высотой седла 1,15 м для работы со стандартным европейским полуприцепом. Двухосные тягачи предназначены для работы в составе автопоезда полной массой до 44 т, а трехосники - до 60 т. На все тягачи, которые официально поставляются в Россию, в обязательном порядке ставятся подогрев топлива в баке и влагоотделитель, также оснащенный подогревом - без этого в России далеко не уедешь. Некоторые из производителей в стандарте комплектуют свои машины второй автономной жидкостной печкой, защитными решетками на фарах и некоторым другим оборудованием. Помимо этого такие производители как Iveco и Scania предлагают для своих тягачей рамы с увеличенной толщиной швеллеров от строительной техники. Ну а теперь перейдем непосредственно к обзору и начнем его с лидера продаж.

А лидер остается прежний - шведская Scania, и желтую майку лидера, судя по растущим объемам продаж, она не намерена отдавать никому. Шведы предлагают очень широкую гамму тягачей как для внутрироссийских, так и для международных перевозок. Основа производственной гаммы - грузовики четвертого поколения, получившие в 1996 году звание «Грузовик года», скоро уйдут на покой, и их место займет новая «R-серия», презентация которой состоялась в начале апреля.

Свое лидерство на рынке компания завоевала, помимо всего прочего, и за счет специально разработанной для нашей страны модели «Гриффин» - о ней мы писали не раз («Автотрак» №2,3,8/2003). Это грузовик с самой маленькой из всей гаммы кабиной типа P с одним спальным местом и минимумом дополнительного оборудования. «Гриффины» завозятся крупными партиями на стоянки российских дилеров и уже оттуда продаются, а не изготовляются под конкретный заказ. Первоначально предлагался лишь седельный тягач с колесной формулой 4x2 и колесной базой 3550 мм. Он оснащался девятилитровым двигателем DSC 9, соответствующим экологическим нормам Евро-2, мощностью 310 л.с. Коробка передач механическая девятиступенчатая. Тормоза барабанные, оснащенные антиблокировочной и противобуксовочной системой. Подвеска у автомобиля комбинированная: спереди рессорная, сзади - пневматическая с механической регулировкой уровня шасси. Рама класса G усиленная, с толщиной швеллера 9,5 мм. В 2003 году семейство было расширено. Предложены как новые варианты двигателей (одиннадцатилитровые, мощностью 330 л.с. Евро-2 и 340 л.с. Евро-3), так и самих грузовиков: низкорамный седельный тягач 4x2 и седельный тягач с колесной формулой 6x4 на рессорной подвеске. В связи с переходом головного завода в Швеции на выпуск тягачей нового поколения все производство «Грифонов» перенесено в Бразилию.

Вообще грузовики Scania, поставляемые в Россию, могут быть изготовлены на одном из заводов компании в Швеции, Голландии, Франции, Бразилии и Аргентине. Для международных перевозок компания предлагает несколько моделей седельных тягачей с колесной формулой 4x2 и колесной базой 3700 мм. Все они могут быть оснащены следующими типами двигателей: одиннадцатилитровым мощностью 340 и 381 л.с., двенадцатилитровым мощностью 420 л.с. и турбокомпаундным мощностью 470 л.с., а также шестнадцатилитровым восьмицилиндровым мощностью 480 и 580 л.с. Все двигатели, естественно, отвечают европейским экологическим нормам Евро-3. Тормоза дисковые вентилируемые, оснащенные системой EBS. Кабина может быть как типа R с двумя спальными местами, так и самая просторная в гамме Topline. Подвеска всех кабин - пневматическая на четырех пневмобаллонах. Фирменная система автоматического переключения передач Opticruise и гидравлический тормоз-замедлитель ретардер практически не пользуются спросом в России - слишком дорого. Помимо моделей 4x2 компания предлагает трехосное

www.autotruck-press.ru

шасси с подъемной задней осью, межосевым расстоянием 4700 мм и максимальной нагрузкой на задние оси до 18,6 т. Грузовик в этом случае оснащается пневмоподвеской на всех осях с электронной регулировкой уровня шасси (система ECAS). Всего за прошлый год, по данным Государственного Таможенного комитета, компания ввезла в Россию 410 тягачей.

Другой шведский производитель грузовиков - компания Volvo Trucks, некогда бывшая лидером российского рынка, занимает сегодня второе место. По данным ГТК, за прошлый год компания ввезла в Россию 201 тягач, а также 63 грузовика были собраны на российском заводе Volvo в подмосковном Зеленограде. Тягачи, предлагаемые компанией для международных перевозок, собираются на заводах в Швеции и Бельгии. Для внутренних перевозок предлагается модель FM с двигателями мощностью от 300 до 460 л.с. Однако наибольшим спросом пользуются грузовики FH (заслужившие в 1994 и 2000 г.г. звание «Грузовик года»). Сейчас они предлагаются в своем третьем исполнении, появившемся осенью 2001 года. Транспортники сами могут подобрать наиболее оптимальный для них вариант кабины: спальная кабина с одним спальным местом, кабина типа Globetrotter («великий странник») с высокой крышей и двумя спальными местами и наконец самая большая в гамме - Globetrotter XL, с особо высокой крышей и также с двумя спальными местами. Подвеска всех кабин в стандартной комплектации пружинная (кроме варианта Globetrotter XL), а по заказу ставится пневматическая. Предлагаются два варианта двигателей рабочим объемом 12 и 16 л с несколькими градациями по мощности. Для двенадцатилитрового D12D: 340, 380, 420, 460 л.с. и самый мощный вариант, где двигатель оснащен турбокомпаундом и развивает мощность 500 л.с. Шестнадцатилитровый двигатель D16C, появившийся на грузовиках Volvo прошлым летом, предлагается в двух вариантах мощностью 550 и 610 л.с. Кстати, в этом году должна состояться российская презентация этих машин. Топливные баки могут быть различного объема и конфигурации - при установке двух баков суммарное количество топлива, перевозимое одним грузовиком, может достигать 1170 л. Однако в связи с запретом польских властей на ввоз более 200 л топлива на территорию их страны грузовиками с российской регистрацией, строить танкеры из тягачей потеряло всякий смысл, и российские перевозчики в основном заказывают один бак - чаще всего алюминиевый объемом 690 л. Наиболее популярная модификация - двухосный седельный тягач с двигателем мощностью 420 л.с., механической коробкой передач и кабиной типа Globetrotter. Именно такой вариант собирается на площадях российского завода Volvo. По желанию заказчика возможна поставка грузовика, оснащенного фирменной автоматической коробкой передач I-Shift. По данным московского представительства, за прошлый год было в Россию было поставлено 10 машин, оснащенных данной коробкой. Также предлагается трехосное шасси для работы в составе «паровоза».

Немецкая компания Mercedes-Benz в прошлом году, по данным ГТК, поставила в нашу страну 156 тягачей. Компания предлагает на рынке две их модели: относительно недорогой Axor, предназначенный для местных и региональных перевозок, а также европейский грузовик 2004 года - модель Actros для международных перевозок. Модель Axor, собираемая в Германии и Турции, предлагается в варианте седельного тягача с колесной формулой 4x2 и несколькими вариантами двенадцатилитрового двигателя: 353, 401 и 428 л.с. (315 кВт). Причем необходимо отметить, что данная модель двигателя (OM 457) - это первый рядный двигатель на тягачах фирмы. Коробки передач на выбор: либо механическая 9-ступенчатая, либо 16-ступенчатая с фирменным электронно-пневматическим переключением, управляемая системой Telligent. Основная модель, предлагаемая российским представительством, 1835 с двигателем мощностью 353 л.с. и механической коробкой передач.

Рассказывать о модели Actros не имеет смысла, так как в прошлом номере нашего журнала («Автотрак» №1/2004 г.) были опубликованы подробное описание и тест грузовика. Основные модели, поставляемые в нашу страну, это 1841 (седельный тягач 4x2 и кабиной типа LS) и 2541 (шасси под установку кузова с колесной формулой 6x2 и аналогичной кабиной). Если заказчика не устраивает мощность двигателя, то имеются более мощные варианты - от 435 до 578 л.с. Также можно заказать более комфортную кабину Megaspace с полностью ровным полом. Все тягачи оснащены фирменной полуавтоматической системой переключения передач Telligent, но по желанию заказчика возможна установка традиционного рычага (механическая система переключения). Все модели Actros, предназначенные для поставок в Россию, собираются на немецком заводе компании в г. Вюрте.

Компания Iveco поставляет на российский рынок две модели, предназначенные для магистральных перевозок: Stralis Active Time - приемник модели Euro Tech и флагманский Stralis Acitive Space, ставший лучшим грузовиком 2003 года и сменивший в производственной программе модель Euro Star. Причем обе модели поставляются и в варианте седельного тягача и в варианте шасси. Особенностью всех грузовиков Iveco являются двигатели серии Cursor, оснащенные турбокомпрессором с изменяемой геометрией. Самые популярные варианты двигателей: Cursor10 рабочим объемом 10,3 л и мощностью 430 л.с. и Cursor 13 рабочим объемом 12,8 л и мощностью 480 л.с. В качестве дополнительного оборудования предлагаются трансмиссионный тормоз-интардер и система электронного управления коробкой передач с переключением джойстиком EuroTronic 2 - все производства ZF. По данным московского представительства, десятая часть тягачей семейства Stralis, поставляемых в нашу страну, укомплектована именно такой системой. Тягачи, предназначенные для поставок в Россию, собираются на немецком заводе в городе Ульме. Кстати, именно там собирались капотные самосвалы уже не существующей ныне марки Magirus (сейчас она входит в состав Iveco) для работы на БАМе. По данным ГТК за прошлый год в нашу страну Iveco поставила 130 тягачей.

Немецкий MAN для магистральных перевозок предлагает тягачи серии TG-A, завоевавшие в 2001 году престижный титул «грузовика года» и постепенно заменившие популярное семейство F2000. Основные модели, предлагаемые на рынке, - это седельные тягачи 4x2 и шасси под установку кузова для работы в составе «паровозов». Они комплектуются двигателями мощностью 360, 410 и 460 л.с. В качестве эффективного моторного тормоза можно укомплектовать грузовик трансмиссионным тормозом-интардером производства немецкой компании ZF. Предлагаемые кабины - от L с низкой крышей и одним спальным местом до самой просторной в гамме XXL на пневматической подвеске с высокой крышей и двумя спальными местами. Кстати, данная кабина на сегодняшний день является одной из самых больших среди конкурентов по своему внутреннему объему. Но наиболее популярный вариант у наших перевозчиков - двухосный седельный тягач с двигателем мощностью 410 л.с. и средней кабиной LX. Всего за прошлый год, по данным ГТК, компания поставила 40 новых тягачей.

Интересы голландского производителя грузовиков DAF сейчас в России представляет бельгийская фирма VH. Для магистральных перевозок фирма предлагает седельные тягачи серий CF и XF. Тягачи серии CF (глубокая модернизация модели была проведена в 2001 г.), предназначенные для работы на маршрутах средней дальности - поставляются в варианте седельного тягача с колесной формулой 4x2 и двигателями мощностью 340, 380 и 428 л.с. Кабина либо низкая с одним спальным местом, либо с высокой пластиковой крышей и двумя спальными местами.

Тягачи флагманской серии XF95, модернизированные в конце 2002 года, поставляются и в варианте седельных тягачей и в варианте трехосных шасси для последующего монтажа кузовов. Возможны несколько вариантов исполнения кабины: низкая Sleeper Cab, со средней высотой крыши Space Cab и самая просторная в гамме и с высокой пластиковой крышей Super Space Cab. Двигателей также предлагается несколько вариантов по мощности: 380, 430, 480 и 530 л.с. Помимо традиционной механической системы переключения передач предлагается вариант с электронным управлением и переключением «джойстиком» производства ZF. Данная система у DAF называется AS-Tronic, и поставляется она в варианте с 12 либо 16- ступенями. В нашу страну были отгружены 5 машин серии CF, оснащенных данной системой. Всего за прошлый год в Россию, по данным ГТК, были поставлены 26 тягачей марки DAF.

Французская компания Renault выпускает две модели, предназначенные для магистральных перевозок: Premium и Magnum. Обе они предлагаются в России. Тягачи Premium в основном в варианте седельного тягача с колесной формулой 4x2, двигателем рабочим объемом 11 л мощностями 362 либо 412 л.с. и высокой кабиной. Тягач Magnum, прошедший очередную глубокую модернизацию в конце 2001 года, предлагается только с одним вариантом кабины (другого просто не существует), где салон полностью отделен от моторного отсека, и с двигателями Mack рабочим объемом 11,9 л мощностью 400, 440 и 480 л.с. По данным ГТК, за прошлый год Renault поставила в нашу страну 17 новых тягачей.

В заключение можно сказать, что сегодня в России представлена практически вся гамма магистральных тягачей, как отечественных, так и зарубежных, и каждый перевозчик, при наличии средств сможет подобрать машину, как говорится «под себя, под свой карман», для выполнения тех или иных транспортных задач.

www.autotruck-press.ru

Основные технические характеристики и цены* на некоторые модели магистральных тягачей

Производитель / модель	Колесная формула	Мощн. двиг. л.с.	Макс.нагр. на седло/ исп. седла по высоте	Полн. масса автопоезда, т.	Цена в Москве на май 2004 г.	Цены на некоторое дополнит. оборудов.
ОАО «КАМАЗ»						
54115 (сед.тягач)	6х4	240-260	12 т / 1,3м	34	От 660 000 руб.	Антикорроз. обработ. - от 6000 руб;
6460 (сед.тягач)	6х4	360	17 т / 1,335 м	46	От 1 135 000 руб.	Имообилайзер - от 5500 руб;
5460 (сед.тягач)	4х2	360	10,8 т / 1,3 м	40	От 930 000 руб.	Сигнализация - от 6000 руб;
53215 (борт.груз)	6х4	240	грузоп. 11 т	33,3	От 735 000 руб.	Система расхода контр.топлива -
65117 (борт.груз)	6х4	260	грузоп. 14 т	36,6	От 857 000 руб.	от 1 300 000 руб;
						Фильтр влагоотделитель - от 9000 руб;
РУП «МАЗ»						Сухая автономная печка(Webasto) -
543205-020(сед.тягач)	4х2	330	8,8 т / 1,4 м	40	От 835 000 руб	от 40 000 руб;
543208-020(сед.тягач)	4х2	400	8,8 т / 1,4 м	40	От 905 000 руб	Автономный жидкостный подогреватель
5440008-03002(сед.тягач)	4х2	400	10,5 т / 1,25 м	44	От 1 000 000 руб	(пр-во Россия) - от 32 000 руб;
5440069-320021(сед.тягач)	4х2	410	10,5 т / 1,25 м	44	От 1 460 000 руб	Автономный жидкостныйподогреватель
642290-2120(сед.тягач)	6х4	330	14,7 т / 1,4 м	44	От 1 003 000 руб	(Webasto) - от 55000 руб.
642208-020(сед.тягач)	6х4	400	14,7 т / 1,4 м	44	От 1 100 000 руб	
643008-030-010(сед.тягач)	6х4	400	14,7 т / 1,38 м	44	От 1 500 000 руб	
6303-021(борт.груз)	6х4	330	грузоп. 12,3 т	43	От 1 150 000 руб	
ЗАО «МАЗ-МАN»						
543268 (сед. тягач)	4х2	410	10,6 т/ 1,05	40	От 55 000 Евро	Двиг. 460 л.с. - 2853 евро.
			и 1,25 м	40	От 56 000 Евро	Кабина Commander - 5000 евро
630168 (шасси)	6х2	410	грузоп.15,4 т	40	От 66 000 Евро	
ОАО «АвтоКрАЗ»						
5444 (сед.тягач)	4х2	330	9,3 т / 1,375 м	34,5	н. д.	
64431 (сед. тягач)	6х4	330	17 т / 1,275 м	54,5	От 1 080 000 руб	
Scania AB						
P114G/330 Griffin (сед.тягач)	4х2	330	11,5 т / 1,17 м	44	От 65 000 Евро	
P94L/300 Griffin (сед. тягач)	4х2	340	11,5 т / 1,09 м	40	От 67 000 Евро	
R114G/380 (сед. тягач)	4х2	380	11,5 т / 1,15 м	44	От 84 500 Евро	
R124G/420 Topline (сед. тягач)	4х2	420	11,5 т / 1,15 м	44	От 93 000 Евро	
R124G/420(шасси)	6х2	420	Макс. нагрузка на задние оси 18,6 т	44	От 99 000 Евро	
Volvo Truck						
FM 9/340(сед. тягач)	4х2	340	11,5 т / 1,15 м	44	От 80 000 Евро	
FH 12/420 Globetrotter (сед. тягач)	4х2	420	11,5 т/ 1,15 м	44	От 94 000 Евро (рос.сб)	
FH 12/460 Globetrotter XL (сед. тягач)	4х2	460	11,5 т/ 1,15 м	44	От 98 000 Евро (евр.сб)	
FH12/420 Globetrotter (шасси)	6х2	420	Макс. нагрузка на задние оси 19 т	44	От 100 000 Евро От 95 000 Евро	
Mercedes-Benz						
Axor 1835(сед. тягач)	4х2	353	11,5 т/ 1,133 м	40	От 70500 евро	Двигатель V8 - 10 000 евро;
Actros1841(сед.тягач)	4х2	408	11,5 т/ 1,133 м	40	От 82 900 евро	Кабина Megaspace - 7000 евро.
Actros 2541(шасси)	6х2	408	Макс. нагрузка на задние оси 19 т	40	От 91 200.евро	
Iveco SPA						
Stralis AT430 (сед. тягач)	4х2	430	11,5 т/ 1,15 м	44	От 79 000 евро	Двигатель Cursor 13 - 3 000 евро; Автоматич. КП - 2000евро.
Stralis AS 430 (сед. тягач)	4х2	430	11,5 т/ 1,15 м	44	От 93 000 евро	
Stralis AS 430 (шасси)	6х2	430	Макс. нагрузка на задние оси 19 т	44	От 98 000 евро	
MAN						
TG-A 18.360 LX (сед. тягач)	4х2	410	11,5 т/ 1,1 м	40	От 75 000 Евро	
TG-A 18.410 LX (сед. тягач)	4х2	410	11,5 т/ 1,1 м	40	От 82 000 Евро	
TG-A 26.410 LX (ішасси)	6х2	410	Макс. нагрузка на задние оси 19 т	40	От 98 000 Евро	
DAF						
CF85/380 (сед. тягач)	4х2	381	13 т / 1,15 м	44	От 82 000 Евро	Автом. КП - 2700 евро (12 ступ.); 3500 евро (16 ступ);
XF95/430 (седтягач)	4х2	428	13 т / 1,15 м	44	От 89 000 Евро	Интардер - 4121 евро;
XF95/430(шасси)	6х2	428	Макс. нагрузка на задние оси 19 т	44	От 94000 Евро	Кабина Super Space Cab -4275 евро.
Renault Trucks						
Premium 370 (сед. тягач)	4х2	362	12,1 т / 1,1 м	44	От 74 000 Евро	
Premium 420 (сед. тягач)	4х2	412	12,1 т / 1,1 м	44	От 80 000 Евро	
Magnum 440 (сед. тягач)	4х2	441	11,6 т / 1,1 м	44	От 94 000.Евро	
Magnum 440 (шасси)	6х2	441	Макс. нагрузка на задние оси 19 т	44	От 102 000 Евро	

*** - Цены, особенно для зарубежных грузовиков являются ориентировочными. Необходимо помнить, что они ни в коем случае не являются конечными и что именно по этой стоимости вы сможете приобрести тот или иной грузовик. Все цены являются предметом отдельных переговоров и в каждом конкретном случае надо обращаться к официальным представителям.**

Отпускные цены завода изготовителя и средние цены московских дилеров на некоторые модели отечественных грузовиков по состоянию на начало мая 2004 года

Производитель / модель	Отпускная цена с завода	Средняя цена московских дилеров
ОАО «КАМАЗ»		
54115 (сед.тягач)	666700 рублей	От 660 000 рублей
6460 (сед.тягач)	1 128 080 рублей	От 1 135 000 рублей
5460 (сед.тягач)	939 280 рублей	От 930 000 рублей
53215 (борт.груз)	741 040 рублей	От 735 000 рублей
65117 (борт.груз)	65 117 рублей	От 860 000 рублей
РУП «МАЗ»		
543205-020(сед.тягач)	870 368 рублей	От 835 000 рублей
543208-020(сед.тягач)	911 550 рублей	От 905 000 рублей
5440008-030-02(сед.тягач)	1 022 942 рублей	От 1 000 000 рублей
5440069-320-021(сед.тягач)	1 505 444 рублей	От 1 460 000 рублей
642290-2120(сед.тягач)	1 001 584 рублей	От 1 003 000 рублей
642208-020(сед.тягач)	1 525 622 рублей	От 1 100 000 рублей
643008-030-010(сед.тягач)	1 525 622 рублей	От 1 500 000 рублей
6303-021(борт.груз)	1 103 418 рублей	От 1 100 000 рублей
ЗАО «МАЗ-МАN»		
543268 (сед. тягач)	45 360 евро	От 61 000 евро
630168 (шасси)	52 200 евро	От 66 000 евро
ОАО «АвтоКрАЗ»		
5444 (сед. тягач)	774 433 рублей	нд.
64431 (сед. тягач)	844 045 рублей	От 1 080 000 руб

Из таблицы видно, что цены на новые отечественные грузовики в Москве зачастую ниже отпускных цен с завода. И распространённое мнение о том, что покупать на заводе будет дешевле ошибочно. Разница обусловлена тем, что отпускные цены для дилеров одни, а для покупателей, обращающихся непосредственно на завод другие.

ГУДВИЛ ХОЛДИНГ
ГРУЗОВИКИ И ПРИЦЕПЫ ИЗ США
ПРОДАЖА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ
Официальный дилер FREIGHTLINER

196608, Санкт-Петербург,
г.Пушкин, Первый проезд, д. 4
Тел\факс: (812) 322-65-00 (многоканал.), 470-17-65, 470-41-47
www.truck.ru, e-mail: goodwill@infopro.spb.su

ПРОДАЖА
ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
SCANIA
Б/У ИЗ ЕВРОПЫ
тел.: (095) 796-8384

ДИЗЕЛЬМОТОР
DIESELMOTOR JSC

Продажи оригинальных запасных частей
и расходных материалов
DETROIT DIESEL
со склада в Москве
■ г. Москва, пр. Вернадского, 29
офис 1506
Тел.: (095) 133-0491,
Факс: (095) 138-2850
E-mail: info@dieselmotor.ru
www.dieselmotor.ru
Ремонт и обслуживание
двигателей
■ г. Балаково,
Саратовская обл.,
ул. 30 лет Победы, 76
Тел.: (8453) 22-6760

СТО БУЛАТНИКОВО
ДВИГАТЕЛИ CATERPILLAR®

Гарантия,
запасные части,
ремонт,
консультации

БОЛЬШЕГРУЗНЫЕ ТЯГАЧИ ИЗ АМЕРИКИ.
В наличии и на заказ.
Отдел продаж: +7(095) 502-6862

30-й км МКАД, 800 метров в сторону области, пос. Булатниково
Тел.: +7 (095) 549-3754, 746-8782. Факс: +7 (095) 746-5743
bulatnikovo@bk.ru

ООО АТТ-МОТОРС
Официальный дилер: TATRA, UDS

А также L-34, KAROSA, LIAZ, AVIA, UNC
– продажа новой и б/у техники
(экскаваторы, самосвалы,
погрузчики и т.д.)
– запасные части
(наличие более 7500 наименований)
– ремонт техники
(дилерский сервис)
– лизинг

ОПТОВЫЕ ЦЕНЫ
НА СКЛАДЕ В МОСКВЕ

Тел.: (095) 415-1100, 415-0700, 415-0184
415-2984, 415-2978
www.tatraclub.ru
tatraclub@comail.ru

Auto-holland.com
Viand & Berg Corperation • Навигатор-Холланд
Грузовая, прицепная и спецтехника
Продажи в Голландии и Бельгии
Поставки в РФ
ЛИЗИНГ
Визовая поддержка
приглашаем представителей
компаний для заключения
контрактов на поставку техники
www.auto-holland.ru
www.auto-holland.com
Представительство в Москве:
Москва, ул.Земляной Вал д.65 стр.1
Тел.: (095) 915-2082; 915-0084
Факс: (095) 915-5701

Грузовая техника из Европы
ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ
со стоянки в Санкт-Петербурге в наличии и под заказ
Тел.: (812) 955-9375, 973-6205

Автоцентр IVECO
Продажа новых и
б/у автомобилей
Запасные части
Сервисное обслуживание
Тел./факс: (095) 389-2445
(095) 799-9138
(095) 725-8668
E-mail: m@ivecorussia.com
www.ivecorussia.com
IVECO
IVECO

SCANIA
В Ростове на Дону
ГРУЗОВЫЕ а/м, СПЕЦТЕХНИКА, АВТОБУСЫ
НАДЁЖНО ЭКОНОМИЧНО ЭФФЕКТИВНО
Т/Ф. 96-75-82; моб. 298-103
гарантия, сервис, запчасти, лизинг.

ЕВРОТРЕЙД
БЕЗУПРЕЧНОСТЬ ВО ВСЕМ!
ВПЕРВЫЕ В РОССИИ
ТЮНИНГ ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР Volvo Truck Corp.
Седельные 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
(095) 995-32-12
740-38-47

Петр Петров

Обзор рынка прицепной техники России

Часть 2: Фургоны, изотермические и рефрижераторные полуприцепы

Сегодняшняя часть нашего обзора, как уже видно из названия, посвящена фургонам, изотермам и рефрижераторам, которые официально представлены в нашей стране. Данная продукция довольно специфична, и потому не каждая фирма-производитель подвижного состава имеет ее в своей гамме. В первую очередь это связано с трудоемкостью изготовления кузовов. Ведь если для производства тентовых полуприцепов или шасси особой номенклатуры изделий или специального оборудования в принципе не требуется, то для изготовления кузова рефрижератора без него уже не обойтись - взять хотя бы пресс для изготовления стенок кузовов рефрижераторов, или сэндвич - панелей, как они еще называются.

Хотя бывают и исключения, когда некоторые фирмы покупают готовые шасси и кузова, занимаясь только сборкой. Примером может служить немецкая компания Transvario из Мангейма, занимающаяся выпуском рефрижераторных полуприцепов. Она покупает раму и ходовую часть у земляков из Kogel, а надстройку Lamberet у французов, дальше в своих цехах она собирает это все воедино и уже продает под своей торговой маркой.

Но непосредственно перед началом самого обзора мне хотелось бы поговорить о конструкции и типах кузовов как о наиболее важной составляющей этого вида прицепной техники. На сегодняшний день по типу они делятся на рамные и несущие. Кузова рамного типа, как следует из названия, крепятся к раме, являющейся несущей частью, и на нее передается большая часть нагрузок от дороги. Второй тип кузова, т.е. несущий, воспринимает нагрузку сам, а подрамник предназначен для крепления элементов ходовой части. Рамный тип используют все отечественные производители и некоторые зарубежные, раму также часто можно встретить на подержанных полуприцепах. Собственная масса полуприцепов такого типа в среднем составляет 9 т.

Несущий тип кузова сегодня является стандартом для Европы и потихоньку приходит к нам. Собственная масса у них будет ниже в среднем на полторы тонны и составляет около 7,5 т. Материалом для изготовления стенок фургона служат фанера, либо гофрированный металлический лист толщиной 4-6 мм. В таких полуприцепах обычно перевозят мебель, одежду или любые другие товары, не требующие температурного режима.

Изотермические и рефрижераторные кузова собирают из сэндвич-панелей, материалом для которых служат листы пластика или оцинкованной стали, а между ними в качестве термоизоляционного материала используется пенополиуретан. В изотермических полуприцепах можно перевозить продукты питания, не требующие специального температурного режима, но боящиеся резких перепадов температур. Рефрижераторные полуприцепы оснащены холодильно-обогревательной установкой, способной поддерживать различную температуру внутри кузова. Сейчас

практически повсеместно используется продукция двух американских компаний Carrier (модели Maxima и Vector) и Thermo King (семейство SL). Отечественные перевозчики традиционно предпочитают Thermo King, особенно модель SMX, правда, уже снятую с производства, за высокуюнадежность,ремонтопригодность и широкую географию сервиса. Хотя в Европе сегодня настоящий бум на продукцию от Carrier. Практически все новые рефрижераторы оснащены установками этой марки. Это не означает, что Thermo King по техническому уровню стал уступать своему сопернику или снизилось качество изготовления. Идет обыкновенная война цен, и сегодня Carrier по цене несколько дешевле своего конкурента. Пройдет какое-то время, и вперед вырвется Thermo King.

Современные холодильные агрегаты имеют собственную массу около 800 кг, оснащены четырехцилиндровым дизельным двигателем мощностью около 30 л.с., а также электрическим двигателем мощностью 10 кВт с питанием от внешних источников. Последний используется на стоянках, при транспортировке на морских паромах и пр. Хладопроизводительность современных моделей достигает 6100 Вт при -20 °С. Толщина стенок изотермов может быть выполнена в нескольких вариантах: 25, 40 и 60 мм. Толщина пола обычно составляет 100-120 мм, а крыши 25-40 мм.

Для рефрижераторов, официально предлагаемых в России, толщина боковых стенок стандартна - 60 мм, исполнение крыши возможно в двух вариантах - 85 и 100 мм. Второе исполнение предназначено для полуприцепов-мясовозов, ведь при перевозке туш на крюках - а они предназначены именно для этого - вся нагрузка ложится именно на крышу. По обеспечению температурного режима рефрижераторы подразделяются на два класса FNA (от 0 до +12 °С) и FRC (-20 до +12 °С). Сертификаты на соответствующий класс выдаются сроком на шесть лет с момента его изготовления. После его необходимо продлевать. Правда, при перевозках внутри страны это не особо актуально (у большинства подержанных полуприцепов, учитывая средний возраст подвижного состава 7-8 лет, сертификаты давно просрочены).

Важным показателем качества изготовления кузова и использованных при этом материалов является коэффициент теплопроводности стенок кузова. Он вычисляется по формуле:

K = **P** / **Sк** x (**T**нар - **T**внутр),

где **P** - хладопроизводительность установки;

Sк - площадь поверхности кузова;

Tнар - температура наружная или фактически температура окружающей среды;

Tвнутр - температура внутри кузова.

Значения этого коэффициента в среднем равны 0,34 - 0,36 Вт/м2 0С и порядка 0,5 - 0,6 Вт/м2 0С для охлажденных продуктов.

Теперь непосредственно перейдем к самому обзору и начнем его с отечественных производителей. Их немного и наиболее заметными игроками на рынке являются следующие: московский «ИнтерПайпВан», подмосковный «Тонар» и белорусский «МАЗ».

Компания «ИнтерПайпВан» производит широкую гамму кузовов и прицепной техники. Рефрижераторный рамный полуприцеп модели ИПВ 9487 присутствует в производственной гамме завода с 1995 года и выпускается в двух вариантах по стандарту FNA и FRC. Кузов собран из сэндвич-панелей. Его внутренний объем составляет 85 м^3, а вместимость 33 европаллеты при загрузке в один ярус и 66 европаллет при двухъярусной загрузке соответственно. По желанию заказчика можно смонтировать передвижную изоляционную перегородку для создания внутри кузова двух климатических зон. В качестве установок используется продукция Carrier и Thermo King. Что конкретно поставить, решает сам заказчик. Оси приобретаются у ведущих европейских производителей - BPW и SAF.

В производственной гамме завода «Тонар» из подмосковного города Ликино-Дулево Орехово-Зуевского района имеются тентованные, изотермические и рефрижераторные полуприцепы семейства 9746. Все модели рамного типа на трехосной тележке с односкатной ошиновкой. Толщина боковых стенок изотермического кузова 60 мм, материал наружных и внутренних листов - оцинкованная сталь, внутренний объем - 80 м^3. Рефрижераторы марки «Тонар» отличаются от большинства конкурентов холодильно-обогревательной установкой собственного изготовления под торговой маркой «Белый Медведь». Ее особенностью является использование в конструкции инжекторного двигателя от автомобилей ВАЗ. Установка позволяет поддерживать внутреннюю температуру кузова от -20 до +12 °С. Также завод производит модель 9746Т, где последняя буква показывает, что эта модель - тушевоз (Т). Она отличается наличием мощного П-образного короба в конструкции кузова и увеличенной толщиной верхней стенки кузова, где расположены пять рядов направляющих для крюков. Подвеска у всех полуприцепов пневматическая с комплектующими зарубежного производства. На всех изделиях завода применяются оси собственного производства.

Белорусский «МАЗ» также выпускает как изотермические, так и рефрижераторные трехосные полуприцепы модели 975850. Внутренний объем таких трейлеров составляет около 81 м^3, грузоподъемность равна 25 т. Выбор холодильных установок для рефрижераторов традиционен: либо Carrier, либо Thermo King. Подвеска - пневматическая, собственного изготовления.

Обзор новых зарубежных прицепов начнем с компании Schmitz. Она является, пожалуй, самой известной и популярной среди наших перевозчиков. Компания пришла в нашу страну еще в 70-х годах прошлого столетия и с тех пор прочно занимает одно из лидирующих мест на рынке прицепной техники. Для международных перевозок компания предлагает изотермические и рефрижераторные

полуприцепы несущего типа семейства SKO, а также кузова и прицепы для многокубовых автопоездов, или, как их еще часто называют, паровозы. Особенностью всех кузовов производства Schmitz является использование так называемых ферропластовых панелей. Они получаются в результате вспенивания по способу плоской формовки под высоким давлением и при высокой температуре между двумя листами стали. Данные панели гораздо хуже впитывают в себя воду по сравнению с традиционными сэндвич-панелями из пластика, что благотворно сказывается на собственной массе полуприцепов после нескольких лет эксплуатации. Ведь ни для кого не секрет, что изотермы и рефы в процессе эксплуатации набирают лишний вес, который после 8-10 лет эксплуатации может увеличиться на 2 т. Вес же полуприцепа со слоником на эмблеме за этот срок возрастет не более чем на 10 л. Это особенно актуально для отечественных перевозчиков, так как большинство зарубежных рефов в нашей стране приобретаются с пробегом по Европе.

Другая немецкая компания Kogel, также хорошо известная нашим перевозчикам еще по «Совтрансавто», в настоящий момент почила в бозе, а если выражаться точнее, просто разорилась. Выпуск прицепной техники под этой маркой прекращен. Поэтому рассказывать о новых полуприцепах не имеет смысла - к продаже в России они не предлагаются. Московский представитель «сменил ориентацию» и переключился на другого немецкого производителя - компанию Krone.

Эта компания предлагает фургоны семейства Dry Liner, изотермические полуприцепы Fresh Liner, а также рефрижераторы Cool Liner. Их особенностью является наличие рамы, к которой крепится кузов. Модель Dry Liner, предназначенная для перевозки одежды и мебели, может быть изготовлена в двух вариантах: со стенками из гофрированного металла или фанеры. Особенность полуприцепов-рефрижераторов - использование в полу кузова листа фанеры толщиной 21 мм между изоляционной плитой и алюминиевым дном, что придает конструкции большую прочность. Кстати, сам рефрижераторный кузов изготавливается в Дании на заводе Norfrig, а окончательная сборка всего полуприцепа осуществляется уже в Германии.

Четвертый немецкий производитель, компания Sommer, имеет свой завод в Великом Новгороде и предлагает к продаже цельнометаллические трехосные полуприцепы модели SG 240 ST и рефрижераторы SG-GF 240. Для изготовления стенок фургона используется рифленый лист толщиной 4 или 6 мм. По желанию заказчика возможноисполнение с гладкими внутренними стенками, когда листы металла обшиваются фанерой. Для полуприцепов-рефрижераторов компания изготовляет лишь шасси, а надстройка приобретается либо у российского производителя, либо в литовском филиале Schmitz.

Последним производителем, официально предлагающим изотермы и рефы на нашем рынке, является финская компания Narco. Причем в ее гамме помимо традиционных моделей есть несколько достаточно интересных для транспортников вариантов. Во-первых, это многокубовые модели рефрижераторов (90 и 93 м^3 против традиционных 88 м^3), где увеличение объема получено понижением высоты седла до 1050 мм в первом случае и до 1100 мм - во втором (вариант МЕГА). Кроме того, компания предлагает четырехосную модель изотермического или рефрижераторного прицепа для перевозок в Скандинавию.

На рынке подержанной техники ситуация аналогична той, что происходит на рынке тентовых полуприцепов. К продаже предлагаются множество марок изотермических и рефрижераторных полуприцепов практически любого года выпуска и по разной цене. Причем порой встречаются такие довольно редкие марки как, например, американская Utility. Однако лидерами являются немецкие Schmitz и Kogel, французские Chereau и Lamberet и датский Norfrig. Рассказывать подробно о них не имеет смысла, так как по основным техническим характеристикам они близки к тем маркам, о которых рассказывалось выше.

Основные технические характеристики моделей, представленных на рынке, и средние московские цены как на новые, так и на подержанные модели в зависимости от года выпуска указаны в таблицах после текста.

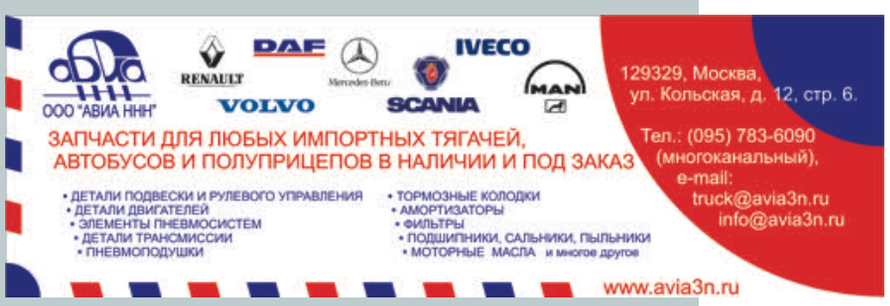
В заключение я не буду оригинален и приведу слова из первой части нашего обзора по тентовым полуприцепам: на сегодняшний день недостатка в предложениях нет, перевозчикам предлагается широчайший выбор прицепов и полуприцепов различного объема, грузоподъемности с различным дополнительным оборудованием, как новые, так и подержанные, со стоянок в России и на заказ, с различными схемами финансирования. Главное, чтобы у покупателей, то есть перевозчиков, нашлись средства.

Таблица №1
Основные технические характеристики и цена заводов-изготовителей на новые изотермические и рефрижераторные полуприцепы

Производитель/ модель	Количество осей	Тип подвески	Собственная масса	Грузоподъемность	Внутренний объем	Заводская цена
ООО «ИНТЕПАЙПВАН»:						
ИПВ 9487 (изот.)	3	пневматическая	7500	30 000	85	от 34 000 Евро
ИПВ 9487 (рефр.)	3	пневматическая	7500	30 000	85	от 52 000 Евро
Машиностроительный завод «ТОНАР»						
ТОНАР 9746 (изот.)	3	пневматическая	8000	26 000	80	от 816 000 руб
ТОНАР 9746 (рефр.)	3	пневматическая	9000	25 000	80	от 1300000 руб
ТОНАР 9746Т (тушевоз)	3	пневматическая	9500	24 500	80	от 1600 000 руб
РУП «МАЗ»						
МАЗ 975850 (рефр.)	3	пневматическая	9500	25000	80	н.д.
ЗАО «Sommer-Новтрак»						
SG 240 ST (изот.)	3	пневматическая	7200	25000	89.3	от 42500 Евро
SG-GF 240 (рефр.	3	пневматическая	9000	27800	86	от 64000 Евро
Schmitz Cargobull AG						
SKO 25 (изот.)	3	пневматическая	7300	30000	86	от 30 000 Евро
SKO FP 60 80 (рефр)	3	пневматическая	7800	28000	86	от 60 000 Евро
Bernard Krone GmbH						
Fresh Liner (изот.)	3	пневматическая	8900	28000	86	от 28 000 Евро
Cool Liner (рефр)	3	пневматическая	9400	28000	86	от 58 000 Евро
OY Narko AB						
C3MB11R11 (рефр.)	3	пневматическая	н.д.	28000	86	от 62 000 Евро

Таблица №2
Средние цены в Евро на самые популярные марки подержанных полуприцепов, в зависимости от года выпуска со стоянки в России

Производитель/ год выпуска	Chereau	Lamberet	Norfrig	Schmitz (рефр)	Schmitz (изот)
1994	22000	21000	22000	24000	н.д.
1995	24000	24000	25000	28000	н.д.
1996	25000	26000	27000	32000	н.д.
1997	28000	29000	н.д.	35000	22000
1998	30000	30000	н.д	37000	24000
1999	н.д	н.д.	н.д.	40000	25000



www.autotruck-press.ru

18-21 ноября 2004 г. ВВЦ, павильон № 69
СПОРТ SPORT
МОТОР MOTOR
ТЮНИНГ TUNING
Организаторы:
Российская автомобильная федерация
ООО "Промэкспо И"
Мотоциклетная федерация России
При поддержке:
Международной автомобильной Федерации
Олимпийского комитета России
Комитета национальных и экзотических видов спорта России
ГАО ВВЦ
FIA
Информационные партнеры:
Генеральный информационный спонсор
TUNING
Информационные спонсоры
АВТО СПОРТ
АВТО
100 лет Российскому автомобильному обществу
ДИРЕКЦИЯ ВЫСТАВКИ:
(095) 980-6412, 970-1804
E-mail: smt@vkss.ru
kotereva@infotek.ru
www.auto-smt.ru

10-я международная выставка-ярмарка
Уральский
АВТОСАЛОН
мастерская Урала
3-я специализированная выставка-ярмарка
Выставка-ярмарка
6-9 октября
ЕКАТЕРИНБУРГ
ГРОМОВА, 145
EXPO
МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ВЫСТАВОК И ЯРМАРОК
УРАЛЭКСПОЦЕНТР
Евро-Азиатский Выставочный Холдинг
тел.: 343/3493017, 27, 25, факс: 343/3493019 e-mail: uralexpo@mail.ur.ru http://www.ura-expo-ur.ru

Глобал Трак Сервис
Ремонт прицепной техники
24 часа, без выходных
РЕМОНТ И ЗАПЧАСТИ для:
Прицепов и полуприцепов
Осевых агрегатов BPW, SAF, ROR
Тягово-сцепных устройств JOST, ROCKINGER, GF+, V.ORLANDY
Автовозов LOHR
Шиномонтаж и балансировка колес
Мойка автопоездов до 25 м
Москва, Зеленоград, 3-й Западный пр-д
Тел.: (095) 535-7546, 727-4220, 535-1686
www.gt-service.ru

ПРОДАЖА ПОЛУПРИЦЕПОВ
Импортных
Тентованных
Рефрижераторных
Новых
Б/у
СЕРВИС
Раменский район, аэропорт Мячково
Тел.: (095) 796-2384
130-5401
552-9888
Факс: (095) 182-2317
www.trucks.d2d.ru
e-mail: ay@d2d.ru
KRONE
ООО «РЕФТРАНССЕРВИС»

Viles
Изготовление и ремонт тентов, каркасов, ворот
Увеличение и уменьшение объема кузова
удлинение полуприцепов до 105 м3
Работа по сцепке тягача, полуприцепа и прицепа в автопоезд L=24 м
Ремонт и восстановление рам полуприцепов, сварочные работы
Реклама на транспорте
Изготовление и продажа подкатных тележек
V =150m3 - 165m3
Тел.: (095) 746-3944, 784-3944. Факс: (095) 771-7371
www.viles.ru

изготовление и ремонт за 1 день
ТЕНТОВ и КАРКАСОВ
тел.: 540-6978
593-1236
www.eurotent.ru
ЛТК
срочно
гарантийное обслуживание
установка бортов алюминиевых под TIR
нанесение рекламы
автопокрывала и полога из брезента,
ремни крепления грузов
переделка тентов под TIR

технический центр ИНПРАС-М
Для прицепов и полуприцепов
импортного производства
ЗАПЧАСТИ со склада
и на заказ от 2-х дней.
Ремонт любой сложности
143000 Московская обл.,
Одинцово, ул. Транспортная, д. 2 МН3
Тел.: (095) 789-3240, 789-3241, 755-0488
E-mail: inpras_m@mail.ru

RKS Nutzfahrzeuge
Официальный представитель «Rolfo» в Росии
ROLFO
Car Transport Division
Продажа автовозов Rolfo
Тел.: (095) 991-7697, факс: (095) 991-3206 E-mail: RKS_MOS@hotmail.com

«ПАРАДИГМА XXI век»
ТЕНТЫ
Люберцы, 3 км от МКАД
Тел. (095) 504-9863
Тел./факс: (095) 554-3358
Моб.: 8-916-622-0528
переделка под TIR, установка ворот, бортов
ремонт любой сложности, автопокрывала, реклама на ПВХ
Гарантия качества
КАРКАСЫ

Дмитрий Жигульский
Фото автора
и Александра Евдокимова

Подвеска грузовых автомобилей

В один прекрасный момент перед человеком встала необходимость перемещать грузы весом значительно больше, чем он мог унести на своей спине. Тогда он заставил животных таскать тяжести уже на своей спине. Тащить за собой легче, чем на себе, поэтому наши предки стали придумывать различные платформы: сначала на полозьях, а затем на колесах, в которые и впрягали несчастных животных. Наверное, этот момент и следует считать рождением подвески на транспортных средствах. Сначала в виде охапки соломы под свой зад. А с возрастанием скорости технический гений придумал резиновый ход и рессоры для телег, карет и других средств передвижения того времени. Следовательно, основная роль подвески транспортного средства - уменьшение динамического воздействия дорожного покрытия на транспортное средство для более комфортного передвижения пассажиров и груза, а также снижения нагрузки на узлы автомобиля.

Подвеска современного (грузового) автомобиля состоит из трех основных узлов:

1. Упругие элементы, воспринимающие динамические нагрузки между кузовом или рамой автомобиля и дорожным полотном.
2. Элементы, гасящие колебания подвески.
3. Узел, отвечающий за стабилизацию автомобиля относительно плоскости дороги.
На данный момент на грузовиках используются разнообразные конструкции подвески автомобиля и инженерные решения упругих элементов.

В первую очередь, это сами покрышки автомобиля, которые эффективно поглощают мелкие неровности дорожного полотна. Чем больше колесо и меньше давление в нем, тем большее препятствие автомобиль преодолевает без большого воздействия нагрузки на раму. Большегрузные карьерные самосвалы с их огромными колесами вообще обходятся без дополнительных элементов подвески, так как их покрышки эффективно гасят дорожные неровности. Тихоходные колесные тракторы и спецтехника в виде упругого элемента довольствуются только воздухом в покрышках.

Вторыми по возрасту и частоте применения на совре-

1. Рессорная малолистовая подвеска

2,3. Пневмоподвеска на 4-х баллонах

4,5. Пневмоподвеска на двух баллонах и продольных реактивных тягах (полурессоры)

менной технике упругими элементами являются рессоры. Они бывают разной конструкции, имеют разную технологию изготовления, но именно они наиболее массово применяются на современных грузовиках, и их можно встретить как на магистральных тягачах, так и на строительной технике, развозных городских машинах, военных и гоночных грузовиках. Если раньше на грузовики устанавливали толстые пакеты коротколистовых рессор, то на современных машинах количество рессор значительно уменьшили, вплоть до одной на некоторых моделях, а длину увеличили, что улучшило плавность хода и снизило вес конструкции. Если европейские производители предпочитают длинные рессоры, то их коллеги в США - короткие. Поэтому грузовики с Североамериканского континента более жесткие на ходу.

Пневмоподвеска широкое распространение в Европе и США получила лет 30-40 назад. Главное ее преимущество по сравнению с рессорной в меньшем весе, ее расходные материалы дешевле, и грузовик имеет лучшую плавность хода. Заводская цена грузовика с пневмоподвеской выше, чем машины с рессорной, но замена подушки в процессе эксплуатации дешевле, чем целой рессоры. Кроме того, грузовики с пневмоподвеской меньше разбивают асфальт дорог, поэтому магистральные тягачи чаще всего комплектуются пневмобаллонами. Минус такой подвески в том, что она требует дополнительных воздушных кранов и трубок и более мощного воздушного компрессора. Эта система боится влаги и дорожной грязи, поэтому на строительной технике чаще применяют рессорную подвеску. Правда, есть голландские производители тяжелой строительной техники Terberg и Ginaf, которые активно применяют пневмоподвеску собственной конструкции на самосвалах.

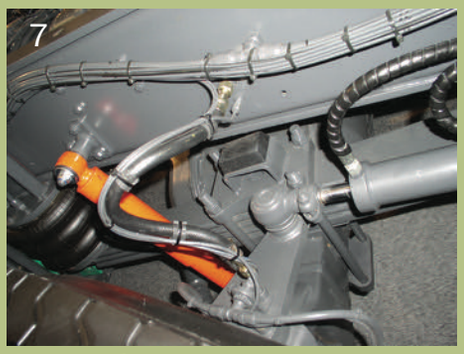
Пневмоподушки не имеют жесткой связи с рамой грузовика, и чтобы мост не «гулял», в конструкции подвески автомобиля применяют продольные и поперечные реактивные тяги. Это тоже усложняет и удорожает конструкцию.

В случае применения четырехбаллонной схемы подвески моста кроме двух (как правило) продольных реактивных тяг требуется установка поперечной (чаще V-образной) тяги. Если производитель устанавливает на мосту две пневмоподушки, то в конструкции подвески применяют полурессоры (правильно называть реактивные тяги). Жесткость конструкции увеличивается, тогда поперечная тяга ставится одна или вообще обходятся без нее. Именно сайлент-блоки и втулки реактивных тяг требуют внимания и периодического ремонта и замены. По нормальным европейским дорогам тяги выхаживают 250-350 тыс. км. В наших условиях их навряд ли хватит более чем на 200 тыс. км. Если зевнул момент замены реактивной тяги, то можно «попасть» на ремонт крестовин, если, конечно, раньше момент силы, не совпадающий с осью автопоезда из-за разбитых втулок, не развернет твой грузовик поперек дороги на гололеде.

Следует отметить, что современные производители грузовой техники широко применяют комбинированную подвеску, состоящую из рессор и пневмоэлементов.

На Североамериканском континенте на строительной технике широко применяются резиновые цельнолитые

www.autotruck-press.ru



6, 7. Комбинированная подвеска передней оси

8. Задняя подвеска Ginaf. Пневмобаллоны и амортизаторы выдвинуты за раму грузовика для большей устойчивости

9. Передняя комбинированная стойка (пневмобаллон+амортизатор) MAN TG-A.

9a. Американский вариант подвески с цельнолитыми резиновыми подушками задних мостов для самосвалов

10. Торсионная подвеска военного автомобиля с независимой подвеской колес

11. V-образная поперечная тяга заднего моста с 4-баллоной подвеской MAN TG-A

подушки как упругий элемент. Такая подвеска значительно легче рессорной, и у нее нет недостатков, присущих пневмоподвеске. Цена резиновой подвески не сильно отличается от рессорной. Зато она достаточно жесткая, и без пневмоподвески сиденья водителю не обойтись. К сожалению, такой тип подвески почти не распространен в Европе.

Торсионы применяются в основном на военной технике. Правда, на знаменитых грузовиках марки Tatra в некоторых строительных моделях торсионы применяются широко как самостоятельно, так и в комбинации с пневмобаллонами. На легких развозных грузовиках японских и корейских производителей переднюю независимую подвеску иногда выполняют на торсионах.

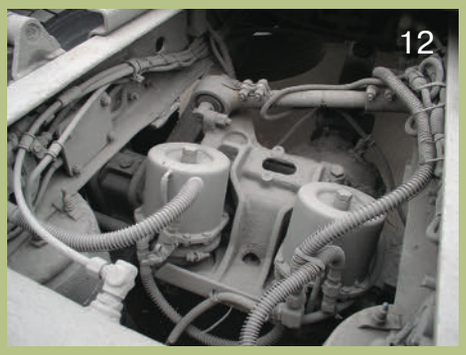
Пружины применяются в основном на полноприводных машинах повышенной проходимости с независимой подвеской колес. В немецкой армии достаточное количество грузовиков MAN, имеющих колесную формулу 6x6 и независимую пружинную подвеску всех колес.

Для того чтобы гасить раскачку грузовика в конструкции автомобиля применяются амортизаторы. Они могут быть как одностороннего, так и двухстороннего действия. На данный момент амортизаторы, как правило, гидравлические. На европейских автобанах и в европейском климате амортизаторы «живут» 300-400 тыс. км. На наших дорогах нагрузка на подвеску возрастает в несколько раз. Российские ямы и морозы могут «убить» амортизаторы и за 10 тыс. км: они текут, разбиваются резиновые втулки или отрываются «уши».

Спортивные грузовики, машины спецназначения и военная техника комплектуются гидропневматическими стойками. Это не новое изобретение, так как на военной технике они используются давно. Но сравнительно недавно эти стойки стали применять на гражданской технике.

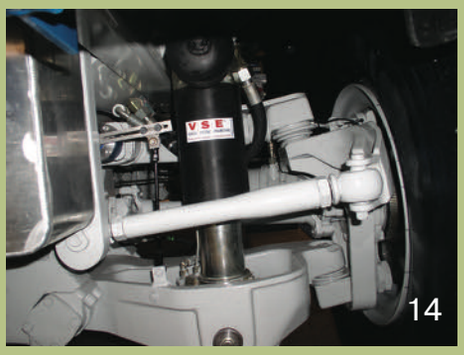
Гидропневматические стойки являются своего рода активными амортизаторами, эффективно воспринимающие повышенные нагрузки и гасящими колебания большой амплитуды. Они могут менять свою жесткость и другие характеристики в зависимости от условий эксплуатации. Применяются они, как правило, на грузовиках с рессорной подвеской. Такие машины с такой подвеской выдерживают прыжки с трамплина и полеты на несколько десятков метров без последствий для грузовика. Российский КамАЗ-4911 великолепно продемонстрировал возможности такой подвески на всевозможных ралли-рейдах и демонстрациях военной техники.

Последние два года на спецмашины и не только на них стали устанавливать гидропневматические стойки нового поколения. Теперь они выполняют роль не только гасителей колебаний, но и роль упругого элемента. Грузовику с такой стойкой не требуются ни рессоры, ни пружины, ни торсионы. Это здорово облегчает конструкцию. Характеристики таких гидропневматических стоек можно менять из кабины, варьируя клиренс, жесткость, ход подвески и даже наклонять автомобиль влево-вправо или вперед-назад. Такие стойки хорошо вписываются в конструкцию автомобиля с независимой подвеской колес, и такому вездеходу уже не грозит диагональное вывешивание колес в сложных дорожных условиях. Гидропневматические стойки нового поколения начали устанавливать

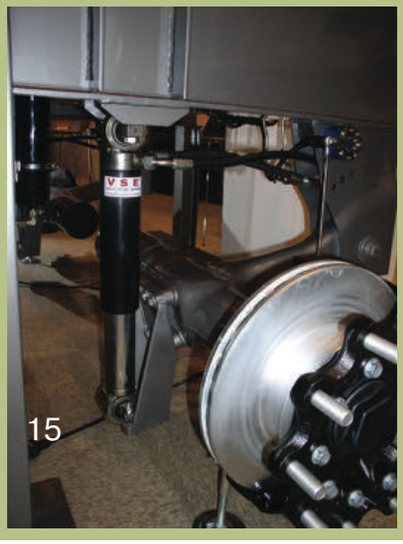


12. Поперечная тяга заднего моста

13. Гидропневматические стойки КамАЗ-4911



14. Гидропневматическая стойка нового поколения на грузовике Ginaf



15. Гидропневматическая стойка на полуприцепе

16. Стабилизатор поперечного крена заднего моста

на свою технику такие производители, как Ginaf и Terberg. Пока робко эти стойки предлагают производители прицепной техники на подвеске полуприцепов. Скорее всего, эта конструкция получит дальнейшее распространение и более широкое применение.

Третий, обязательный элемент подвески, о котором необходимо сказать, - это стабилизаторы продольной и поперечной устойчивости (стабилизаторы крена). Главная их задача - выровнять автомобиль относительно плоскости дороги при кренах последнего и обеспечить максимально плотный контакт колеса с дорогой. Если раньше стабилизаторы ставили на рессорные грузовики только на передний мост, то из-за возрастания скоростей и нагрузки следующим шагом стало повсеместное их применение на ведущих мостах. Слабым звеном стабилизаторов являются пластиковые втулки, которые требуют периодической замены и ухода. В российских условиях они не выхаживают больше 200 тыс. км. Можно обойтись и без них, но, как показывает мой опыт, в таком случае повышенному износу подвержены реактивные тяги, пальцы рессор и далее по списку.

Если лет пять назад на мостах с пневмоподвеской стабилизаторы поперечной устойчивости устанавливались в обязательном порядке, то внедрение электроники в современных грузовиках позволило отказаться от железных конструкций стабилизаторов. Теперь электроника следит за этим и, перегоняя воздух в пневмобаллонах, выравнивает крен автомобиля. Те же функции выполняют и гидропневматические стойки нового поколения.

Мир подвески грузовых автомобилей очень разнообразен, и применение тех или иных ее типов зависит от назначения автомобиля, национального менталитета и кошелька клиента. Но мы постарались в этой статье рассмотреть наиболее распространенные варианты, чаще всего встречающиеся на дорогах, и немного рассказали о перспективных разработках, которые, вполне возможно, в скором будущем появятся на коммерческих автомобилях.

Между прочим.

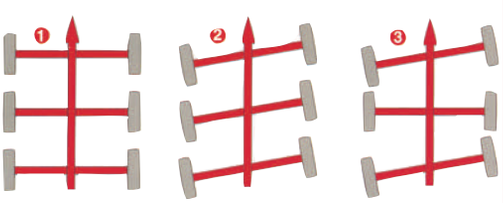
1. При исправных реактивных тягах и правильной геометрии осей полуприцепа автопоезд расходует примерно 30 л топлива на 100 км.

2. Если все оси полуприцепа параллельны относительно друг друга, но смещены относительно направления движения на 10 мм, то расход топлива автопоезда составляет 31,3 л на 100 км.

3. При изношенных втулках реактивных тяг и рессор и при повреждении подвески, оси полуприцепа не параллельны друг другу и разнонаправлены относительно направления движения. В этом случае расход топлива автопоезда составляет 35,6 л на 100 км. Видно, что расход увеличился на 19% в сравнении с первым случаем при исправной подвеске.

По подсчетам специалистов **во втором случае** перерасход топлива одним автопоездом в год (при годовом пробеге 150 тыс. км) составляет 1800 л. Затраты на покрышки в год увеличиваются на 700 евро.

В третьем случае перерасход топлива составляет 8500 л в год. За год эксплуатации полуприцеп «съедает» два комплекта покрышек.



www.autotruck-press.ru

ПОСТАВКИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ МАЗ В РОССИЮ РАСТУТ ОПЕРЕЖАЮЩИМИ ТЕМПАМИ

По итогам работы за пять месяцев 2004 года, поставки автомобильной техники МАЗ в Российскую Федерацию составили 5159 автомобилей, что составляет 123% к уровню прошлого года. Прицепов и полуприцепов поставлено 1476 шт., что составило 142,3% к уровню 2003 года. Товарная продукция по поставкам в Россию достигла значения $117 млн. Это в 1,5 раза превышает уровень пяти месяцев 2003 года. Темпы роста поставок в РФ опережают средние темпы роста объемов производства и сбыта.
Минский автозавод мог бы полнее удовлетворять спрос потребителей в России, но он испытывает дефицит поставок силовых агрегатов из Ярославля в необходимом ассортименте и количестве.

В БЕЛОРУССКОМ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ГОТОВЯТСЯ БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЕ МЕРЫ ПО БЮДЖЕТНОМУ СУБСИДИРОВАНИЮ ЧАСТНОГО БИЗНЕСА

В частности, как стало известно, 28 мая 2004 года с участием представителей Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства промышленности на уровне заместителей министров, ряда работников аппарата Совмина и Белоруской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП), прошло совещание у вице-премьера правительства Анатолия Тютюнова.

На совещании обсуждались вопросы «О создании белорусским международным автоперевозчикам условий обновления подвижного состава с использованием импортной автомобильной техники...». Согласно протоколу совещания ряду министерств поручено «внести необходимый проект соответствующего решения». Как удалось выяснить у одного из участников совещания, речь идет о возобновлении практики безналогового и беспошлинного «временного ввоза» импортной грузовой техники. Фактически, по мнению экспертов, такое решение в случае его принятия означает предоставление безвозмездных субсидий из государственного бюджета автотранспортным предприятиям страны (90% из которых - частные) в размере не менее $15 млн. в год по таможенным пошлинам и не менее 20 млн. USD по НДС. Еще не менее $5 млн. составят субсидии по налогу на регистрацию транспортных средств. Общая сумма субсидий из бюджета составит, таким образом, не менее $40 млн. в год. Если предлагаемые меры будут действовать в течение 6 лет, как это уже было с 1997 по 2003 год, то бюджет страны недосчитается за это время как минимум $240 млн., не считая потерь от сокращения производства аналогичной продукции на отечественных заводах. Расчеты сделаны исходя из заявленной потребности в импортной технике 2000 шт. в год и средней стоимости грузовика $50 000. При этом у наблюдателей возникает два вопроса: Безвозмездные субсидии по белорусскому законодательству могут быть предоставлены только в части таможенных пошлин. По НДС возможен только налоговый кредит. Подобной поддержки не получало еще ни одно, даже государственное, предприятие, включая таких лидеров промышленности, как «БелАЗ», «МАЗ«, «МТЗ«, «Белшина« и др. Вопрос о том, что означает подготовка таких решений с точки зрения экономической стратегии страны и в политическом смысле, остается открытым.
Информация АДС.

Новый SKI 24 SL 7.2 AK - борьба с «лишним» весом

Компания Schmitz Cargobull продемонстрировала свою новую разработку - самосвальный полуприцеп SKI 24 SL 7.2. Вес новинки менее 5 т. Разработкой данного полуприцепа занималось подразделение Schmitz - Gotha, которое специализируется на инновациях в самосвальных кузовах и прицепах. Производители постарались максимально уменьшить вес полуприцепа, при этом повысить грузоподъемность и надежность. Применены новые материалы в конструкции самого кузова: каркас изготовлен из сверхпрочного алюминиевого сплава, а пол полуприцепа из продольных листов износостойкой стали Hardox 450. Также был уменьшен вес подвесок и осей. К новшествам относится и применение системы брезентового навеса Cramaro, предназначенной для упрощения погрузочно/разгрузочных работ и дополнительной сохранности груза. По выбору клиента управление системой возможно как механически, так и с помощью электропривода. На самосвале также установлена многоцелевая задняя дверь и облегченная гидравлика низкого давления фирмы Hyva. Новый полуприцеп имеет три оси, а его длина составляет 7,2 м.

Новый полуприцеп от Nooteboom

Компания Nooteboom представила новый 4-осный низкорамный полуприцеп с гидравлическим краном Palfinger. Грузоподъемность крановой установки составляет 90 т при собственном весе 9 т. Как утверждает производитель, данной грузоподъемности может быть достаточно для погрузки/разгрузки таких основных грузов, как экскаваторы, фрезы, бульдозеры и т.д. При необходимости возможен демонтаж крана, который происходит очень просто: по бокам выдвигаются гидравлические опоры, на которых поднимается крановая установка, после чего полуприцеп свободно выезжает вперед и уже может быть использован как обычная низкорамная платформа. Полная длина полуприцепа составляет 13 м.

City-ЛАЗ

ЗАО «Львовский автомобильный завод» представил свою новую разработку - City-ЛАЗ А-183. Это городской автобус с низким уровнем пола (высота - 0,37 м). City-ЛАЗ оснащен импортными комплектующими: подвески фирмы ZF, двигатели DEUTZ (мощностью 195 или 265 л. с.), которые отвечают экологическим нормам Евро-2 или Евро-3. Автобусы комплектуются автоматическими коробками передач от ZF и VOITH, пневмоаппаратура Knorr-Bremse, рулевое управление ZF, система подъема и опускания кузова (kneeling), маршрутоуказатели и другие опции. Новинка рассчитана на 28 сидячих мест и 72 стоячих. Длина нового «ЛАЗа» составляет 12 м, ширина -2,55 м, высота - 3,06 м. Максимальная скорость автобуса 85 км/ч. Расход топлива при оптимальной скорости (60км/ч) - 24 л на 100 км.

Кондиционеры для грузовиков

Новая система кондиционирования воздуха Bycool Evolution устанавливается на крыше грузовика. Новинку характеризует малое потребление энергии, она работает от электричества 12 в и не зависит от работы двигателя автомобиля, что положительно отличает данную систему от обычного кондиционера, который может дополнительно потреблять 3-4 л дизельного топлива в час. Охлаждение происходит по принципу испарения, воздух в салон поступает через восемь вентиляторов и три охладительные зоны. Установка имеет аэродинамический дизайн и может встраиваться вместо обычного люка. Управление кондиционером возможно при помощи клавиатуры или дистанционного управления. Так как кондиционер работает автономно, это способствует повышению безопасности и комфорту, так как в «некоторых» странах, например, водителям небезопасно отдыхать с открытыми окнами кабины. Охладитель прост в установке, не требует дополнительных устройств и имеет различные цветовые гаммы под цвет грузовика.

Терминальный тягач Terberg 3-го поколения

Компания Terberg продемонстрировала новый терминальный тягач 3-го поколения под названием YT182/222. Новинку, прежде всего, отличает повышенная мощность и усиленная конструкция основных узлов. Много внимания производители уделили не только современному виду тягача, но и техническим новшествам. Для большего удобства разработчики увеличили размеры кабины: ширина выросла с 1165 до 1400 мм, высота - с 1625 до 1825 мм. За счет применения «низкой» передней подвески Volvo FA8.2 кабину удалось опустить относительно шасси, что положительно отразилось на удобстве посадки водителя. Новинка оборудована большими окнами с горизонтальным открытием, как опция возможна установка электропривода стекол. В кабине улучшена система кондиционирования и распределения воздуха. Новая компоновка шасси и кабины надежно защищает от повреждений двигатель и топливный бак, снижает вибрации при работе. Основное применение терминальных тягачей - транспортировка контейнеров внутри портов, заводов, перегрузочных терминалов и т.д

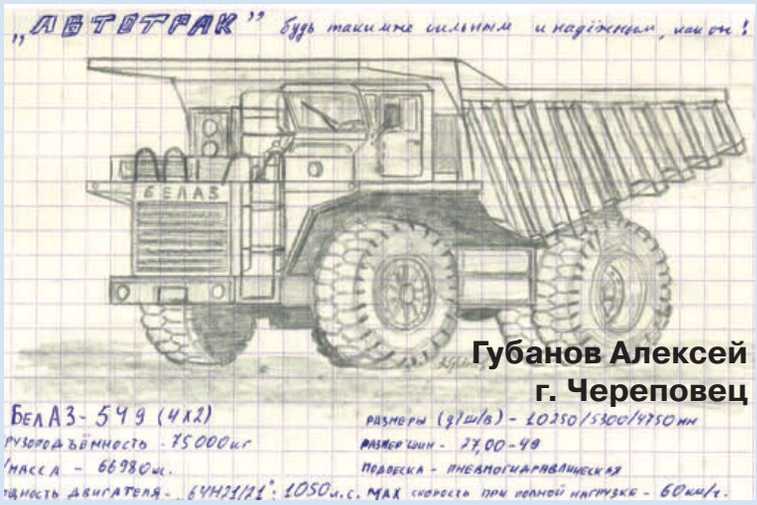
Дудко Саша, 13 лет, г. Волгоград

Петросян Эрик, 10 лет, г. Ростов-на-Дону

Вениаминов Артур, 11 лет, г. Ростов-на-Дону

Масейкин Коля, 13 лет, г. Москва

Ходырев Игорь, 6 лет, г Ростов-на-Дону



Губанов Алексей
г. Череповец

Здравствуй, уважаемая редакция журнала «Автотрак».

Пишет вам один из ваших читателей. Я всегда с уважением относился к вашему журналу и собираюсь уважать и впредь. К сожалению, в нашем городе ваш журнал появляется очень редко. Вот и недавно я купил №1 за 2003 год. Все заметки и статьи в номере очень интересные, только одно но.

Я вообще увлекаюсь автомобилями на уровне фанатизма, особенно карьерными самосвалами и знаю о них много. Поэтому, когда я прочитал статью про Caterpillar-797 («Самосвалы-переростки»), я был крайне удивлен его характеристикой. Я не очень согласен, что он самый большой в мире. По данным одного из изданий на начало 2003 г. Caterpillar стоит на втором месте в мире по грузоподъемности, а конкретно - 327 000 кг, снаряженная масса его - 231 000 кг. Максимальная скорость машины 54,3 км/ч. Длина, ширина и высота 14,5х9х7,2 м, диаметр колеса 3,68 м. Со всем остальным я согласен.

Не меньше размеры и у самосвала Liebherr-T282: длина 14,5 м, ширина 8,7 м, высота 7,4 м. Снаряженная масса этого самосвала 202500 м, а грузоподъемность 364000 кг (400 коротких американских тонн). Мощность двигателя 2750 л.с. (против 3400 л.с. Caterpillar), но Liebherr не механический, как Caterpillar, а электромеханический. Тормозное усилие его эквивалентно 6030 л.с. Максимальная скорость 64 км/ч. Именно Liebherr, по моим данным, занимает первое место в мире по грузоподъемности.

Этим письмом я не хочу сказать, что я умнее Вас, уважаемая редакция, я просто делюсь своими данными.

С уважением Губанов А.П.

Хулиган, 17 лет, г Кострома

Пишите и рисуйте!

Редакция благодарит всех, приславших рисунки

Петр Петров

«Мастодонты» скандинавского направления

Каких только грузовиков не встретишь на российских дорогах: тут тебе сверкающие трубами и бочонками воздушных фильтров «американцы», юркие «праворукие» японцы и продукция всего европейского автопрома, причем как от большой «семерки», так и достаточно редкие, например финские Sisu или австрийские Steyr. Но речь сегодня не о них, а если точнее, не совсем о них. Речь пойдет о скандинавских, или, как их еще называют, финских (шведских) сцепках.

Под понятием скандинавская сцепка обычно понимается транспортное средство габаритной длиной около 25 м, внутренним объемом от 150 м^3 и полной массой 60 т. Но здесь есть некоторые тонкости. Полная масса 60 т, как и длина 25,25 м, разрешена только в Финляндии и Швеции. В России же масса автопоезда, как известно, ограничена на уровне 38 т, но для этих монстров сделано исключение на межправительственном уровне и их полная масса может доходить до 42 т. Что касается длины, то тут ситуация следующая. На скандинавские сцепки длиной 25,25 м с российской регистрацией финская сторона разрешения практически не выдает (так сказать, ограничивает), поэтому наши транспортники вынуждены использовать более короткие сцепки длиной 24 м. Однако в нашей стране эксплуатация автопоездов такой длины разрешена, но при условии, что впереди будет ехать милицейская машина сопровождения.

Рассмотрим три наиболее часто встречающихся варианта таких сцепок. Итак, первая разновидность представляет собой двух- или трехосный седельный тягач со стандартным европейским трейлером длиной 13,6 м, к которому прицеплен двухосный прицеп с центральным расположением осей. У отечественных перевозчиков он еще проходит под названием «племянник». Но прицеп от европейского «паровоза» сюда не подойдет, так как чтобы уложиться в разрешенные 24 м, используется укороченный вариант длиной 6,8 м вместо 7,82 м, как у европейцев (если же использовать стандартного «племянника», длина автопоезда как раз и будет около 25,25 м). Данный вариант является, пожалуй, наиболее универсальным, так как если у транспортной компании не

будет работы на Скандинавию, то второй прицеп отцепляется и можно работать уже на Европу.

Второй вариант создан опять же с использованием европейского трейлера. Но в данном случае к трехосному грузовику цепляется так называемая двухосная подкатная тележка Dolly с осевой нагрузкой 9 т, имеющая стандартное сцепное устройство, и уже к ней прицепляется полуприцеп.

Третья версия является классической - к трехосному грузовику с кузовом прицеплен четырехосный «скандинавский» прицеп габаритной длиной 12,5 м с поворотной передней тележкой.

Помимо рассмотренных выше вариантов иногда встречаются некоторые другие, например к тягачу прицеплен двухосный прицеп опять же МЕГА длиной 12 м, а уже к нему трехосный прицеп с поворотной первой осью. Такой автопоезд можно увидеть у финских перевозчиков. Одним словом, транспортнику предоставлены 24 м, в которые ему надо уложиться, изобретая свой вариант велосипеда (под ним, естественно, понимается скандинавская сцепка).

2

Чтобы начать работать на таких автопоездах, российский перевозчик, помимо стандартного пакета документа, должен оформить разрешение на негабаритное транспортное средство в местном центре международных перевозок и получить в ГАИ документы, дающие право использования проблескового маячка оранжевого цвета. Разрешение на негабарит выдается на определенное количество рейсов - их количество определяет сам перевозчик, но при подаче заявки необходимо достаточно точно прописать весь маршрут движения транспортного средства вплоть до магистралей и улиц, так как от этого будет зависеть конечная стоимость разрешения. Документы на проблесковый маячок выдается сроком на один год, после чего их надо продлевать.

Расценки за перевозку в таких сцепках следующие: доставка техники из Хельсинки в Москву обойдется заказчику в среднем $2800-3500, тогда как в стандартном трейлере она будет стоить около $1500. Но нужно помнить, что в первом случае полезный объем автопоезда около 160 м^3, а во втором - 92 м^3. Груз из Швеции в среднем дороже на 1000 американских «рублей» (сюда добавляется стоимость парома).

1

Несмотря на всю привлекательность и очевидные преимущества автопоездов такой длины (недаром их эксплуатация официально разрешена в Нидерландах - одной из основных стран-перевозчиков объединенной Европы), у отечественных перевозчиков,эксплуатирующих такие сцепки, дела идут не так гладко, как хотелось бы. Машины больше стоят, чем едут, а если и едут, то суммарный годовой пробег не превышает 75-80 тыс. км. Дело в том, что одним из основных товаров, перевозимым ими, является мелкая бытовая техника.

А у российской таможни отношение к ней особое. Периодически меняя правила игры и устанавливая новые нормы ввоза, она так запугала как «серых», так и «белых» импортеров техники, что они просто взяли некоторый тайм-аут, оставив перевозчиков без работы. Плюс ко всему прочему на рынке бытовой техники до недавнего времени наблюдалась тенденция затоваривания - склады под завязку были ею забиты. Одним словом, последние полгода были кризисными с точки зрения перевозок для автопоездов такой кубатуры. И лишь сейчас, когда таможня вроде бы определилась с правилами ввоза, рынок потихоньку начинает оживать и у «мастодонтов» вновь появляется работа.

3

www.autotruck-press.ru

ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ФОТООБЪЯВЛЕНИЙ

АВТО

Из рук в руки

ЦВЕТНЫЕ ФОТОГРАФИИ

такой очевидный выбор

www.auto-photo.ru

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ В 35 ГОРОДАХ РОССИИ

Даже Scania не может ездить вечно... Но кажется, что это так.

Предоставляем новые грузовики серии R от Scania - грузовые автомобили для магистральных перевозок. Грузовики серии R проедут больше километров, доставят больше груза, чем любой автомобиль Scania предыдущих серий. А это не просто слова.
Мы не обещаем Вам попутного ветра, но мы сделали все, что только для того, чтобы выжать максимальный пробег на каждой капле топлива.

Остальное зависит от Вас и от простирающихся впереди дорог. **Отправляйтесь в путь на новой R-серии.** Вы будете иметь возможность видеть прекрасные пейзажи и реки сервисных станций.

СКАНИЯ РОССИЯ тел.: **(095) 787-5000** / факс: **(095) 787-5002**

SCANIA

РОЖДЕНИЕ GLOROS

Владимир Чехута.
Фото автора

В апреле этого года впервые публично был показан первый грузовой автомобиль Gloros, изготовленный на заводе ЗАО «Яровит Моторс»(Санкт-Петербург).

Всем нам стало привычно узнавать о новинках коммерческого транспорта, выпускаемых заводами бывшего союзного Минавтопрома. Здесь же произошло то, чего никто не ожидал: частная небольшая фирма самостоятельно разработала проект автомобиля, нашла инвесторов и организовала производство.

Конечно, компания «Яровит» не является новичком в этой сфере, у нее был опыт проектирования и создания спортивных грузовиков,и, наверно, многие вспомнят две победы одноименной команды на европейском чемпионате о трак-триалу. А выступить независимым игроком на рынке большегрузовов - в это не сразу поверилось, но все же плод усилий «Яровита» воплотился в металле.

Самосвал Gloros-4443: колесная формула 8x8, полная масса 43 т, грузоподъемность 25,3 т. На нем установлен двигатель фирмы DEUTZ BF6M1015C мощностью 408 л.с., 16-скоростная коробка фирмы ZF, раздаточная коробка Steyr, оси Sisu, кузов Hyva объемом 16 м^3. Максимальная скорость 100км/ч. Оригинальная рама выполнена из хладостойкой стали Domex,так же, как подвеска и стеклопластиковая кабина, разработана и изготовлена специалистами «Яровит Моторс». Автомобили «Яровит» позиционируются на российском рынке как много-

осные грузовики повышенной грузоподъемности и проходимости, предназначенные для перевозки большого количества груза в сложных дорожных и климатических условиях. Эта ниша похожа на ту, которую занимают зарубежные автопроизводители Terberg, Ginaf, Sisu, Kerax и Astra на Европейском континенте. Модельный ряд тяжеловозов с эмблемой Yarovit будет формироваться на основе базовых шасси 6х6, 8х8, 10х8 с использованием принципа от сложного к простому. Данное шасси относится к семейству Gloros (кабина над двигателем), далее появятся Dogmus (капотная компоновка) и Ordex (шасси под установку спецоборудования, кабина вынесена перед двигателем).

Высокое качество и надежность этих автомобилей планируется обеспечить использованием эффективных оригинальных яровитовских конструкций, а также применением систем, агрегатов и узлов, которые соответствуют мировому уровню. Поэтому при желании заказчика вместо указанных выше компонентов в автомобили могут быть установлены другие брэнды. Что же касается стоимости машин «Яровит», то она однозначно превзойдет цены конкурентов из СНГ, но в то же время она будет значительно ниже цен западноевропейских тяжеловозов аналогичного класса. В планах компании на этот год - выпуск 50 грузовиков под маркой YAROVIT.

www.autotruck-press.ru

Страховое общество
СТАНДАРТ РЕЗЕРВ ПРЕДСТАВЛЯЕТ:

IV ОЛДТАЙМЕР ГАЛЕРЕЯ ИЛЬИ СОРОКИНА

Экспозиция старинных, редких и экзотических автомобилей

в рамках MIMS

25-29 августа 2004

Москва, Экспоцентр на Красной Пресне, павильон 5

Музей экипажей и автомобилей на стенде

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ СПОНСОРЫ:

МАЯК

ОРГАНИЗАТОР ЭКСПОЗИЦИИ

OPTIMUM

ТЮНИНГ ИНОМАРКА

TUNING

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
НОВЫЕ ТЯГАЧИ И ГРУЗОВИКИ DAF
НОВЫЕ ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ
ПОДЕРЖАННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ
ФИНАНСИРОВАНИЕ НОВОЙ И БЫВШЕЙ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНИКИ
ПОДЕРЖАННЫЕ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ СО СТОЯНКИ В МОСКВЕ
РЕГИОНАЛЬНЫЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ (095) 542-1219 оптовые закупки: opt@vh-daf.ru
СЕРВИС-ЦЕНТРЫ МОСКВА: (095) 448-0756, 980-9128 С.-ПЕТЕРБУРГ: (812) 370-1510

HYUNDAI
КОМТРАНС
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
Комфорт и качество Hyundai проверено российскими дорогами.
АВТОБУСЫ
ГРУЗОВИКИ
СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА
КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА
ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ
ЭВАКУАТОРЫ
Предлагаем всю гамму коммерческой техники марки Hyundai осуществляем любое дооборудование по желанию заказчика.
Предоставляется гарантия и сервисное обслуживание.
ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ НА ВЗАИМОВЫГОДНЫХ УСЛОВИЯХ

Пустынный эвакуатор

Владимир Чехута
Фото МЗКТ и EMPL

В недавнем обзоре новинок Минского завода колесных тягачей было сказано несколько слов о спецавтомобиле ВОЛАТ, созданном совместно с австрийской фирмой EMPL, но фото этого эвакуатора по техническим причинам в тот обзор не попало. Учитывая необычные возможности этой машины, мы подготовили о ней отдельный материал.

Начну с того, что идея создания этого автомобиля принадлежит арабской компании, которая продвигает технику МЗКТ в Аравийском регионе и является там дилером этой марки. Шасси МЗКТ-790986 этой машины конструктивно похоже на своего предшественника седельный тягач МЗКТ-74296, было изготовлено и переправлено в Австрию, где альпийские специалисты навесили на белорусского тяжеловоза гидравлический кран, две лебедки, стрелу буксирного приспособления и смонтировали системы управления всем этим оборудованием.Так появился автомобиль под названием Volat-EHTC53000, после прибытия на Аравийский полуостров он был испытан в различных условиях армейскими представителями.

Этот спецгрузовик предназначен для эвакуации различного типа автомобилей и боевых машин, находящихся на службе в наземных войсках, а также буксирования их в ремонтные мастерские по дорогам и бездорожью, наличие кранового оборудования позволяет ему проводить монтаж и демонтаж различных узлов и агрегатов при проведении ремонта в полевых условиях.

При разработке данного проекта был изучен опыт фирм MAN, Tatra, Liebherr, которые уже создавали эвакуаторы с гидрокранами и лебедками,но совместный проект белорусов с австрийцами имеет ряд преимуществ. Первое -

полная масса шасси 40 т, что значительно больше, чем у конкурентов. Это позволяет ему проводить буксировку тяжелой и сверхтяжелой техники. К слову сказать, аналогичные автомобили МЗКТ в состоянии перемещать грузы до 200 т. Далее надо отметить его универсальность: кроме крана и лебедки, которые есть у конкурентов, смонтировано стреловое приспособление для буксировки грузовых автомобилей, армейских джипов и даже автобусов.

Итак, автомобиль Volat-EHTC53000 с колесной формулой 8х8 оснащен немецким дизелем Deutz BFSM1015C мощностью 400 кВт (544 л.с.), который агрегатируется с коробкой Allison HD4560P (шесть передач вперед и одна назад). Кабина МЗКТ - пластиковая, шины - Michelin 23,5R25 XLB, которые наиболее эффективны для пустынной эксплуатации, в ступицах колес встроены устройства Beadlock, изготовленные фирмой Hutchinson, предохраняющие шины от проворачивания при низком внутреннем давлении.

Характеристику установленного оборудования начну с телескопического гидрокрана грузоподъемностью 16 т при вылете стрелы 5 м и 5,5 т - при максимальном вылете стрелы 9,3 м. Работа крана будет особенно эффективна с грузом массой 9-10 т и габаритами 2х1,5х1,5 м на расстоянии 4-5 м от машины. С помощью крана можно проводить различные монтажные работы, к тому же он используется при буксировке автотехники, когда крановая стрела в снаряженном состоянии закрепляет стрелу буксирного приспособления. Для работы крана в кормовой части автомобиля установлены две гидроопоры с широкими пластинами для более эффективной эксплуатации в песках.

Основная тяжелая лебедка фирмы ITAG, установленная на машине, обладает тяговым усилием 20 т и тросом длиной 60 м. При сдваивании троса можно достигнуть усилия 40 т. С ее помощью из труднодоступных районов вытягивают различные боевые машины и другие транспортные средства. В тандеме с основной лебедкой смонтирована еще одна вспомогательная лебедка с усилием 500 кг и длиной троса 100 м. Дело в том, что этот, скажем так, тросик значительно легче и механик без видимых усилий вручную дотащит его крюк до эвакуируемого объекта. После запасовки за объект он вернется и подсоединит к нему тяжелый металлический канат. Таким образом механизируется доставка троса основной лебедки, так как тянуть тяжелый трос вручную совсем непросто, сами понимаете, канат который выдерживает нагрузку 20 т, не будет весить, как веревка для сушки белья.

Управление лебедок и крана можно осуществлять с двух постов, расположенных на автомобиле. Первый находится наверху в месте управления крана, второй - на корме машины на уровне 1,5 м от земли. Это сделано для удобства, чтоб не лазить наверх каждый раз: ведь с земли механику значительно легче наблюдать и управлять процессом.

Одно из значимых устройств эвакуатора - универсальная лапа, или жесткая буксирная балка, выполненная по военным стандартам НАТО. Это механическое приспособление находится в нижней задней части автомобиля и несложными действиями механиков с помощью лебедки или крана может быть легко установлена в рабочее положение. Она подводится под днище эвакуируемой машины в районе переднего моста, затем крюком крана цепляет стрелу и приподнимает немного вверх переднюю часть, и в путь. В комплект балки также входят приспособление для захвата автомобилей за колеса и специальный адаптер для транспортировки самоходной гусеничной гаубицы G6 полной массой 46 т.

Как в любой авторемонтной мастерской, на этой машине установлены ящики с различными инструментами, режущее и сварочное оборудование, включая ацетилен-кислородные баллоны. Дополнительно установлены 12 стальных канистр, штатив с прожекторами и 20-метровым кабелем для освещения работ в ночное время. Даже при такой насыщенности механизмами и инструментами на палубе автомобиля осталось место для груза. Размер этой площадки примерно равен 3х1,5 м, туда можно уложить тяжелые и крупные узлы, например двигатель. Поскольку этот эвакуатор является опытным образцом, то технические данные автомобиля пока еще являются предварительными, поэтому сегодняшний параметр максимальной скорости с грузом (62 км/ч) планируется довести до 80 км/ч, не меняя основных узлов машины.

Испытания же спецавтомобиля в реальных условиях пустыни показали его отличную эффективность и широкие возможности, которые полностью удовлетворили тамошних военных.

Хотелось бы написать об отечественных аналогах, но как-то на память ничего не приходит, кроме воспоминания, как несколько единиц кранов и тягачей достают попавший в беду тяжеловоз. Думаю, что опыт создания подобной техники мог бы представлять определенный интерес для наших потребителей: ремонтных служб автохозяйств, нефтяников, спасателей и военных, одним словом всех тех, кому нужны мощный полный привод и эффективные грузоподъемные механизмы.

www.autotruck-press.ru

БОЛЬШИЕ КОРОЛЕВЫ КАНАДСКИХ ЛЕСОРУБОВ

Владимир Чехута
Фото из архива автора (Ralf Koch и др.)

Канада - это огромная страна, которая у многих ассоциируется по стереотипам: клиновый лист, огромные лесные просторы и миллионы озер, лосось и медведь, а также хоккей. По природным и климатическим условиям она весьма похожа на Россию, но экономические условия там покомфортнее.

Но оказалось, что в области автомобилизма у канадцев также есть свой неповторимый символ - большегрузный лесовоз, именуемый на местном сленге «Толстый Грузовик» (Fat Truck) или «Большая королева» (Big Queen).

Этот тяжеловоз весьма чувствительно отличается от своих магистральных братьев, примерно как если сравнить старый растоптанный рабочий ботинок размера этак 46-го с изящной туфлей 37-го. Говоря другими словами, он выше и шире, имеет более прочную конструкцию, супермощный двигатель, коробку передач с повышенным крутящим моментом и, как следствие вышесказанного, немалую собственную массу. А как же иначе ,ведь загрузка в 100 т бревен - это норма, а то и до 150 т.

«Толстые грузовики» или «Большие королевы» были построены для вывозки бревен из обширных хвойных массиво в Британской Колумбии (название провинции). Появление этих тяжеловозов в канадских лесах началось в 50-е годы прошлого века, после чего они довольно быстро завоевали доминирующие позиции в этой отрасли. Интересная деталь: до их появления заготовители леса прокладывали временные узкоколейные железные дороги для доставки срубленных стволов до мест перегрузки на другие виды транспорта. С течением времени развивалась дорожная сеть и это позволило лесорубам использовать обычные магистральные лесовозы для вывозки и доставки бревен до потребителя. К тому же постепенно сокращалось число районов использования нестандартных грузовиков из-за массовой вырубки деревьев.

В настоящее время «толстяки» уподобились вымирающим животным, среда обитания которых постоянно сокращается, говоря иначе - участков лесозаготовок, где они могут быть эффективно применены, становится все меньше. Но все же есть место, где их можно видеть в работе, а не в музее. Это поселок Порт-Альберни, что на западе острова Ванкувер (Британская Колумбия). Длина этого острова составляет 560 км, а ширина 120 км. Когда-то вся его поверхность была укрыта вековыми хвойными деревьями, а в разгар жатвы там трудились несколько сотен «Больших Королев». Сейчас там продолжают работать только 22 такие машины, которые принадлежат 10 различным организациям. Древесина, которую там заготавливают, это преимущественно красный кедр и ель, которые поставляются на внутренний и внешний рынки. Из оставшихся

140 т леса прибыло

Challenger на обычной трассе с нормальной загрузкой

Hayes-HDX. Эти монстры никогда не видели дорог общего пользования

www.autotruck-press.ru

Для погрузки используются погрузчики крупного калибра

тяжеловозов можно встретить такие модели, как Hayes-H320HDX, Pacific-P16 и Challenger - все они продукты канадской автоиндустрии. Касаясь технической стороны, у Pacific- P16 мотор Caterpillar-3412 мощностью 700 л.с., а Hayes-H320HDX оснащен 525-сильным дизелем Cummins. На ранних версиях устанавливали отор Detroit Diesel-12V71 мощностью 450 л.с. Доподлинно выяснить, что установлено у Challenger не удалось, так как эти автомобили выпускались очень маленькими сериями и в эксплуатации их осталось всего два. Коробки передач у большинства «толстяков» - «автоматы» от Allison, мосты - фирмы Clark. Интересная особенность этих лесовозов в том, что за кабиной расположен огромный бак системы охлаждения тормозов объемом 400 галлонов (1 американский галлон равен 3,78 л) для воды.

Водители «Больших Королев» - это, как правило, опытные профессионалы, многих из них можно причислить к ветеранам, стаж работы которых перевалил за 30 лет. Работать им приходится в тяжелых условиях, перевозя по 100 и более тонн бревен с утра до вечера по грунтовым и гравийным дорогам по холмистой местности. Конечно, крайности погоды и особенности климата добавляют интереса к работе водителя. Жарким летом довольно душно, к тому же велика вероятность лесного пожара.

Как когда-то во время войны летчики рисовали на фюзеляжах своих боевых машин столько символов, сколько воздушных побед они совершили, так и водители «Больших Королев» на приборных панелях крепят медные таблички с указанием рекордного веса и даты. Выглядит это примерно так: 137 т, 11 сентября 1977 г. (никакой связи с аналогичной датой 2001 года нет) или 155 т, 23 июля 1983 г.

Несмотря на возраст и суровость условий эксплуатации, многие грузовики все еще в хорошей форме. Простота конструкции и использование узлов и комплектующих известных марок (Caterpillar, Cummins, Detroit Diesel, Allison и Clark) дают возможность их хозяевам быстро ремонтировать машины или заменять сломанные узлы в собственных мастерских.

Средний возраст «Толстых Грузовиков» составляет 30 лет и, видим, это еще не предел для этих немолодых рабочих лошадок, если только будет сохраняться поле для их деятельности.

Почувствуйте разницу между «Большой Королевой» 4-метровой ширины и обычными грузовиками

VOLVO

МОЩЬ РАЗУМА!

Сердце Volvo FH16 – новый специально разработанный двигатель D16C. Это 16,1-литровый рядный интеркулерный дизельный двигатель с турбонаддувом и интеркулером, изготавливаемый в двух версиях: 610 и 550 л. с. Максимальный крутящий момент – 2800 или 2550 Н·м – двигатель развивает в интервале от 900 до 1300 об/мин. Может выйти даже на обороты холостого хода, что обеспечивает автомобилю непревзойденные ходовые качества.

На FH16 используется ряд систем безопасности, которые делают его грузовик одним из самых безопасных из имеющихся в продаже в настоящее время. Система «Адаптивный круиз-контроль» (ACC) при помощи радара автоматически поддерживает безопасное расстояние до движущегося впереди автомобиля. На тягачах с колесной формулой 6x4 и 6x2 теперь может быть также установлена система курсовой устойчивости ESP, которая предотвращает занос и пробуксовывание автомобиля в аварийных ситуациях. На грузовиках с тормозами с электронным управлением от компании Volvo (EBS) также возможна установка системы Hill Start Aid (система помощи при начале движения на подъеме), которая, как следует из названия, облегчает трогание с места на подъеме.

В диапазоне максимального крутящего момента при нажатии на педаль акселератора двигатель в течение двух секунд развивает мощность, составляющую 90% от максимальной.

Volvo FH16 может быть укомплектован любой из 14-ступенчатых механических коробок передач. Широкий диапазон тщательно подобранных и близко расположенных передаточных отношений обеспечивает чрезвычайную силу тяги в момент трогания с места и, в то же время, низкий запас мощности для поддержания высокой средней скорости движения.

Возможна установка трех вариантов кабины: спальная кабина, кабина Globetrotter и кабина Globetrotter XL (рифма), наиболее престижная из всех.

Решетка радиатора, корпуса зеркал заднего вида и аэродинамические дефлекторы отделаны хромом. Во внешнем облике машины много деталей, подчеркивающих, что перед Вами действительно самый мощный из когда-либо выпускавшихся грузовиков Volvo.

Двигатель D16C имеет совершенно новую конструкцию: верхнее расположение распределвала, четыре клапана на цилиндр, насос-форсунки и блок цилиндров в задней части двигателя. Такая компоновка позволяет уменьшить массу, уровень шума и расход топлива. Дополняет список достоинств двигателя его соответствие нормам Евро 3.

Сидение можно заказать в трех различных вариантах исполнения.

Двигатель D16C может быть оборудован запатентованным моторным тормозом Volvo (Volvo Engine Brake, VEB), который позволяет использовать для торможения энергию всего автомобиля компрессии двигателя. На двигателе D16C моторный тормоз развивает мощность до 380 кВт.

Коробка отбора мощности D16C размещена в задней части двигателя. Такая компоновка дает возможность передавать на дополнительное оборудование высокий крутящий момент. К тому же, такая конструкция делает двигатель чрезвычайно компактным.

VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

www.volvorussia.ru

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ | ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ | ФИНАНСИРОВАНИЕ | ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

Большие братья

Все, что вы хотели знать о контейнерных погрузчиках, но боялись спросить

Алексей Мошков
Фото Александра Евдокимова

Многие водители, приезжая на железнодорожные станции, могут видеть огромные погрузчики, работающие с 20- и 40-футовыми контейнерами. Сняв с машины очередной «сундук», они куда-то уносятся, чтобы через минуту возвратиться с новым. Горе раззяве, который окажется на их пути! Особенно величественное зрелище получается тогда, когда весящий несколько десятков тонн контейнер за несколько секунд устанавливается на пятый ярус, что приблизительно соответствует пятому этажу жилого дома. Сегодня мы познакомимся поближе с этими монстрами и побываем в шкуре их водителей.

Не собираюсь утомлять читателей ненужными подробностями, но небольшой ликбез провести все-таки следует. На нашей станции работают два таких переростка: одного зовут Valmet, (это тот, который синий и с вилами), другой красного цвета и со стрелой называется Kalmar. Valmet выпущен в 1973 году в Финляндии, и предназначен для работы с 20-футовыми «сундуками». Ставить он их может только в два яруса. Сейчас ветеран работает у нас по хозяйству, а на контейнерной площадке у него появился преемник - шведский Kalmar. У него возможности побольше: мало того, что он может работать с «сороковниками» - контейнерами длиной сорок футов (около 12 м), но и наклонять их, разворачивать как угодно, ставить сундуки в пять ярусов. Но нас больше интересует, каково же приходится их водителям. Начнем с Valmet.

Прежде чем поехать, проверим, не ослабли ли крепления колес – если они провернутся и срежут ниппель, то на 2-3 дня придется превратиться в шиномонтажника. Масло в двигателе и гидросистеме есть? Вода и солярка тоже? Можно заводить. Девятилитровый сканиевский движок оживает моментально, с первых же двух-трех оборотов:

за тридцать лет он так и не научился подсасывать воздух в топливную систему. А пока он прогревается, кратко пробежимся по погрузчику. Начнем с кормы: на ней укреплен тяжеленный противовес, сразу за противовесом, под палубой, находится радиатор, и двигатель, который состыкован с трехступенчатой гидравлической коробкой передач с ручным переключением, имеется и гидронасос для подъемного механизма и гидроусилителя. От коробки передач отходит короткий кардан на передний двухскатный мост. Подъемная рама с вилами находится перед кабиной, благодаря чему из нее более-менее приемлемо видна только левая обочина. Управляемый мост – задний, односкатный, как и на большинстве погрузчиков. Откатив сдвижную дверь, протискиваемся в одноместную кабину. Здесь, как и в машине, есть три педали, руль, а вот управление переключением передач необычное: вместо привычного рычага – селектор с тремя передачами вперед, тремя назад и нейтралью. Есть 4 рычажка, ведающих подъемом, наклоном, сдвижкой и боковым перемещением вил. Самое удивительное в том, что само рабочее место водителя можно развернуть назад!

Тем временем двигатель прогрелся, и можно трогаться с места. Слегка приподнимаем вилы, которые служат еще и стояночным тормозом, не выжимая сцепления, включаем первую, слегка прибавляем газу и сорокатонная железяка плавно трогается с места. Прежде чем отправиться рассекать по станции, нам ещё предстоит выехать со двора, а это не так просто на машине 3,5 м шириной, с отвратительной обзорностью и задними управляемыми колесами. Здесь мало протиснуть «морду» машины между препятствиями, надо следить и за кормой, которая следует по своей траектории. Также надо внимательно следить за верхним габаритом: ведь порвать электрический или телефонный кабель или снести какой-нибудь трубопровод - пара пустяков. Даже рулить на остановке следует осторожно: гидроусилитель очень мощный, руль крутится одним пальцем, и однажды я разворотил передок у «ЗИЛ-131» (к счастью, списанного) только с помощью поворота колес.

Но вот наконец мы выбрались на простор, можно прибавить газу и проверить скоростные качества погрузчика. Переводим опять же без сцепления рычаг селектора на вторую передачу. Легкий стук, донесшийся спустя секунду из недр машины говорит о том, что передача включилась, можно правую педаль продавить до пола. Рев двигателя такой, что у легковых машин срабатывает сигнализация, ускорение тоже приличное, но ненадолго. На 20 километрах в час вторая передача кончается и пора переходить на третью. Теперь скорость

www.autotruck-press.ru

растет еле-еле, но до конца самой длинной дороги на станции (около 600 м) разогнаться чуть более 30 км/ч вполне реально. С такой скоростью приходится передвигаться не ради удовлетворения гоночных амбиций, а исключительно из-за плохой обзорности. Поскольку смотреть на дорогу приходиться в основном через левую форточку, то увидеть что-либо справа ближе 30 м крайне затруднительно. Единственная надежда на то, что никто не успеет появиться в мертвой зоне.

Поскольку погрузчик предназначен для работы на идеально ровной поверхности, то на разные кочки и ямы он реагирует крайне болезненно. Продольная раскачка такая, что вилы могут вылететь из своих гнезд. Чтобы ее унять, приходится тормозить до полной остановки машины. Кстати, тормоза здесь пневматические. Сначала тормозим, а потом выключаем передачу. Иначе можно вместо нейтралки на полной скорости попасть на первую и лишиться такой замечательной игрушки, а вместе с ней и работы. Горы мы тоже штурмовать не желаем, а поэтому даже на самом маленьком подъеме требуется втыкать вторую, либо первую передачу, но делать это надо крайне осторожно. Зато маневренность на уровне: развернуться можно практически на месте. Это летом. А зимой одного неосторожного движения рулем достаточно для того, чтобы сделать два-три оборота. Со стороны, наверное, красиво смотрится. Как ни странно, но погрузчик, созданный буржуйскими конструкторами для работы

на покрытиях аэродромного типа, вполне сносно ведет себя и на полном бездорожье: не очень широкие канавы ему не помеха, положенные поперек дороги бетонные блоки - тоже (у нас ведь есть вилы). Приходилось заезжать и в песок, так там погрузчик не закапывается, как другие машины, а утрамбовывает его и едет дальше. Но увлекаться преодолением препятствий не стоит: если этот трактор все-таки застрянет, то вытащить его под силу только тепловозу, благо пути у нас практически везде. Но что это мы все катаемся и катаемся? Надо же попробовать и денег заработать! С этой мыслью подъезжаем к контейнеру и пробуем его подцепить

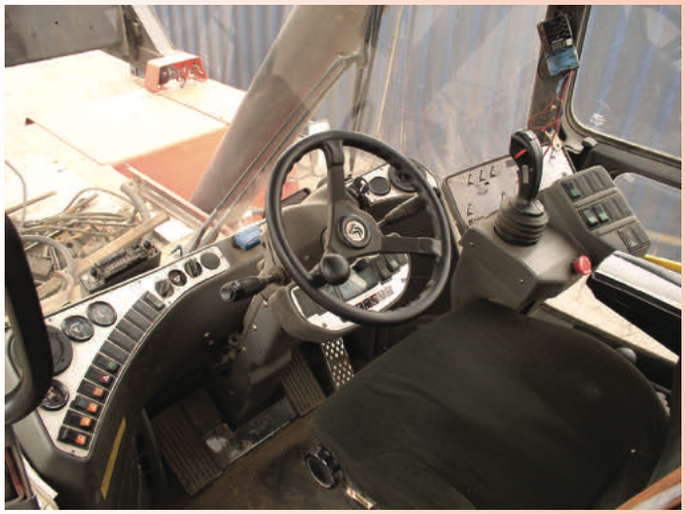
. Задача состоит в том, чтобы попасть вилами в два сквозных прямоугольных тоннеля под полом контейнера, и это довольно скоро удается, если мы только подъехали под прямым углом. Попав концами вил куда надо, не стоит форсировать события и на полной скорости пытаться пропихнуть их до конца: вилы могут заклинить в контейнере в самом начале и тогда проделавший такой большой путь «сундук» бесславно погибнет, слетев со второго яруса, а там, как правило, либо электроника, либо водка. Но не стоит расстраиваться: за все заплатит страховая

компания, а мы попробуем еще раз, но поаккуратней. Подцепили? Ну и ладненько. Задача-минимум успешно выполнена. Задача-максимум заключается в том, чтобы поднять «сундук» и попробовать его куда-нибудь перевезти. Вилы на себя, чтобы контейнер не сполз от тряски, и смело вперед. Ехать недалеко, поэтому разворачивать кресло вместе с рулем смысла нет. Кстати, теперь наша ширина - шесть метров, а масса около 70 т, поэтому все, кто хочет жить, в панике разбегаются с нашего пути. По крайней мере, хочется на это надеяться, потому что прозрачных контейнеров пока не выпускают. Можно, конечно, поднять сундук повыше, но там мешаются разные провода. Ехать приходится, ориентируясь в основном по виду из боковых окон. Брать и ставить контейнера можно только с ровной поверхности, поскольку наклона вил вправо-влево не предусмотрено. Что-то здесь не очень удобно работать, придется пересесть на Kalmar. Он так назван не в честь морских обитателей, а по названию фирмы в Швеции, где их выпускают. Разница в треть века чувствуется с первого шага по лестнице: она здесь гораздо удобнее и безопаснее. Кабина также одноместная, но гораздо комфортабельней, чем на Valmet. Обзор просто великолепный, благодаря более высокому ее расположению и отсутствию вил, все управление

стрелой осуществляется одним «джойстиком», переключение передач (их здесь 4) возложено на маленький рычажок под рулем. Бортовой компьютер сообщит о готовности к работе и не даст погрузчику опрокинуться. В принципе он может и диагностировать погрузчик, вести учет тоннажа и многое другое. Двигатель – 10-литровый Volvo с механическим ТНВД.

Работать на этом погрузчике гораздо легче и приятнее, но все-таки не стоит забывать про большие габариты машины и особенности схемы с задними управляемыми колесами. Кстати, грузоподъемность погрузчика 44 т, при собственной массе 72 т.

Крупных поломок за все время эксплуатации погрузчика не было, так что основные статьи расходов - это топливо (при интенсивной работе расход до 300 л за смену), масло для гидросистемы и резина (по 120 тысяч руб. за один баллон). В общем это надежный и совершенный инструмент для зарабатывания денег, не надо только пропускать техобслуживания.



...2007 год. Накануне грядущих выборов депутаты решили отменить все ограничения по длине, ширине, высоте и полной массе транспортных средств. Ведущий автомобильной FM-радиостанции зачитывает сообщения о пробках: такой -то водитель на белой «девятке» стоит на Кутузовском проспекте, «МАЗ» застрял на третьем кольце. Только что обрушился мост через Москву-реку в районе 68 километра МКАД .Это сообщение нам передал водитель красного Kalmar, а еще он просил передать большой привет гаишникам и дорожникам. Если серьезно, то мне известен один случай, когда такой автопогрузчик перегоняли через город своим ходом. Разумеется, ночью и по согласованному маршруту. Водителю тогда дали $100 за поездку. Сам бы не пожалел и двухсот, лишь бы поучаствовать в этом процессе.

И все-таки, несмотря на всю необычность конструкции этот монстр ближе всего к автомобилям: не зря фирма называет его автопогрузчиком, и направлять на обучение, судя по инструкции, следует лиц, имеющих «грузовые» права. Вот такие есть у грузовиков большие братья.

ООО "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;
Тел.: (095) 799-25-25, 957-12-11 (доб. 133), 957-10-75 (доб. 133)

МКАД
31 км 43 км

Телефоны:
(095) 747-65-40
746-37-71
957-10-75 Доб. 142, 144
957-11-97 Доб. 142, 144

Телефоны:
(095) 747-69-29
8-916-808-45-27

Факс: 957-12-11 доб. 152

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

ТЕХНОГРУП
ЗАПЧАСТИ
для грузовиков, тягачей, автобусов импортного производства
Scania, Iveco, Volvo, Mercedes, MAN, DAF

31 км МКАД, ТК «АВТО-31», Б-1-6
Тел.: (905) 101-7582, 724-3953
E-mail: teknogroup@hotmail.com

«ТРАК ШОП»
Запчасти для грузовых иномарок
Москва, 31 км МКАД, «АВТО-31», Б 1-4
тел. (095) 792-49-72
E-mail: truck.shop@mtu-net.ru
75 км Киевского ш., Балабаново
тел. 8 (903) 816-27-23
Новороссийск, ул. Мира, д.2
тел. (+7918) 484-19-59

KONI
BUS TRUCK & TRAILER

АВТО 31
торговый комплекс

- АВТОЗАПЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ИНОМАРОК
- ИНСТРУМЕНТЫ, СПЕЦОДЕЖДА
- КАФЕ, САЛОН СВЯЗИ, ОБМЕН ВАЛЮТЫ
- МЕСТА ДЛЯ АРЕНДАТОРОВ

957-1186
957-1310, 957-1211, 957-1191, 957-1075
ВНЕШНЯЯ СТОРОНА МКАД, 2 КМ ОТ ВАРШАВСКОГО ШОССЕ В СТОРОНУ КАШИРСКОГО
E-MAIL: AVTO-31@MAIL.RU

ООО «РИНГ ВЭЙ»
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ и АКСЕССУАРЫ
для грузовиков, тягачей и автобусов
Mercedes, MAN, DAF, VOLVO, IVECO, SCANIA,
прицепов и полуприцепов, осей ROR, SAF, BPW.
ГИБКАЯ СИСТЕМА СКИДОК
АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ
3-4 ДНЯ
23 км. МКАД
тел.: (095) 339-3881
тел./факс.: 399-9257
399-3435
31 км. МКАД
тел.: (095) 107-9325
747-6155
тел./факс: 957-1075
957-1197
957-1211
957-1310
доб. 148, 149
E-mail: ring_way@hotmail.com

WEST REIFEN
"ЗАПАДНОЕ КОЛЕСО"
ГРУЗОВЫЕ ЗАПЧАСТИ
от лучших европейских производителей
оптовые и розничные продажи
LEMFÖRDER
elring
SKF
Gates
KNORR BREMSE
BPW
TRUCKTEC
MAHLE
BOSCH
SAF
WABCO
Тел.: (095) 356-7611
Тел.: (095) 356-7971
Факс: (095) 356-7991
Магазин запчастей, автосервис
Москва, ул. Иловайская, 38А
ОАО "Интертрансэкспедиция"

МКАД 86 км
NEW!
внешняя сторона ТЦ АВТОЗАПЧАСТИ
Запчасти для грузовых иномарок
В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ
VOLVO
SCANIA
MB
MAN
DAF
RENAULT
BPW
ROR
SAF
FRUEHAUF
TRAILOR
тел.:(095) 955-79-47
(095) 780-28-58
955-79-99 (доб. 2542)
955-78-59 (доб. 2579)
E-mail: 86km@bk.ru

GOK
ГРУППА КОМПАНИЙ «ГОК»
Запасные части, шиномонтаж
ремонт КПП ZF, Eaton, Mercedes, мелкий ремонт
для большегрузных автомобилей, прицепов, автобусов импортного производства
Сеть магазинов:
39 км. Минского ш.: (095) 746-57-45
розничная продажа
42 км. Новорязанского ш.: (095) 500-74-60
розничная продажа
80 км. МКАД
розничная продажа
www.gok.ru
e-mail: info@gok.ru
shop@gok.ru
47 км. МКАД розничная продажа: (095) 502-96-75, 937-96-10, 435-05-27, факс: 195-45-20
оптовая продажа: (095) 514-11-57, 933-24-83

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.: 744-3941, 728-8100
E-mail: fura_mos@hotbox.ru
VOLVO
SCANIA
MB
MAN
DAF
RENAULT
BPW
ROR
SAF
FRUEHAUF
TRAILOR

Андрей Дмитриев

Встреча на берегу озера

Профессионализм не дается с рождения - он приобретается в труде и является следствием опыта человека. Для управления современной техникой требуются опытные и умные люди. Умным можно стать в процессе обучения, но опытным только после практики. А если не умного и не опытного человека посадить за управление современной техникой, то получим «обезьяну с гранатой».

В современной армии полно сложной и дорогой техники. А ей управлять должны профессионалы. Это давно поняли богатые страны, где служба осуществляется по контракту. Наша страна к таковой не относится, хотя помнится, как один «президент» обещал к 2000 г. сделать российскую армию контрактной, а следовательно, и профессиональной. Увы, 18-летние пацаны без желания, опыта и знаний садятся за управление военной техникой, а в итоге получается то, чему я был свидетелем на берегу одного водоема.

Мобильное понтонное подразделение занималось учебно-боевой задачей - возведением понтонной переправы. Предстояло «скинуть» понтоны с автомобилей и из нескольких построить плавучую площадку. Я хоть и служил в армии, но понтоны никогда не видел, поэтому и наблюдал за процессом в течение двух часов.

Первый КрАЗ наполовину эффектно плюхнулся в воду. Бойцы не спеша освободили понтон от крепления, он развернулся и всплыл. Пока одна машина работала, остальные ждали своей очереди. Пришло время второго КрАЗа. Он разворачивается и начинает движение задним ходом

к водоему, все более и более увеличивая скорость под уклон. Наверное, крутой профессионал за рулем, подумал я, ведь на такой скорости вся машина уйдет под воду. Почти так и получилось. КрАЗ ушел под воду почти весь, только кабина торчала на поверхности. Судя по тому, как напряглись солдаты, наблюдавшие за этими маневрами с берега, сценарием это не было предусмотрено. Капитан, до этого занимавшийся первым понтоном, бросил все и подбежал к затонувшей машине. Водила этого КрАЗа включил первую передачу и попробовал выбраться на берег. Но, судя по всему, понтон, закрепленный на грузовике подвсплыл и приподнял заднюю тележку грузовика. Не помогли блокировки - передний мост буксовал, но машина стояла на месте.

Поняв, что самому не выбраться, водила вылез из кабины на капот.

- Боец, у тебя как с мозгами? - вежливо, не по-армейски поинтересовался капитан.

- Товарищ капитан, тормоза не удержали! Пока стояли, воздух из системы ушел. Я накачал до 2 атмосфер и думал, что этого хватит.

- Индюк тоже думал, - парировал вежливый капитан.

Пока военные соображали, как выбираться из ситуации, двигатель молотил на холостых оборотах. Так как топливный бак полностью ушел под воду, по воде поплыло пятно соляры. В таких условиях мотор не мог работать долго, и как только в топливную систему начала поступать вода, обороты упали и, в конце концов, двигатель заглох. Водитель, не понимая причины остановки, несколько раз пытался его запустить, но безрезультатно. Только капитан сообразил, что вода попала в систему и дал команду цеплять к грузовику трос. Даже два КрАЗа в тандеме не смогли вытащить бедолагу из воды. Делать было нечего и молодые бойцы полезли в воду откапывать передний мост. За земляными работами я наблюдать уже не стал, и сколько времени потребовалось, чтобы вытащитьмашину, не знаю.

Увы! Техники в армии из-за отсутствия знания и опыта гробится немало. Благо, при Советском Союзе ее наделали столько, что еще хватить не одному призыву. Вот и получается, что при принудительном призыве именно в армии молодые пацаны набираются опыта управления техникой, чтобы на гражданке им воспользоваться, может быть. Вот только если обезьяне дать гранату, может получиться большой Бах. Что периодически и происходит в нашей, да и не только, армии.

www.autotruck-press.ru

Евротраксервис

ETC

Официальный дилер Volvo Truck Corp.

Тел: (095) 502 9970, 502 9972

Кузовной ремонт грузовиков, правка рам, покраска

Компьютерная диагностика, агрегатный ремонт, техническое обслуживание грузовиков

VOLVO

Компания ТАЮР Авто

Автопринадлежности
Аксессуары

ОПТОМ
WWW.TAUR.RU

Фары Задние фонари Указатели поворота Маячки Пневморессоры
Пневмо-сигналы Стяжные ремни Боковые зеркала Зеркала мертвой зоны
Электро и пневмо-разъемы Электро и пневмо-шланги
Хомуты для шлангов и труб Перчатки и многое другое.

тел. (095) 528-04-92; 746-82-81 т./ф. (095) 528-91-04
e-mail: tauravto@public.mtu.ru http:// www.taur.ru

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

РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

ЗИЛ, МАЗ, КамАЗ, Газель, «Бычок»

+ РЕМОНТ двигателей, КПП и др. агрегатов;
+ ШЛИФОВКА коленвалов;
+ ПОКРАСКА автомобилей и прицепов

Тел.: (095) 796-4826, 130-1792
Москва, ул. Монтажная, 8/24

«СПЕЦАВТОСЕРВИС»

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

РЕМОНТ ПРИЦЕПОВ, ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПРИЦЕПНЫХ БАЛОК, МОСТОВ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ

Тел.: (095) 772-0606

VOLVO

·КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
·ПЕСКОСТРУЙКА
·ПОКРАСКА ВСЕХ МОДЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ
·ПРОДАЖА ПЛАСТИКОВЫХ ДЕТАЛЕЙ КАБИН

Тел.: (095) 772-0606, (095) 504-6418

Глобал Трак Сервис

VOLVO

Официальная сервисная станция

- Гарантийное и послегарантийное обслуживание грузовиков и автобусов VOLVO
- Ремонт любой сложности
- Продажа оригинальных запчастей

Москва, Зеленоград, 3-й Западный проезд
Тел.: (095) 535-1686, 535-2626, 534-0751, 727-4220
24 часа, без выходных www.gt-service.ru

Ремонт импортной грузовой и прицепной техники
Запасные части
DAF-СЕРВИС Scania, MAN, Iveco, Volvo, Mercedes
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 @ Treiler Servise

ЗАО «ИНТЕРТРАНС ФОРД»

Техническое обслуживание и ремонт большегрузных тягачей и п/прицепов

Минское шоссе, 3 км. от МКАД
E-mail: bakovka@bolshe.msk.ru
(095) 591-0547, (095) 591-7000

VOLVO
SCANIA

Ремонт «Бычков» и «ГАЗелей»
Тел.: (095) 437-0144

Эвакуация легковых автомобилей
Тел.: (095) 437-0911

Буксировка грузовиков
Тел.(095) 437-0533
ул. Озерная, 42

ЗАО «ЧИМ-ТАШ»

Автосервис, запасные части (новые и б/у) и аксессуары для грузовиков, тягачей и автобусов Mercedes, MAN, Volvo, Iveco, DAF, Scania, Ikarus, прицепов и полуприцепов, осей ROR SAF BPW

экспресс-замена масла

121741, г.Москва, ул. Рябиновая, д.61, ком.10 тел.: (095) 446-1413, 446-1673, 448-5508
e-mail:chimtash@mtu-net.ru

ЗАПЧАСТИ
РЕМОНТ
ТО-2 за 1,5 суток
Обслуживаем дисковый тормоз
Предъявителю скидка 3%
ИМПОРТНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ
на осях SAF, ROR, BPW, Trailor, Fruehauf
ГАРАНТИЯ 3 МЕСЯЦА
ШИНЫ, ДИСКИ
ГРУЗОВОЙ ШИНОМОНТАЖ
По предварительной договорённости возможна работа в выходные дни
(095)558-90-07
(доб.26)558-91-55
(095)761-92-00

Новые полуприцепы от «Тонара»

Каждую весну машиностроительный завод «Тонар», являющийся одним из крупных российских производителей многотоннажных полуприцепов, традиционно представляет новые модели и модификации своей продукции. Этот год тоже не стал исключением.

Главная новинка от завода в этом году - полуприцеп-контейнеровоз модели «Тонар-97462», с которым «Тонар» намерен занять свою нишу в данном секторе рынка прицепной техники. Трехосный полуприцеп с пневмоподвеской предназначен под перевозку 40-футовых стандартных контейнеров и 40-футовых контейнеров типа high-cube. Также предлагается и универсальная модификация этого контейнеровоза, рассчитанная на транспортировку одного 40-футового, либо двух 20-футовых контейнеров. В перспективе рассматривается выпуск других моделей контейнеровозов, перевозящих различные сочетания контейнеров, т.е. многовариантные контейнеровозы. Грузоподъемность контейнеровоза составляет 34 т при полной массе полуприцепа 38,7 т. При распределении полных масс на седло тягача приходятся 14 700 кг, на колесную тележку - 24 000 кг. Контейнеровоз рассчитан на работу с тягачами, высота седельно-сцепного устройства которых составляет 1150 мм.

На базе модели 97461 создана еще одна новинка завода - полуприцеп «Тонар-97461С» со сдвижными верхом и боковинами. Такая «шторная» конструкция намного облегчает процесс погрузки и разгрузки. При собственной массе 7,56 т «шторник» имеет грузоподъемность 26,94 т, а объем его составляет 86 куб.м или 90 куб.м в зависимости от модификации.

Гамма полуприцепов-рефрижераторов пополнилась модификацией «Тонар-9746Т» грузоподъемностью 24,9 т, предназначенной под перевозку мясных туш в подвешенном состоянии. На крыше внутри полуприцепа установлены 5 рядов направляющих с 356 крюками для подвески туш. По заказу возможно изготовление кузова с другим количеством направляющих и крюков. Учитывая, что основную нагрузку несет не пол, а именно крыша, кузов полуприцепа был соответствующим образом усилен. Тушевоз штатно оснащен холодильно-обогревательной установкой «Белый Медведь», которая разработана и производится заводом «Тонар». Установка способна поддерживать внутри фургона температуру от -20 до +12 градусов Цельсия. По желанию заказчика также возможна установка холодильных установок таких фирм, как Carrier и Thermo King.

Самосвальный полуприцеп «Тонар-9523», имеющий грузоподъемность до 26 т, был представлен весной 2003 года и постепенно набирает популярность среди грузоперевозчиков. Для повышения привлекательности модели в глазах покупателей завод «Тонар» теперь начал оснащать этот самосвал более надежным подъ-

Контейнеровоз «Тонар-97462»

Шторный полуприцеп «Тонар-97461С»

емным гидроцилиндром итальянской фирмы Penta.

Стоит также отметить, что с 2004 года завод начал осваивать массовый выпуск полуприцепов с подъемной осью. Эта опция предлагается на все многотоннажные полуприцепы, равно как и установка АБС и дополнительного топливного бака.

При производстве полуприцепов завод «Тонар» учитывает опыт эксплуатации своей продукции в разных точках страны и вносит необходимые доработки. Так, с учетом опыта использования изотермических полуприцепов на Урале и в Сибири и пожеланий клиентов, была создана модификация изотермических полуприцепов с повышенной жесткостью кузовов, что достигнуто установкой четырех усиливающих лонжеронов на каждую боковую сэндвич-панель. Также были усилены проем задней двери и опорная плита полуприцепов. И сейчас эта модификация стала базовой для всех полуприцепов.

«Тонар» также производит оси собственной конструкции модели 1042 грузоподъемностью 10 000 кг. Поскольку завод осуществляет не только производство собственных, но и ремонт импорных полуприцепов, при необходимости на ходовую часть ремонтируемых полуприцепов могут быть установлены тонаровские оси, что в ряде случаев позволяет дать полуприцепу «вторую жизнь» при меньших затратах.

Широкая номенклатура продукции, собственное современное производство полуприцепов и осей к ним, выгодное соотношение «цена-качество» - все это помогает заводу «Тонар» уверенно держаться на рынке. В 2003 году завод «Тонар» продал 184 большегрузных полуприцепа. Стабильно высоким спросом пользуются тентованные полуприцепы: в прошлом году их продано 90, из которых около 70% - это 16-метровые «тентовики» объемом 103 и 107 м^3. Изотермических полуприцепов в 2003 году было продано 86 единиц, самосвальных полуприцепов только 8, так как тонаровские самосвалы тогда только появились на нашем рынке и многие потенциальные покупатели об этой новинке узнали не сразу. Показатели же продаж этого года еще более оптимистичны. По состоянию на июнь завод уже продал 173 единицы техники, т.е. практически столько же, сколько за весь прошлый год. Проданы 42 изотермы, растет спрос на самосвалы (реализовано 25 единиц), своих покупателей нашли 4 контейнеровоза и 3 «шторника», которые только делают свои первые шаги на рынке. По-прежнему хорошо продаются тентованные полуприцепы: уже продано 99 «тентовиков», из которых 65 штук - это все так же популярные у перевозчиков модели 974611 и 974611Н объемом 103 и 107 кубометров соответственно. Существующая номенклатура полуприцепов сегодня позволяет «Тонару» покрывать практически все ключевые рыночные ниши. Но со следующего года после пуска новых производственных зданий общей площадью 8,5 га «Тонар» намерен существенно увеличить объемы выпуска своей продукции, расширить модельный ряд за счет освоения производства новых крупнообъемных полуприцепов (V=120-150 куб. м), начать выпуск крупнообъемных прицепов, с поворотной передней осью, которые в тандеме с грузовиком будут иметь впечатляющий полезный объем. В заключение добавим, что завод «Тонар» участвует своей техникой в автопробеге Лиссабон-Владивосток.

Тушевоз «Тонар-9746Т»

Самосвальный полуприцеп «Тонар-9523» теперь оснащается гидроцилиндром Penta

ООО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
http://www.tonar.info, www.tonar.net, e-mail: trade@tonar.net
Машиностроительный завод ТОНАР
НАДЕЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
Грузовой полуприцеп «ТОНАР-97461» Тентовый объемом до 107 м³. Также производим "шторник" со сдвижным тентом боков и верха
Тяговый полуприцеп «ТОНАР-9746» Изотерма Рефрижератор Тушевоз
Полуприцеп-самосвал «ТОНАР-9523» Грузоподъемность 26 т Объем от 24 до 32 м³
СТРАХОВАНИЕ ЛИЗИНГ КРЕДИТ ГАРАНТИЯ СЕРВИС
Контейнеровоз «ТОНАР-97462» Грузоподъемность 34т Снаряженная масса 4,7 т
ГАРАНТИЯ 1 ГОД НЕЗАВИСИМО ОТ ПРОБЕГА
ВЫПОЛНЯЕМ РЕМОНТ ПОЛУПРИЦЕПОВ, ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ КУЗОВОВ ИЗ "СЭНДВИЧ"-ПАНЕЛЕЙ ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА
ОСУЩЕСТВЛЯЕМ ПРОДАЖУ ОСЕЙ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА
ЗАМЕНЯЕМ ОСИ ДРУГИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
Московская область, Орехово-Зуевский р-н, 83 км шоссе Москва-Нижний Новгород, МЗ «Тонар»
тел./факс: (0964) 16-32-51, 16-32-49, 16-32-55, 16-32-06

Сергей Кухарский

СКОЛЬКО СТОИТ Mercedes-Benz

Мы продолжаем рассматривать цены на подержанную технику «большой семерки». В этом номере разговор пойдет о широко известном всему миру производителе - Mercedes-Benz.

Как всегда, разговор начнем с кодировки. Для примера возьмем автомобиль Mercedes-Benz Actros 1840 LS и посмотрим, что означают цифры и буквы.

1. Первые две (у легкотоннажных грузовиков - одна) цифры указывают полную массу одиночного автомобиля в тоннах. «Наш» автомобиль имеет полную массу 18 т.

1	2	3
18	40	LS
Полная масса	Мощность двигателя	Назначение автомобиля

2. Две последние цифры показывают приблизительную мощность двигателя в десятках лошадиных сил. На рассматриваемом автомобиле установлен 394-сильный двигатель.

3. Далее указываются две (иногда - три) буквы, которые обозначают следующее:

- **A** - полноприводный автомобиль;
- **B** - бетономиксер;
- **F** - шасси под установку пожарного оборудования;
- **K** - кодирует самосвал;
- **L** - пневмоподвеска ведущего моста автомобиля;
- **S** - седельный тягач;
- **KO** - шасси для установки специального оборудования (поливомоечные, снегоуборочные машины и т. п.).

«Наш» автомобиль - седельный тягач с пневмоподвеской. Таким образом, разобравшись в кодировке мерседесовской техники, мы можем сказать, что рассмотренный автомобиль - это «седельник» семейства Actros полной массой 18 т. с двигателем в 394 л. с. и пневмоподвеской ведущего моста.

Далее два слова о соответствии немецких двигателей экологическим нормам Euro. Здесь все примерно также, как и у большинства других «европейцев»:

- **Euro0** - грузовики, выпущенные до 2-й половины 1993 года;
- **Euro1** - грузовики 1993 - 1-й половины 1996 г. в.;
- **Euro2** - грузовики конца 1996 - начала 2000 г. в.;
- **Euro3** - грузовики, выпускавшиеся с 2000 года и до настоящего времени.

Теперь приступим к непосредственному рассмотрению цен на технику, разделив ее, как всегда, на четыре категории: развозные грузовики, самосвалы, миксера и седельные тягачи.

Развозные грузовики. Гамма легкой развозной мерседесовской техники для городских и пригородных грузоперевозок весьма широка - она представлена сразу четырьмя семействами: Vito (а с 2003 года еще и Viano), Sprinter, Vario и Atego. Все они довольно популярны и в России. Однако более легкие поддержанные автомобили этих семейств (грузоподъемностью 1-7 т.) имеют широкий разброс цен. Это объясняется несколькими факторами. Во-первых, пробегом: есть грузовички, которые наматывают в день по 50-150 км, а есть и такие, ежедневный пробег которых по 200 км и более - разумеется, первые будут ощутимо дороже. Во-вторых, общее состояние машины и условия, в которых она эксплуатировалась. И в-третьих, соотношение полной массы автомобиля с мощностью двигателя - чем больше эти характеристики, тем автомобиль будет дороже. Впрочем, последнее касается не только развозной, но всей техники в целом.

В нашей таблице мы рассмотрим цены в Голландии, Германии и у нас на довольно популярную модель - MB 815 Atego, которая начала выпускаться в 1998 году и пришла на смену модели MB 814 LK. Здесь разброс цен более узок, чем на вышеупомянутых машинах, а значит, усредненные данные можно представить в виде таблице.

Самосвалы. Гамма самосвалов фирмы Mercedes-Benz тоже довольно обширна. На трехосном шасси семейства Actros изготавливаются самосвалы полной массой 25, 26 или 33 т. (соответственно марка машины начинается с этих двух цифр); на четырехосном - 35 и 41 т.. Кроме того, есть двухосные самосвалы и на шасси Atego. Мы же рассмотрим цены на трехосные и четырехосные грузовики с двигателями мощностью по 400 л. с. и полной массой соответственно 33 и 41 т.. Цены могут расходиться с «нашими», усредненными, тысяч на 5-10. Но это объясняется уже знакомыми нам причинами: разная величина пробега, общее состояние автомобиля, кузова и прочее.

Бетономиксера. Трехосные миксера фирмы MB имеют полную массу 26 т.; четырехосники - 32 т. Что касается предложения на них, то оно существенно меньше, чем на самосвалы. Притом в Голландии миксеров предлагается еще меньше, чем в Германии, поэтому в таблице голландских цен не будет. Что же касается российских цен, то они всего лишь ориентировочные.

Седельные тягачи. Тягачи фирмы MB в России довольно популярны. Но это касается лишь двухосных машин, самые распространенные из которых - модели 1840 и 1843. Трехосные тягачи на нашем рынке представлены нешироко. Поэтому цены на трехосный автомобиль MB 2648 Actros мы брали только в поисковых системах и на сайтах Голландии и Германии. Полученные данные усреднили и свели в таблицу.

Что же касается небольшого семейства тягачей Axor, появившихся летом 2001 года, то данных по ним на нашем рынке мы практически нигде не нашли. Поэтому цен на них в наших таблицах не будет. Приведем лишь несколько цифр: MB Axor 1840LS 2002 г. в. с пробегом 145 тыс. км в Германии стоит 70 000 врое; MB Axor 1843LS того же года, но с пробегом 225 тыс. км стоит в Германии уже 46 500 евро.

Развозные фургоны Mercedes-Benz 815 Atego

Год выпуска/ пробег (тыс. км.)	Цена в*:	Голландии	Германии	России
1998	410	14 500	17 000	<23 000
1999	350	16 000	19 500	24 500
2000	280	18 000	21 000	28 000
2001	200	20 000	25 000	32 000
2002	135	23 000	28 000	34 500
2003	70	26 000	31 000	40 000

www.autotruck-press.ru

Самосвалы Mercedes-Benz

Год выпуска/ пробег (тыс. км.)	Модель	3340 (6x4)			4140 (8x4)		
Цена в*:		Голландии	Германии	России	Голландии	Германии	России
1998	485	37 000	45 000	60 000	45 000	54 000	72 000
1999	410	42 000	52 000	69 000	52 000	61 000	82 000
2000	330	49 000	60 000	80 000	60 000	72 000	95 000
2001	240	55 000	66 000	87 000	65 000	78 000	106 000
2002	160	61 000	75 000	<100 000	71 000	85 000	<120 000

Миксера Mercedes-Benz

Год выпуска/ пробег (тыс. км.)	Модель	2632 (6x4)		3240 (8x4)	
Цена в*:		Германии	России	Германии	России
1999	220000	59 000	74 000	66 000	85 000
2000	170000	67 000	87 000	74 000	95 000
2001	130000	75 000	96 000	83 000	108 000
2002	80000	84 000	108 000	93 000	115 000

Седельные тягачи Mercedes-Benz

Год выпуска/ пробег (тыс. км.)	Модель	1840LS Actros (4x2)			2648 Actros (6x4)	
Цена в*:		Голландии	Германии	России	Голландии	Германии
1997	800	18 000	20 000	26 000	< 28 000	<32 000
1998	650	20 000	23 000	30 000	30 000	35 000
1999	530	24 000	30 000	37 000	35 000	41 000
2000	400	27 000	32 000	41 000	39 000	46 000
2001	270	33 000	37 000	47 000	48 000	53 000
2002	150	40 000	49 000	60 000	>50 000	>55 000

*** Все цены указанны в евро.**

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ НА СКЛАДЕ

- Амортизаторы KONI
- Оригинальные запчасти VOLVO, SCANIA
- Оригинальные запчасти к осевым агрегатам BPW, SAF, ROR
- Тормозные накладки BERAL
- Пневморессоры GOODYEAR, WABCO
- Тяглово-сцепные устройства JOST, ROCKINGER, +GF+, V.ORLANDY

Заключаем контракты на поставку запчастей с сервисными станциями, магазинами, автопредприятиями

124460, Москва, Зеленоград
3й Западный проезд, д.8, стр.1
Тел./факс: (095) 535-26-26,
727-42-20, 535-16-86, 534-07-51
E-mail: gts@gt-service.ru
www.gt-service.ru

Глобал Трак Сервис

САМЫЙ БОЛЬШОЙ РАЗБОР
европейских грузовиков в Москве

Сложный ремонт грузовой техники
Ремонт КПП с гарантией

ПОКУПАЕМ ГРУЗОВИКИ НА ЗАПЧАСТИ

Москва, ул. Енисейская, 39
Телефон: (095) 772-5951 (095) 109-2819
E-mail: eurostock@mtu-net.ru

ООО "РУСАРМ"

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

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

Безопасное торможение
в любых условиях

ŁUMAG

лучшее соотношение
цены и качества **33.00***

* Цена в ЕВРО с НДС / дополнительная информация по телефонам

УНИВЕКС
СКЛАД ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ
ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

(095) 980-6230, 980-6231
www.univex.ru / E-mail: univex@univex.ru
Калужское шоссе, 15-й км, ОК «Ватутинки»

**ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ,
АВТОБУСОВ И ПРИЦЕПОВ
ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
В РОССИИ

ГРУЗАВТО
gruzavto

PHOENIX
WABCO
GOODYEAR
KNORR-BREMSE
Haldex

Ленинградское ш., д. 227
Тел.: (095) 938-6162, 504-1329, 510-8761
507-1379, 999-6424, 746-1748
e-mail: moscow@gruzavto.ru, gruz76@bk.ru

ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Сергей Кухарский

Автомобиль	Кол. ф-ла	Полная масса,т	Двигатель, раб. объем,см3	Мощн.. л.с.	цена, $ min	max	% относит. №2,2004
Иж 2717 комби	4х2	1,75	УМПО-331, 1699	84	4200	4800	11,31
ВИС-2345 бортовой	4х2	1,79	ВАЗ-2103, 1452	71,4	5100	6500	-5,58
ВИС-2347 бортовой	4х2	1,69	ВАЗ-21083, 1498	71,4	5800	6600	1,65
ГАЗ-2705 Газель							
3-мест.,. цельномет.фургон	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	8800	9200	2,48
7-мест.,. цельномет.фургон	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9000	9500	-1,24
ГАЗ-32213 Газель (микроавтобус)							
8-мест.	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9300	9700	10,27
13-мест.	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9400	9800	5,86
15-мест.	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	9400	9500	1,43
ГАЗ-2217 Соболь							
6-мест., цельномет.	4х2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9300	9600	4,88
10-мест., цельномет.	4х2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	9400	9600	0,72
ГАЗ-2752 Соболь, фург.	4х2	2,8	ЗМЗ-4063, 2290	110	7900	9200	6,6
ГАЗ-3302 Газель							
3302, бортовой	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7000	11000	0,36
330202 (удлин.)	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7900	7900	-3,93
33022-03 фург. пром.	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7300	7900	-0,62
33022-03 изотерма	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7700	8000	-0,44
33023 "фермер".	4х2	3,5	ЗМЗ-4063, 2290	110	7700	8400	-0,34
ЗИЛ-5301 Бычок							
Шасси	4х2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	9900	13300	7,75
Промтоварный (фург.)	4х2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	11000	11700	1,42
Изотермический (фург.)	4х2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	11400	13500	3,97
Бортовой	4х2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	10300	12900	1,01
Тент	4х2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	108,8	10300	13000	4,77
ЗИЛ (5-10 т)							
ЗИЛ-433362 шасси	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	11200	13000	3,67
ЗИЛ-433362 изотерма	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12800	13700	4,2
ЗИЛ-433362 мебельный	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13100	13100	3,63
ЗИЛ-433362 промтов.	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12300	13400	5,98
ЗИЛ-433362 бортовой	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	11400	13100	5,03
ЗИЛ-442160 сед. тягач	4х2	10,5	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12000	12200	1,52
ЗИЛ-432932 шасси	4х2	11,2	ММЗ Д-245.9, 4750	136	11900	14200	11,53
ЗИЛ-432932 промтов.	4х2	11,2	ММЗ Д-245.9, 4750	136	13300	13900	5,12
ЗИЛ-432932 изотерма	4х2	11,2	ММЗ Д-245.9, 4750	136	13700	14300	5,38
ЗИЛ-433110 бортовой	4х2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12200	14400	6,74
ЗИЛ-433112 шасси	4х2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	12100	12200	5,62
ЗИЛ-433112 промтов.	4х2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13300	14300	7,93
ЗИЛ-433112 изотерма	4х2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13700	14900	8,62
Самосвалы ЗИЛ							
ЗИЛ-45065 с/х	4х2	11,2	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13600	15600	1,71
ЗИЛ-45085 строит.	4х2	12	ЗИЛ-508.10, 5970	150	13400	15400	3,59

Автомобили КамАЗ						
КамАЗ-54115 сед. тягач	6х4	19,15	КамАЗ-740.13, 10857	260	24900 25300	16,21
КамАЗ-6460 сед. тягач	6х4	26	КамАЗ-740.50, 11760	360	42200 43100	15,48
КамАЗ-44108 сед. тягач	6х6	19	КамАЗ-740.13, 10857	260	31900 32600	12,8
КамАЗ-43114 шасси	6х6	16,3	КамАЗ-7403.10, 10857	260	29100 31800	7,2
КамАЗ-53229 шасси	6х4	24	КамАЗ-740.11, 10857	240	27000 28800	10,16
КамАЗ-43114 бортовой	6х6	15,42	КамАЗ-7403.10, 10857	260	31400 33400	9,52
КамАЗ-43118 бортовой	6х6	20,56	КамАЗ-7403.10, 10857	260	33900 35000	15,85
КамАЗ-53215 бортовой	6х4	19,36	КамАЗ-740.13, 10857	260	27300 27700	24,66
Самосвалы КамАЗ						
КамАЗ-55102	6х4	15,63	КамАЗ-740.11, 10857	240	28700 29300	15,55
КамАЗ-55111	6х4	22,2	КамАЗ-740.11, 10857	240	29300 29800	18,2
КамАЗ-65115	6х4	24,8	КамАЗ-740.11, 10857	240	32700 33500	12,56
КамАЗ-6520	6х4	33,1	КамАЗ-740.51, 11760	320	45600 56200	16,71
КамАЗ-65111	6х6	24,5	КамАЗ-740.13, 10857	240	34000 36200	11,69
Седельные тягачи МАЗ						
МАЗ-543202	4х2	17,6	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	23100 23300	16,33
МАЗ-543203	4х2	17,7	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	23600 26100	16,45
МАЗ-543205	4х2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	33400 33700	17,55
МАЗ-543208	4х2	18	ЯМЗ-7511, 17240	400	36100 36300	17,73
МАЗ-543240	4х2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	31100 32100	19,39
МАЗ-543302	4х2	15,35	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	18400 20800	16,27
МАЗ-544008	4х2	18,75	ЯМЗ-7511, 17240	400	39300 39600	16,59
МАЗ-642208	6х4	26,5	ЯМЗ-7511, 17240	400	41300 44000	12,39
МАЗ-642290	6х4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	38200 41500	11,8
МАЗ-642505	6х6	23,55	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	47600 50200	3,37
Бортовые автомобили МАЗ						
МАЗ-437040	4х2	10,1	ММЗ-Д245.9, 4750	136	17700 19800	8,92
МАЗ-533603	4х2	18	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	24400 28500	15,87
МАЗ-533630	4х2	18	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	30100 31800	16,65
МАЗ-533702	4х2	28	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	22100 25300	22,77
МАЗ-630300	6х4	26,5	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	40800 42400	9,96
Самосвалы МАЗ						
МАЗ-551603	6х4	33	ЯМЗ-236БЕ, 11150	250	39000 42900	14,69
МАЗ-551605	6х4	33	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	41000 45100	12,31
МАЗ-551650	6х6	33	ЯМЗ-238ДЕ, 14866	330	48800 49200	6,88
МАЗ-555102	4х2	18	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	19400 22200	17,73
МАЗ-555140	4х2	18,2	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	21900 23200	18,36
КрАЗ						
КрАЗ-6443 сед. тягач	6х6	27,96	ЯМЗ-238Д,14866	330	33800 41900	-4,48
КрАЗ-6446 сед. тягач	6х6	22,23	ЯМЗ-238Д,14866	330	39200 40700	0,08
КрАЗ-65032 самосвал	6х6	29,2	ЯМЗ-238Б5,14866	300	38700 43100	-1,7
КрАЗ-65055 самосвал	6х4	28	ЯМЗ-238Б,14866	288	35900 43400	-5,26
КрАЗ-6510 самосвал	6х4	26,38	ЯМЗ-238М2,14866	240	30200 31600	-1,92
КрАЗ-6322 бортовой	6х6	22,93	ЯМЗ-238Д,14866	330	38300 40000	0,06
КрАЗ-65101 шасси	6х4	26	ЯМЗ-238М2,14866	240	31000 31000	0,09
Урал						
Урал-4320 бортовой	6х6	14,9	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	25600 32900	-2,61
Урал-44202 сед. тягач	6х6	15,26	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	24800 30900	-7,44
Урал-5557 самосвал	6х6	16,3	ЯМЗ-236НЕ, 11150	230	25800 32900	-11,44

При составлении таблицы курс валюты считался равным 29 рублей за 1 доллар и учитывался при расчёте процента увеличения/уменьшения цен на автомобили относительно прошлого номера.

www.autotruck-press.ru

Воскрешая «стертых»

Александр Евдокимов
Фото автора и Good Year

Каждый грузоперевозчик периодически сталкивается с дилеммой: куда девать стершуюся до зеркального блеска покрышку? Ездить на ней уже страшно, выбросить - еще жалко. Можно, например, возить ее с собой как альтернативу дровам - если случится «куковать» зимой в чистом поле, из старого «ската» выйдет знатный костер. А можно сдать покрышку на восстановление, что куда практичнее и экономически выгоднее. Благо, что сделать это сегодня не проблема. Мы побывали на одном из таких заводов в городе Долгопрудном, на котором занимаются «холодным» восстановлением шин, и своими глазами увидели, как «лысой» покрышке «отращивают» новый протектор.

Подобный завод по «холодному» восстановлению шин в России уже не один, но первый, который сертифицирован фирмой Good Year и использует ее материалы, технологии и оборудование. Завод принимает на восстановление как шины семейства Good Year (Good Year , Dunlop, Fulda, Sava, Pneumant, Debica), так и практически любые импортные шины с посадочными размерами от 17,5 до 22,5 дюймов: Bridgestone, Kormoran, Michelin, Continental, Dunlop, Pirelli и т.д. Ограничение только одно - шина не должна быть старше 5 лет.

Пробовали на заводе восстанавливать и «бэушные» отечественные покрышки: ярославские 22,5-дюймовые шины ЦМК (целиком металлокордные) и однотипную продукцию Белшины. Но попытки не увенчались успехом. При восстановлении шины самое главное - это состояние каркаса после первой жизни: как корд держит резину, не отслаивается ли он и т.д. На наших же шинах как раз идет отслоение, корд тонкий, а из-за рыхлой резины много повреждений проходит до корда, из-за чего тот начинает контактировать с воздухом, окисляться и разрушаться.

Способы и технологии

Сегодня существуют 2 основных способа восстановления шин: горячий и холодный. При «горячем» способе идет обширное шерохование (снятие остаточного протектора) с заходом на боковины, причем при восстановлении по методу Remix от компании Michelin иногда даже снимаются прежние брекерные слои металлокорда, и кладутся новые. Затем накладывается сырая резина, потом шина закладывается в пресс-форму и в таком виде запекается. Для процесса вулканизации нужна температура до 180 градусов, что и является

основным недостатком этого метода, так как в процессе наварки протектора шина сильно перегревается и возможно отслоение стального брекера от резины, что может привести к разрушению каркаса.

Более современное «холодное» восстановление лишено ряда недостатков прежнего метода. При холодном восстановлении на восстанавливаемое колесо накладываются протекторная лента или бесшовное кольцо, на которых уже есть рисунок. Сама лента представляет собой предвулканизированную резину, а процесс «приклеивания» протектора проходит при температуре не более 105 градусов, что не грозит перегревом шины.

Если говорить о типах применяемых протекторных лент, то «холодный» метод восстановления шин начинался с применения плоской протекторной ленты (у Good Year она называется UniTac). Под такую ленту старый протектор снимается совершенно плоско, и какая-то часть подпротекторной резины остается на каркасе. Позднее появилась контурная протекторная лента (у Good Year это UniWing) с небольшими крыльями, заходящими на боковины. Для такой ленты остаточный протектор снимается с покрышки уже полностью - практически до брекера, что позволяет облегчить каркас. К тому же, заходящие на боковины покрышки крылья увеличивают поверхность контакта протекторной ленты, за счет чего она прочнее держится на каркасе.

Самой же современной и оптимальной на сегодня технологией является бесшовное протекторное кольцо (у Good Year - UniCircle) Такое кольцо надевается на подготовленный каркас с помощью специального станка. При этом бесшовное кольцо имеет то же контурное строение с заходом на боковины шин, что и UniWing. Хотелось бы отметить, что для шерохования под UniWing и UniCicle используется специальный станок с компьютерным управлением, который производит шерохование по сложной кривой, снимая практически всю подпротекторную резину, тем самым облегчая каркас, что снижает нагрев восстановленной шины при дальнейшей эксплуатации.

Другое преимущество метода UniCircle в том, что протектор в виде цельного неразрывного кольца накладывается равномерно, без напряжений и стыков, что увеличивает пробег шины по сравнению с традиционным восстановлением лентой со швом. Так же, как и UniWing, UniCircle имеет дополнительные крылья, заходящие на боковину шины, создавая повышенную стойкость к отрыву кольца.

Еще одним плюсом «холодного» восстановления является то, что колесо, «воскрешенное» таким методом, в будущем можно восстанавливать еще несколько раз подряд, так как в процессе не происходит перегрева каркаса и расслоения резины. И если каркас в хорошем состоянии, подобную операцию можно повторять до трех раз! Но в России, в отличие от Европы это получается далеко не всегда: износ шин по нашим дорогам идет запредельный, и очень много российских шин (до 50% при первом восстановлении покрышек клиентов) выбраковывается еще до восстановления из-за сильных механических повреждений каркаса! Причем были случаи, когда восстановленные шины снова приходили на восстановление уже по второму разу, и снова половину из них отбраковывали.

Для того чтобы восполнить недостаток качественных каркасов, завод закупает «бэушные» покрышки, завозимые из Западной Европы. Каркасы «оттуда», как правило, находятся в отличном состоянии из-за нормальных условий эксплуатации по хорошим дорогам и без перегрузов. Соответственно, и проблем при восстановлении с такими каркасами практически не возникает.

Плоская протекторная лента

Контурная протекторная лента

Резонен вопрос: откуда в Европе каркасы? На Западе восстановление шин развито намного лучше, чем в России. Но в Старом Свете есть фирмы-перевозчики, которые из соображений престижа никогда не будут покупать восстановленные шины - только новые! При этом есть фирмы, которые, наоборот, восстанавливают свои шины самостоятельно, либо покупают уже восстановленную резину. И на рынке остается некоторый излишек каркасов, часть которых как раз и продается на экспорт. Но таких колес становится все меньше. Западная Европа уже не может обеспечивать больших объемов экспорта каркасов, так как они уходят не только на внут-

Так на каркас накладывается протекторная лента типа UniWing

А так происходит автоматическое наложение станком бесшовного кольца типа UniCircle на подготовленный каркас

ренний рынок, но и на активно развивающийся рынок Восточной Европы. Поэтому хорошие европейские «бэушные» каркасы искать все труднее и они все дороже. И тенденция намечается следующая: поток шин из Европы будет год от года уменьшаться, придется собирать каркасы по России и работать с клиентами, убеждая их беречь покрышки, чтобы в дальнейшем можно было их восстановить. А там глядишь, со временем и наши шинники подтянут качество своей продукции до мирового уровня.

Кроме закупок каркасов из Западной Европе, шины привозят российские частные перевозчики и автопредприятия. (Колесо, восстановленное на каркасе клиента, подешевле, чем на каркасах, предлагаемых заводом). Покрышки на восстановление принимают и в специализированных магазинах, торгующих шинами. В год завод в Долгопрудном восстанавливают около 5000 шин при проектной мощности примерно в два раза больше. Но 5000 шин - это столько, сколько российский рынок сегодня готов потребить. Будет спрос - будет и рост производства.

Процесс восстановления.

После визуального осмотра и ультразвукового сканирования на предмет повреждений колесо отправляется на шерохование. «Обдирку», как уже отмечалось, выполняет управляемая компьютером фреза, задающая профиль под тип укладываемой протекторной ленты или кольца. После фрезы отшерохованная покрышка отправляется на зачистку, при которой каждое даже незначительное повреждение на каркасе рассверливается специальной бормашиной, чтобы посмотреть, в каком состоянии каркас: достаточно ли простой пломбы из сырой резины, либо надо ставить изнутри заплату для усиления поврежденного участка. Попутно происходит общая оценка состояния каркаса, ведь при восстановлении покрышки надо уложиться в заданные параметры: есть определенное количество повреждений, которые можно залатать, но если повреждений больше нормы, дальнейшее восстановление «убитого» каркаса становится бессмысленным, потому, что колесо не выдержит гарантийного пробега (см. таблицы ниже).

После того, как все зачищенные участки запломбированы и залатаны, на каркас распылителем наносится цемент, инициирующий процесс вулканизации, и состоящий на 87% из обезжиренного бензина и на 13% из сырой резины. Затем наносится сырая резина, которая является клеящей основой, и колесо готово к установке протектора. Его рисунок выбирает сам клиент, при этом вовсе не обязательно, чтобы новый протектор имел тот же рисунок, что и прежде. Старая шина, например, может иметь гладкий шоссейный рисунок, но при восстановлении можно наложить протектор «позубастее».

Когда новый протектор наложен и прикатан, на покрышку надевают специальную резиновую оболочку (на заводе его зовут «конверт»). Затем, через специальный вентиль, вакуумный насос откачивает из оболочки воздух, и она плотно обволакивает покрышку. Задача этого «конверта» - выдавить из-под про-

Вся операция по наложению протекторного кольца занимает считанные секунды

текторной ленты остатки воздух и попутно постоянно плотно прижимать наложенный протектор, пока будет идти процесс вулканизации в автоклаве. И затем 4 часа колесо »печется» при давлении в 6 бар и температуре 100-105 градусов. И вот «бублик» готов! Ему дают остыть 12 часов и все, - восстановленную покрышку можно ставить на грузовик или полуприцеп.

Цены на восстановленные грузовые шины на каркасах из Западной Европы

Типоразмер	Рисунок протектора	Способ восстановления	Цена за 1 шт в у.е. 1-6 шт	7-12 шт
265/70 R19,5	RZ12	UC*	125	120
265/70 R19,5	CPS 328, XZT	UW**	120	115
275/70 R22,5	RHD, LHD, CPS 328	UW	185	180
285/70 R19,5	RZ12	UC	160	155
285/70 R19,5	CPS 328, XZT	UW	155	150
295/60 R22,5	RHD, LHD, CPS 328	UW	210	200
295/75 R22,5	XZT	UW	210	200
295/80 R22,5	RHD, LHD, G 443	UC	210	200
295/80 R22,5	RHD, LHD, CPS 328	UW	185	180
305/60 R22,5	RHD, LHD, CPS 328	UW	210	200
305/70 R22,5	XDE 2	UC	210	200
305/70 R22,5	RHD, LHD, CPS 328	UW	185	180
315/60 R22,5	LHD, XDA	UC	220	210
315/60 R22,5	RHD,LHD, R 164	UW	210	200
315/70 R22,5	LHD, XDE 2	UC	210	200
315/70 R22,5	RHD, LHD, R164	UW	185	180
315/80 R22,5	RHD, LHD, G 443	UC	210	200
315/80 R22,5	RHD, LHD, CPS 328	UW	185	180
365/80 R20	G 465, R 164	UW	190	183
385/65 R22,5	G 465	UC	205	195
385/65 R22,5	G 465	UW	180	175

Прим. UC* - бесшовное кольцо, UW - контурная лента со швом**

1 у.е. = рублевый эквивалент, рассчитанный по курсу Евро ЦБ РФ + 1% на день оплаты.
Гарантия - на процесс восстановления до меток max износа + гарантия на каркас.

Грузовые шины, восстановленные на каркасах клиента

Типоразмер	Способ восстановления	Цена за 1 шт в у.е. 1-6 шт	7-12 шт, диск. карта
275/70 R22,5			
295/60 R22,5			
295/80 R22,5			
305/60 R22,5			
305/70 R22,5	UC (бесшовное кольцо)	150	140
315/60 R22,5			
315/70 R22,5			
315/80 R22,5			
385/65 R22,5			
365/80 R20	UW (лента со швом)	130	120
R19,5	UC (бесшовное кольцо)	105	100
R17,5	UW (лента со швом)	95	90

1 у.е. = рублевый эквивалент, рассчитанный по курсу Евро ЦБ РФ + 1% на день оплаты.
Гарантия - на процесс восстановления до меток max износа + гарантия на каркас (только для Good Year, Dunlop, Fulda, Sava, Pneumant, Debica).

www.autotruck-press.ru

Rotinoff - английские грузовики с русским корнем

Владимир Чехута
Фото из архива автора

История создания грузовиков и развития фирм, которые их изготавливали - довольно интересная и увлекательная вещь, особенно те ее разделы, где речь заходит о малоизвестных марках, которым, к сожалению, не нашлось места в солидном издании «Энциклопедия грузовых автомобилей». К таким предприятиям относится Rotinoff Motors Ltd. (Великобритания), основанная в 1952 году Георгием Ротиновым (George Rotinoff) в местечке Колнбрук, что в графстве Бакингхампшир.

Сто лет тому назад, в 1904 году, в России в семье инженера Александра Ротинова родился сын Георгий. Два года спустя семья Ротиновых переехала жить и работать на Британские острова. Там Георгий выучился и начал трудовую деятельность. Работая инженером в различных компаниях, он приступил к осуществлению своей мечты - производству сверхтяжелых грузовиков, лишь когда ему исполнилось 50 лет.

Надо сказать, что при проектировании нового грузовика он вдохновлялся идеями довольно успешного американского тягача Diamant-T 980, который отлично проявил себя во время второй мировой войны. Добавлю, что автомобильных гигантов никто тогда не выпускал и эту нишу рынка стремился занять Rotinoff

Super-Atlantic GR-7

Motors Ltd.

В 1955 году, то есть спустя три года после регистрации компании, был выпущен первый тягач Rotinoff Atlantic GR 7 с колесной формулой 6x4. За эти годы были проведены проектные работы, создан опытный образец, а также закончены его испытания. Для его оснащения Георгий активно искал самую лучшую по тем временам комплектацию, производимую британской промышленностью. В автомобиле был установлен 6-цилиндровый двигатель Rolls-Royce C6SFL объемом 12,17 л, максимальная мощность которого составляла 250 л.с. при 2100 об/мин. Этот агрегат знаменитой английской фирмы RR был разработан для оснащения небольших морских катеров и имел довольно большие размеры. Заодно с мотором монтировалась 12-скоростная коробка передач David Brown, а мосты были заказаны у Kirkstall.

В дальнейшем поставщики смогли предложить более подходящие комплектующие для таких тяжеловозов и следующая модификация Atlantic была выпущена с мотором C6TFL-RR мощностью 275 л.с. и 15-скоростной коробкой тех же фирм. Собственная масса грузовика составляла 17,800 кг. Колеса односкатные: задние с шинами 18,00-25, передние с шинами 14,00-24, что можно заметить на фотографиях. Иногда задние односкатные колеса заменялись двускатными с последующей заменой рессор и ступиц. Расход топлива при транспортировке груза массой 104 т составлял 123 л на 100 км, а максимальная скорость достигала 29 км/ч.

Этот тягач действительно был тяжелым, так как полная масса автопоезда доходила до 140 ., что удостоило его эпитета «Супертяжелый», и было зарегистрировано в ту пору составителями Книги рекордов Гиннесса.

Выпуская этот тяжеловоз, Георгий Александрович рассчитывал на заказчиков из министерства обороны Великобритании: ведь эти машины могли бы перевозить 60-тонные танки «Центурион». Но генералы по каким-то причинам решили приобретать менее весомые тягачи Antar фирмы Thornycroft. Спустя какое-то время партию из 18 машин хотела приобрести иракская армия, но контракта не получилось. Но все-таки успех пришел. Швейцарские военные провели сравнительные испытания тех же тягачей Thornycroft и Rotinoff и по результатам испытаний заказали 10 Atlantic. Во время выполнения этого контракта британская фирма выпустила новый более тяжелый тягач Super-Atlantic GR-7, который имел двигатель C8.TFL-RR объемом 16,2 л и мощностью 355 л.с. с 18-скоростной коробкой. Полная масса нового автопоезда уже достигала 300 т. Получив первые три Atlantic, альпийские военные попросили замены оставшихся семи машин на Super-Atlantic.

В 50-е годы прошлого века с развитием производства большегрузных автомобилей в Австралии начали появляться первые дорожные поезда (Roadtrain). Тяжелые условия эксплуатации и повышенные требования заказчиков к грузоподъемности и надежности не каждый изготовитель мог выдержать. Но изделия Rotinoff оказались в состоянии удовлетворить специфические требования покупателей пятого континента. Так, кроме упомянутых тяжеловозов Atlantic, британцы изготовили две машины Viscount GR.37, предназначавшиеся для буксировки дорожных поездов. Эти автомобили по конструк-

Super-Atlantic (6x4)

www.autotruck-press.ru

Thornycroft-Antar

Atkinson BT 1366 -
прямой наследник Rotinoff Atlantic

Atlantic GR 7 на марше.
Фото конца 50-х г.г.

ции были похожи на своих предшественников, но главное отличие было в том, что это были шасси с увеличенной колесной базой, на которые установили кузова для перевозки скота. В 1957 году после испытаний в Сиднее были завершены все монтажные и доводочные работы на машинах. Так, впервые появился дорожный поезд, состоящий из грузовика Rotinoff Viscount GR.37 с двумя трейлерами по 22 м длиной каждый. Такая сцепка могла перевозить около 60 т или 110 голов скота с крейсерской скоростью 40 км/ч. Эксплуатировались они по маршрутам длиной 1600 км с грубыми песчаными дорогами. Работа этих автомобилей в качестве скотовозов продолжалась до 1967 года, затем их продали. Новый хозяин первого грузовика переоборудовал его кузов и еще 11 лет перевозил на нем строительную технику. Затем запарковал его возле дорожного кафе, где он сейчас и стоит. Второй Viscount GR.37 получил новый самосвальный кузов и два аналогичных трейлера и продолжил работу, перевозя медную руду от карьера к обогатительной фабрике, преодолевая, за один рейс около 500 км с 60 т груза.

Георгий Александрович Ротинов умер от сердечного приступа 2 мая 1959 года в возрасте 55 лет. За семь лет существования предприятие выпустило всего 35 автомобилей, 11 из которых дожили до наших дней. Их владельцы - это уже частные коллекционеры, которые иногда собираются на различных фестивалях.

С уходом основателя фирма была продана и сменила название в 1960 году, став Lomount Vehicle & Engineering Ltd. Через два года производство было полностью прекращено. В дальнейшем конструкторскую документацию приобрела известная британская фирма Atkinson Vehicles Ltd. и недолго выпускала аналогичные грузовики под своей маркой.

Так закончилась история фирмы Rotiniff Motors Ltd., начатая талантливым русским инженером Георгием Ротиновым.

Корпорация «Владимир» показала грузовик «Владимир»

Украинская научно-производственная корпорация «Владимир», занимающаяся добычей и обработкой природного камня, разработала грузовой автомобиль собственной конструкции.

Для вывоза камня из карьера компания использует собственный подвижной состав. Хотя фирма и декларирует, что тягач разрабатывался, в первую очередь, для собственных нужд, основная цель - создание и выпуск грузового автомобиля в ценовой нише между национальными и импортными производителями.

Рама собственной разработки с лонжеронами переменного сечения с усиленными до 12 мм нижними полками. Все остальное в грузовике от разных производителей.

Кабина капотного типа позаимствована у Tatra. Внутренний интерьер изменен очень незначительно. На машине на выбор устанавливается один из двигателей. Это может быть импортный Deutz объемом 11,9 л с крутящим моментом 1773 Нм и мощностью 408 л. с., либо 14,8-литровый ЯМЗ-7511 с крутящим моментом 1715 Нм и мощностью 400 л.с. Оба двигателя соответствуют экологическим нормам Евро-2.

Коробка передач на обеих машинах - 16-ступенчатая ZF. Этой же фирмы и рулевой механизм со встроенным гидроусилителем. Задний мост Raba (Венгрия). Допустимая нагрузка на задний мост - 13 т., на передний - 7,2 т. Подвеска обоих мостов рессорная. Тормозная система пневматическая с АБС. Тормоза на задних колесах барабанного типа, на передние могут устанавливаться как барабанные, так и дисковые. Масса снаряженного тягача с импортным двигателем 8025 кг, с ЯМЗ - 8220 кг. Полная масса автопоезда 44 000 кг. О цене автомобиля говорить пока рано - ее создатели изучают спрос. Но если он будет, то конструкторы готовы предложить рынку и шасси для тяжелой строительной техники.

www.autotruck-press.ru

Александр Евдокимов
Фото автора и Scania

Опыт эксплуатации Scania 114G

Среди грузовиков Scania, успешно реализуемых в России, седельные тягачи серии 114G являются одними из лидеров продаж. За счет выгодного соотношения цена-характеристики-качество эти грузовики являются оптимальной «золотой серединой» как для международных, так и для внутрироссийских перевозчиков. И кто, как не перевозчики, могут рассказать, как грузовик показывает себя в работе и с какими трудностями приходится сталкиваться?
Поскольку нам всегда интересно не только мнение эксплуатационщиков, но и самой фирмы-производителя грузовиков, перед публикацией мы показали этот материал специалистам сервис-центра Scania в России, и их комментарии выделены в тексте отдельно.

На фирме, куда мы обратились за информацией, работают 10 тягачей Scania 114G. Машины 2000 года выпуска были куплены новыми и на фирму пришли в конце 2000 года. Грузовики выполняют международные перевозки, пробеги машин на сегодня - под 400 тыс. км.

Кабины

Грузовики оснащены спальной кабиной типа CR19 с двумя спальными полками. Этот комфортабельный и оптимальный по цене вариант наиболее популярен в России как среди частных перевозчиков, так и у транспортных компаний. Поскольку в салоне есть довольно высокий моторный тоннель, фирма Scania для облегчения водителю перемещения по салону предусмотрела возможность складывать рычаг переключения передач. Такая возможность трансформации рычага объясняется особенностями самой КП, но об этом чуть позже.

Из особенностей системы отопления салона отметим регулятор температуры штатной «печки», имеющий не традиционный механический, а электромагнитный привод заслонки, которая изменяет объем горячей жидкости, подаваемый в отопитель из системы охлаждения мотора. На трех машинах фирмы эти регуляторы уже заменялись по причине отказа электрической части. Причем электропривод выходит из строя, когда регулировочная заслонка либо открыта,

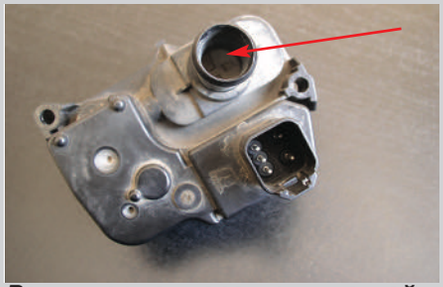
либо закрыта. И водитель отрегулировать температуру уже не может. Так что зимой в первом случае в салоне соответственно образуется Ташкент, а во втором случае - подобие Арктики. Замена регулятора вынет из кошелька около 6000 руб. (На грузовиках также могут устанавливаться простые механические краны с ручным приводом, но только для систем без климат-контроля. - Прим. Scania).

На грузовиках фирмы установлены автономные жидкостные отопители Webasto, подогревающие и салон, и систему охлаждения двигателя. Здесь тоже есть проблема: шланг от отопителя на двигатель проложен так, что в ходе эксплуатации от вибраций он перетирается сразу в нескольких местах и начинает течь. Проблема проявилась через год-полтора после покупки грузовиков. Фирменный шланг стоит более 1500 руб. Неоригинальный патрубок или первую попавшуюся под руку «кишку» взамен не поставишь - точно где-нибудь пережмет, ведь у фирменного шланга есть специальные профилирующие изгибы. Теперь, наученные опытом, на фирме эти шланги дополнительно обматывают поролоном и привязывают хомутами.

Подвеска кабин пневматическая, 4-точечная, причем все 4 пневмоподушки объединены с гидравлическими амортизаторами в одну стойку. После пробега примерно в 250 тыс. км подвеска кабины начинает постукивать. Это «подают голос» износившиеся нижние опорные подшипники передних амортизаторных стоек кабины. Подшипник с виду копеечный, вот только стоит он 110 евро за оригинал! Но лучше не затягивать с заменой, иначе при дальнейшей езде подшипник начнет разбивать уже сам нижний сайлент-блок, в котором этот самый подшипник установлен. Новый сайлент-блок стоит примерно 30 евро за штуку.

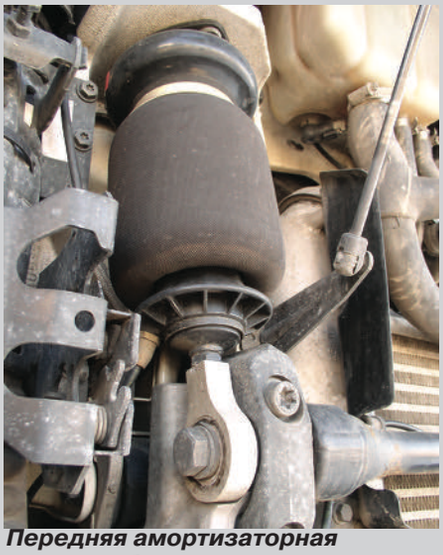
На некоторых машинах едва ли не с начала эксплуатации потекли насосы и гидроцилиндры механизмов подъема кабин. Рабочая жидкость понемногу уходит через манжеты, и нередко водитель или механик сталкиваются с тем, что в нужный момент кабина напрочь отказывается подниматься. Приходится доливать рабочую жидкость в насос и долго прокачивать систему. Конечно, фирма

Scania не делает эти механизмы сама, а, как и остальные автопроизводители, закупает их у смежников и вроде бы напрямую не виновата, но все равно неприятно. Часть подъемных механизмов в транспортной фирме успели поменять по гарантии, которая составила 2 года без ограничения пробега. Кроме этого, при подъеме на кабинах также нередко закусывает блокировочные замки, хотя их регулярно и обильно смазывают.



Регулятор температуры штатной «печки», с которым изредка возникают проблемы. Стрелкой показана заслонка, управляемая электроприводом, который и выходит из строя

www.autotruck-press.ru



Передняя амортизаторная стойка кабины

Моторы

На грузовиках фирмы установлены одни из самых популярных в России двигателей Scania: рядные «шестерки» серии DC1104 рабочим объемом 11 л и мощностью 380 л.с. Насос-форсунки с электронным управлением позволяют укладываться в экологические нормы Евро-3.

За время эксплуатации с моторами происходило разное. Так, после пробега примерно 150 тыс. км на 4 грузовиках моторы начали дымить, ухудшилась тяга. Пришлось менять несколько насос-форсунок по гарантии, после чего проблема исчезла. (Возможна переборка насос-форсунок на сервисе, что с учетом стоимости нового распылителя обойдется примерно в 160 Евро. - Прим. Scania).

На одной машине была проблема с водяной помпой. В рейсе у помпы разболтало подшипник, крыльчатка зацепила за корпус и помпу заклинило. В результате с помпы сорвало приводной шкив и он здорово «прогулялся» по моторному отсеку: разбил натяжной ролик ремней, «проредил»лопасти вентилятор и напоследок пробил радиатор! После этого случая еще на двух машинах фирмы помпы поменяли в профилактических целях, так как они начали гудеть и в них был отмечен люфт. Новые помпы стоят недешево - около 600 евро. (На сервисе неисправную помпу тоже можно перебрать, но все зависит от того, что сломалось. Обычно переборка стоит около 160 Евро, но поломки могут быть таковы, что перебрать насос уже невозможно из-за повреждений корпуса, крыльчатки и т.п. Если отказ в ремонте не обусловлен такими вескими причинами, то это чистое самоуправство сервисной станции. - Прим. Scania).

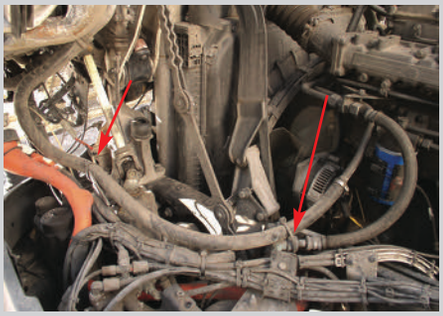
Вышедшая из строя помпа

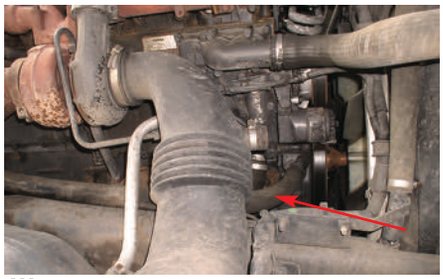
Помучиться пришлось и с системой вентиляции картера двигателя. Шланг вентиляции зимой часто перемерзал в нижней части, из-за чего в картере поднималось давление и начинало выбивать масло из-под крышки маслозаливной горловины и через канал масляного щупа. На фирме проблему решили тем, что шланг вентиляции проложили в более теплом месте - вдоль двигателя. (Чтобы правильно открыть вентиляцию картера, достаточно снять шланг вентиляции с металлической трубки (именно в ней и замерзают пары воды), проходящей внутри правого лонжерона рамы и прикрепить пластиковым хомутом к ближайшему патрубку системы охлаждения. Нижний резиновый патрубок желательно тоже снять и соединить с верхним, соединив их через промежуточную трубку-втулку (длиной около 50 мм), которую можно изготовить из отрезка той же металлической трубки, что расположена в правом лонжероне. - Прим. Scania).

На трех машинах также поменяли турбонагнетатели (производятся фирмой Holset), которые «гнали» масло. Причем на одной машине турбина «погнала» масло в первом же рейсе. На двух грузовиках узлы были заменены по гарантии, на одном грузовике турбину перебирали на специализированном сервисе в Москве, отдав за ремонт примерно $300.

Бывали трудности и с перемерзанием пневмосистемы. На Scania осушитель стоит под подножкой водителя и расстояние от воздушного компрессора до осушителя - чуть больше метра. Но вместо прокладки воздушной магистрали по короткому пути инженеры пустили резино-металлический шланг от компрессора до осушителя вокруг двигателя. Магистраль

Шланг от жидкостной «автономки»





Шланг вентиляции картера, проложенный вдоль мотора

получается длинной, и из-за этого воздух замерзает, не дойдя до осушителя. После стоянки заводишь мотор, но его тепла уже не хватает на быстрый прогрев магистрали. И хотя в случае закупорки магистрали на компрессоре начинает срабатывать клапан сброса избыточного давления (в простонародье - «солдатик»), два компрессора на фирме все же поменяли по причине пробоя прокладок. (Трубка от компрессора к осушителю сделана длинной для охлаждения сжатого воздуха. Чтобы уменьшить вероятность перемерзания влаги, зимой ее лучше теплоизолировать при помощи, например теплоизоляции из вспененного полиэтилена (применяется для изоляции труб горячего водоснабжения), но летом эту изоляцию надо снимать. - Прим. Scania).

По электрической части отметим стоящие на моторах генераторы французской фирмы Valeo, слабым местом которых являются подшипники, начинающие гудеть после 200-250 тыс. км. Ремонт с учетом запчастей и работы обходится в 6-7 тыс. рублей. Иногда, правда, на Valeo сложно найти детали, так как в основном запчасти завозятся под более распространенную в России продукцию фирмы Bosh. Есть и другие «генераторные» хитрости. Пусковое реле стартера «завязано» с генератором, и если возникают неисправности с самим генератором (обрыв цепи в обмотки возбуждения, например), то стартер тоже не будет работать. (Сейчас компания Scania отказалась от применения на своих моторах генераторов Valeo и перешла на более надежные и ремонтопригодные агрегаты фирмы Bosch. - Прим. Scania).

Сломанный штуцер системы автоматической центральной смазки шасси. Найти новую деталь непросто

Из других особенностей шведских двигателей стоит отметить, что в системе фильтрации масла инженеры Scania используют проверенный «тандем» из центрифуги и одноколонного масляного фильтра - решение простое, надежное и более дешевое при техобслуживании. Неоригинальный масляный фильтр в магазине стоит примерно 360 руб., оригинальный - около 27 евро, если покупать его на фирменном сервисе Scania. Два уплотнительных кольца на центрифугу (меняются для профилактики при смене масла и чистке центрифуги) стоят 15 евро. Фирменный топливный фильтр стоит около 20 евро, фильтр сепаратора - чуть более 50 евро.

Коробка передач

На данных грузовиках стоят 14-ступенчатые (12 основных передач и 2 «ползучие») механические коробки передач модели GRS 900. Есть у коробки своя особенность - электропневмопривод переключения диапазонов и «половинок« передач. Непосредственно на коробке передач установлены два электромагнитных клапана, которые перенаправляют воздух на делитель и демультипликатор. Таким образом в рычаге переключения передач размещены не традиционные воздушные магистрали и управляющие клапаны, а только тонкие электрические провода и электропереключатели, что и позволяет сделать рычаг складным. Традиционный рычаг складным не сделаешь из-за опасности пережать пневмошланги, к тому же со временем переключающие пневмоклапаны в рычаге изнашиваются и начинают «травить» воздух. На Scania такого нет. Правда, зимой электромагнитные клапаны на коробке изредка подмерзают, из-за чего временно «пропадают» повышенные или пониженные ряды передач, но после прогрева машины все восстанавливается. (Чтобы избежать подобных казусов, следует внимательнее следить за состоянием осушителя воздуха. - Прим. Scania).

Сцепление - однодисковое, по шлицам подходит и от грузовиков Volvo. Стандартный неоригинальный диск можно найти за 8000 руб. Надо отметить, что рабочий гидроцилиндр сцепления установлен внутри коробки передач. С одной стороны, это позволяет избавиться от лишних рычагов и упростить узел. Но с другой стороны, если гидроцилиндр вдруг потек и нужен ремонт, придется снимать коробку передач, чтобы добраться до узла. На двух грузовиках фирмы цилиндры потекли, начиная с пробега примерно 100 тыс. км. Ремкомплектов тут не предусмотрено, так что приходится менять цилиндр целиком, а стоит он под 650 у.е. Другой конструктивный «сюрприз» в том, что выжимной подшипник сцепления выполнен в сборе с рабочим гидроцилиндром, так что подшипник отдельно не поменяешь - только вместе с цилиндром, и за вышеназванную сумму. (С 2003 года фирма Scania отказалась от прежней конструкции и вернулась к более привычной схеме с традиционной «вилкой» сцепления и рабочим гидроцилидром, установленным снаружи коробки передач. - Прим. Scania).

Электромагнитные клапаны на коробке передач

Ходовая часть

Подвеска у данных грузовиков традиционна: рессоры спереди, пневмобаллоны сзади. Причем задняя подвеска выполнена на полурессорах, опирающихся на две подушки. Такая 2-баллонная конструкция проще, так как отсутствуют нижние реактивные тяги.

Из проблем с подвеской механики припомнили только то, что на четырех грузовиках к пробегу примерно в 230 тыс. км пришлось поменять потекшие штатные передние амортизаторы. (А на одной машине амортизатор

Задние габаритные фонари иногда отламываются от тряски

www.autotruck-press.ru

вообще «разобрался» - со штока сорвало поршень). Какие-то амортизаторы потеряли больше рабочей жидкости, какие-то меньше, но для профилактики менялись оба передних амортизатора. Поставили оригинальные узлы по цене примерно 4800 руб. за штуку. Других замечаний по подвескам пока нет.

По рулевой системе можно сказать, что оригинальные рулевые наконечники выдерживают около 150 тыс. км пробега. На поперечной рулевой тяге меняются два наконечника, на продольной тяге - только один, так как второй наконечник запрессован в саму тягу, и если этот наконечник разбалтывается, меняется тяга целиком. Оригинальный наконечник стоит около 200 евро (неоригинальных наконечников на Scania 4-й серии почти нет), оригинальная рулевая тяга в сборе с наконечником стоит около 20 тыс. рублей. По шкворням пока замечаний нет.

На всех грузовиках, работающих на фирме, установлена система автоматической централизованной смазка шасси (предлагается как опция). На одном грузовике как-то сломались два штуцера подвода смазки к трущимся узлам. Казалось бы, грошовые детальки, но их не найти! Пришлось ставить обычную пресс-масленку под шприц. Интересно, что ведущий мост оснащен собственным масляным фильтром, который по конструкции повторяет масляный фильтр на коробке передач. Оригинальный фильтр стоит 56 евро, неоригинальный - 30.

О тормозах. На данных грузовиках на обеих осях стоят барабанные механизмы. Ходимость колодок составляет около 400 тыс. км. Особенность тормозной системы грузовиков Scania в том, что энергоаккумуляторы стоят как на задних, так и на передних осях.

Что до деталей внешней обвески грузовиков, то здесь отламывались блоки задних габаритных фонарей, обрывало крепления боковых противоподкатных отбойников и кронштейнов для противооткатных «башмаков». Но это уже вина наших «трясучих» дорог, на которых какие-то элементы внешней обвески отваливаются практически у любого грузовика.

На Scania R удлинившийся рычаг КП теперь складывается назад

Приборная панель обновленной Scania R полностью изменена

Не совсем удобен, по мнению механиков и водителей фирмы, доступ к аккумуляторному ящику: его крышка одновременно выполняет роль ступеньки-площадки и конструкция получается довольно массивной. К тому же надо следить за чистотой крепежных винтов этой крышки, иначе они закисают и отвернуть их становится проблемно.

Напоследок - о периодичности технического обслуживания грузовиков. Так, малое ТО проводится при пробегах в 45 и 135 тыс. км, затем идет среднее ТО на пробеге 90 тыс. км, большое ТО проводится на пробеге в 180 тыс. км, затем весь цикл повторяется. Также существует ТО «Икс», которое проводится между малым, средним и большим техобслуживанием при пробеге 22,5 тыс. км от предыдущего ТО без замены масла (при наличии системы центральной смазки исключается).

Вместо заключения

Пока мы готовили материал по эксплуатации Scania 114G, в Европе, а затем и в России прошли презентации грузовиков Scania R. И хотя в прошлом номере журнала уже довольно обстоятельно рассказывалось об этих машинах, в этой главе мы бы хотели более подробно остановиться на том, какие изменения и улучшения внесены в конструкцию Scania R по сравнению с грузовиками прежней, 4-й серии.

Вообще, машины Scania R правильнее называть не полностью новыми, а серьезно обновленными: компания Scania не стала проводить ожидаемого глобального перехода с четвертого на пятое поколение грузовиков, а вместо этого взяла курс на глубокую модернизацию уже существующих машин, что намного дешевле, чем кардинальные изменения модельного ряда. Так, в конструкции представленной R-серии сохранены 65% компонентов и проверенных технических решений от грузовиков прежнего,

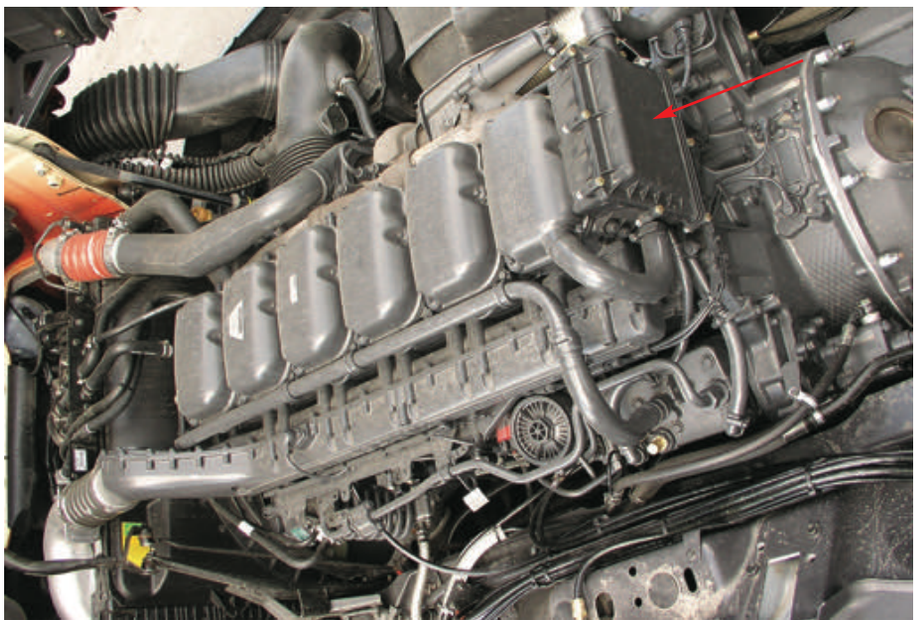
Вместо рукоятки регулировки положения рулевой колонки установлен пневмозамок

Конструкция передней подвески кабины Scania R почти не изменилась. Нижний сайлент-блок удлинен на несколько см.

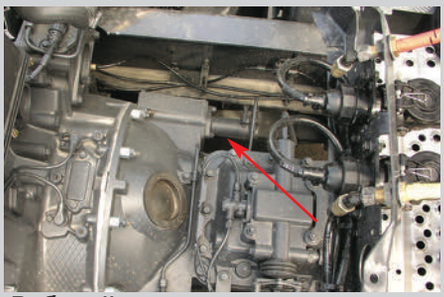
4-го поколения. Но остальные 35% - это уже совершенно новая конструкция.

Мы уже рассказывали про кардинально измененный интерьер кабин, так что здесь добавим только, что высота туннеля двигателя была уменьшена на 15 см за счет приподнятой подвески кабины.Серьезные меры были приняты по снижению расхода топлива. Измененный дизайн кабин позволил добиться экономии топлива в 1%. Новый глушитель внешне выглядит как и прежде, но внутри он конструктивно изменен, перенастроен и также позволяет сэкономить 1% топлива. Регулируемый спойлер на крыше кабины Topline помогает снизить расход топлива на 6,5%, вот только предлагается этот обтекатель лишь для тех стран, где нет ограничений по высоте автопоезда и разрешены прицепы высотой до 4,5 м. Свою монетку в копилку снижения «аппетита» двигателя вносит и кондиционер с измененным алгоритмом работы.

Модернизация коснулась и двигателей. Моторы оснащены новой электронной системой управления S6. Установлена новая, более надежная система вентиляции картера открытого типа, которой уже не грозит перемерзание. Вентилятор получил электронное управление, которое работает точнее и позволяет экономить до 1,2% топлива. Появилась совершенно новая система подготовки воздуха с «умным» компрессором, отличающимся пониженным энергопотреблением и электронным управлением (экономия еще 1% топлива). Изменен ременной привод навесных агрегатов: установлен более надежный ремень, другим стал механизм натяжителя и сама схема прокладки ремня. На обновленных двигателях Scania не стала отказываться от хорошо показавшей себя схемы «центрифуга + 1-колонный масляный фильтр», но сам масляный фильтр был модернизирован.Еще установлены модернизированные топливные фильтры и новый облегченный стартер. (Топливный и масляный фильтры на машинах R-серии - со сменными фильтрующими элементами, хотя такие уже применялись и на машинах 4-



Двигатели Scania R получили модернизированную систему вентиляции картера



Рабочий гидроцилиндр сцепления теперь установлен снаружи коробки

www.autotruck-press.ru

Для Scania R по-прежнему предлагается 2-баллонная пневмоподвеска

й серии с 16-литровыми моторами).

Клапанные крышки теперь крепятся не пятью, а тремя болтами, что сокращает время ТО. Изменен и на 10 кг облегчен гидроусилитель руля.

Гамма трансмиссий пополнилась коробкой с повышающей высшей передачей, тогда как прежней философией фирмы было то, что верхняя передача - всегда прямая. Кроме этого, как уже отмечалось выше, для упрощения ремонта рабочий гидроцилиндр сцепления теперь устанавливается снаружи коробок передач.

Повышена надежность электросистемы обновленных грузовиков. Капризные контактные реле заменены на полупроводниковые ключи. Все электроразъемы теперь не плоские, а круглые, что дает лучший контакт и защиту от грязи. Широкое применение мультиплексной шины передачи данных CAN позволило намного сократить число электропроводов. К тому же теперь вместо пучков проводов используются многожильные кабели в прочной оболочке.

Обновленные грузовики также изрядно «похудели». Кабина за счет применения новых материалов полегчала на 40 кг. Уменьшение толщины лонжеронов рамы до 7 мм (по-прежнему предлагаются рамы толщиной 8 и 9,5 мм) позволяет снизить массу 2-осного тягача на 90 кг. Еще 40 кг экономит новая 4-баллонная пневмоподвеска заднего моста. Новое седельно-сцепное устройство Jost теперь крепится прямо на раму, без использования промежуточной монтажной плиты, что облегчает конструкцию на 85 кг. (Правда, в России мы эти облегченные грузовики, скорее всего, не увидим. Новое «седло» Jost предлагается только на модификации с 7-миллиметровой рамой и 4-баллонной задней пневмоподвеской. И хотя, по словам производителя, по прочности рама с 7-миллиметровыми лонжеронами равна 8-миллиметровой, в Россию в основном по-прежнему будут завозить грузовики с более прочными рамами, имеющими лонжероны толщиной 9,5 мм и задними подвесками на 2 пневмобаллонах и полурессорах.)

Как видим, модернизация пошла грузовикам Scania R на пользу. Более современным и стремительным стал дизайн кабин, повысился комфорт салона, серьезно изменена конструкция моторов, коробок передач и других агрегатов, что должно еще больше повысить надежность машин. К тому же благодаря широкому применению технических решений от прежних машин новые грузовики Scania R дороже своих предшественников не более чем на 5-8%. Однако окончательный ответ даст только реальная интенсивная работа грузовиков на перевозках. Что ж, поживем - увидим.

Компания AUTOEXPO приглашает Вас
на Международную специализированную выставку

Транспорт+Логистика'2004

Новейшие транспортные средства,
услуги, инфраструктура

5-8 октября 2004 г.

Украина, Киев.
Национальный комплекс «Экспоцентр Украины»

Организаторы:
Министерство транспорта Украины
Министерство промышленной политики Украины
Ассоциация украинских
производителей автомобилей «Укравтопром»
Компания «АВТОЭКСПО»

Тематические семинары для специалистов

Автобусный экспресс-маршрут
от станции метро «Палац «Украина»

Украинская выставочная
компания «АВТОЭКСПО»
Тел.:++38 (044) 239-2704, 239-2705.
Факс:++38 (044) 239-2715
e-mail: ae@upi.com.ua
www.autoexpo.com.ua

AUTOEXPO

ИНФОРМАЦИЯ К РАЗМЫШЛЕНИЮ...

Краснодарский край занимает 1-е место по объему внешнеторгового оборота в ЮФО

Краснодарский край занимает 2-е место в России по количеству автомобилей на 1000 жителей - 177 шт

Краснодар занимает 4-е место в России по уровню условий ведения бизнеса.

В Краснодаре проходит самая крупная на Юге России автомобильная выставка "МОВІ"

... одного взгляда на то, что творилось внутри Выставочного центра «КраснодарЭКСПО» было достаточно, чтобы понять: «МОВІ-2003» действительно автомобильный праздник всероссийского масштаба!

Журнал «Автозарена», 2 ноября 2003 года.

MOBI

ВЫСТАВКА "МОВІ"

КРАСНОДАР
14 - 17 ОКТЯБРЯ 2004 г.

(8612) 699-892, 699-817
mobi@krasnodarexpo.ru
www.krasnodarexpo.ru

Организатор:
ВЦ "КраснодарЭКСПО"

Александр Новиков

Пожарные автомобили-цистерны ПМЗ-11 на шасси «УралЗИС-5М» были самыми распространенными в послевоенные годы. Очень много таких машин сохранилось до наших дней. Фото автора

УРАЛЬСКИЕ ТРЕХТОНКИ

У истоков американского автомобилестроения стояли Рансом Олдс, Дэвид Бьюик и Генри Форд, а основоположниками советского автопрома стали капиталисты-заводчики братья Степан и Сергей Рябушинские, решившие в начале прошлого века взяться за создание новой отрасли машиностроения - автомобильной. Именно они возглавили Автомобильное московское общество (АМО). Самым могучим побегом этого генеалогического древа стал Уральский автомобильный завод в Миассе, построенный не по плану сталинской пятилетки, а по суровой военной необходимости.

15 октября 1941 года: над Москвой нависли черные тучи, идет мокрый снег, на улицах видны машины, стоящие под погрузкой около магазинов и складов и направляющиеся затем к Заставе Ильича. В учреждениях и конторах уничтожаются документы. На следующий день принято решение об эвакуации московского «ЗИСа». А еще через три дня первая колонна заводских грузовиков и автобусов со станками и оборудованием, замаскированными фарами, едва освещавшими мокрый грязный снег, тронулась из Симоновской Слободы на Волгу, в Ульяновск.

30 ноября 1941 года поступает указание Комитета государственной обороны: рабочих литейных цехов, цеха «мотор», штамповочно-механического и других, связанных с производством двигателей, срочно перебазировать из Ульяновска на Урал, в городок Миасс. Командированные туда рабочие с семьями вновь погрузились в теплушки. В Ульяновске остались цеха «шасси», на базе которых и должен был разворачиваться новый завод. Помимо сборки автомобилей, в Ульяновске должны были выпускать боеприпасы и газогенераторные установки ЗИС-21.

В Миассе еще в 1939 году начали строительство военного завода № 316, и к середине 1941-го уже были подготовлены строительная площадка и рабочий поселок. Трудности со снабжением вынуждали строить многие цеха этого завода из дерева. Моторное производство как раз планировалось организовать на этой строительной площадке, к которой еще до начала войны успели проложить железнодорожную ветку.

Первый цех Миасского автомоторного завода заработал в марте 1942 года, а в апреле собрана первая промышленная партия. Изначально предполагалось, что завод будет заниматься производством двигателей, коробок передач и задних мостов для Москвы и Ульяновска, поставлять литье на Шадринский филиал «ЗИСа». Но страна остро нуждалась в автомобилях, и Государственный комитет обороны в феврале 1943 года принимает новое решение - целиком перевести из Ульяновска в Миасс производство грузовых автомобилей. Первая трехтонка ЗИС-5В сошла с конвейера уже 8 июля 1944 года, через десять дней на фронт отправили партию машин, к концу года, несмотря на незавершенность цехов, сумели построить три тысячи трехтонок. В условиях военного времени конструкцию базового ЗИС-5 пришлось максимально упростить: кабина делалась из дерева, передние крылья не штамповали, а гнули (что позволяло использовать любую сталь, даже не пригодную для вытяжки), тормоза на передних колесах отсутствовали, грузовая платформа имела только один - задний - откидной борт.

После окончания Великой Отечественной войны в Москве на головном предприятии, еще два года выпускается переходная модель ЗИС-50 - то есть ЗИС-5 с 90-сильным двигателем, а в Миассе на «УралЗИСе» в 1951 году на смену ЗИС-5В приходит усовершенствованный ЗИС-5М с двигателем мощностью 77 л.с. Отсутствие бензина в разоренной войной стране и большое количество отходов лесной промышленности, имеющихся в районах Урала и Сибири, заставляют начать конструирование и производство газогенераторных автомобилей. В 1949-50 годах Центральный научно-исследовательский институт

УралЗИС-5М 1951-1955 гг. имел три откидных борта и двигатель мощностью 77 л.с. Фото из архива Е.С. Бабурина

Поливочно-моечная машина МПМ-1 на шасси УралЗИС-5М эксплуатировалась в таксомоторном парке №15 г. Москвы до середины 80-х гг. Фото автора

УралЗИС-21 с газогенераторной установкой ЦНИИМЭ-16, построенный в 1950 г., успешно преодолел расстояние от Москвы до Минска и обратно со средней скоростью 40 км/ч. Фото из архива Ю.А. Долматовского

www.autotruck-press.ru

Модернизированный автомобиль, выпускавшийся с1956 по 1958 г., получил индекс «УралЗИС-5 М» с обтекаемыми крыльями и увеличенным объемом бензобака
Фото автора

Автоцистерна АЦМ-23 емкостью 2380 л на шасси «УралЗИС-355М» выпускалась Ново-троицким машиностроительным заводом Киргизского совнархоза и стоила в 1962 г. 2800 руб. за штуку, разумеется, для государственных организаций
Фото автора

Ассенизационная вакуумная машина АСМ-1 на шасси «УралЗИС-355» также могла перевозить глиняный раствор
Фото автора

механизации и энергетики лесной промышленности СССР (ЦНИИМЭ) конструирует и испытывает несколько опытных образцов древесно-угольных газогенераторных установок ЦНИИМЭ-16 для автомобилей УралЗИС-5М, затем появляется более усовершенствованная установка УралЗИС-332. Однако мощность двигателя при работе на древесном газе неизбежно снижается и составляет всего 45 л.с., а грузоподъемность газогенераторного УралЗИС падает на 500 кг. Но грузовик, оборудованный газогенераторной установкой ЦНИИМЭ-16, успешно проходит испытательный пробег из Москвы в Минск и обратно, интерес к газогенераторам не ослабевает, поэтому на основе установки ЦНИИМЭ-16 в 1950 году НАМИ создается газогенераторный автомобиль УралЗИС-НАМИ Г-78А.

В послевоенный период острая потребность в специализированных автомобилях заставляет использовать шасси «УралЗИС-5М» для самосвалов УралЗИС-351, поливочно-моечных машин МПМ-1, мусоровозов МС-1 и, конечно, пожарных автомобилей ПМЗ-11А. Основная масса московских ЗИС-5 или погибает на фронте, или полностью изнашивается к началу 50-х годов. Однако в автомобильном парке страны остается огромное количество таких машин вплоть до семидесятых годов, и практически все они несут на верхнем бачке радиатора выштамповку «УралЗИС».

Уральские трехтонки совершенствовались и в значительной мере отличались от автомобилей ЗИС-5 и ЗИС-5В, выпускавшихся московским автозаводом. С января 1944 года была повышена до 5,3 степень сжатия, изменена форма впускных трубопроводов, установлен карбюратор МЗК-6В. В 1947 году УралЗИС-5В стали комплектовать грузовой платформой не с одним, а с тремя откидывающимися бортами. В 1949 году машины получили гидравлический привод тормозов, в 1950-м был усилен редуктор заднего моста, установлен новый глушитель, а бензиновый бак перенесен из-под сиденья водителя под кузов и установлен на левом лонжероне рамы. Начало пятидесятых было отмечено целым комплексом нововведений, включая откидывающийся держатель запаски, прерыватель, распределитель с центробежно-вакуумным регулятором, усиленные полуоси. Затем благодаря использованию степени сжатия 5,7:1, тонкостенных вкладышей шатунных и коренных подшипников, хромированных верхних поршневых колец мощность двигателя ЗИС-5м повысилась до 85 л.с., и грузовик стал развивать 70 км/ч, не утратив высокой гибкости работы двигателя. Такая гибкость позволяла машине иметь минимальную скорость 5,8 км/ч.

Все изменения значительно улучшили качество автомобиля и его технико-эксплуатационные возможности. В то же время цифровой индекс не был изменен, и у многих транспортников создавалось впечатление, что выпускаемый в пятидесятых автомобиль ничем не отличается от машины тридцатых московского автозавода. Поэтому в первом квартале 1956 года в конструкцию ЗИС-5М были снова введены усовершенствованные узлы: новое рулевое управление, бензобак увеличенного объема, предпусковой подогреватель и ряд других. Модернизированному автомобилю, выпускающемуся на Уральском автозаводе с начала 1956 года, был присвоен новый индекс - УралЗИС-355. Внешне

машина отличалась обтекаемыми округлыми передними крыльями и иной формой колесных дисков. УралЗИС-355 снова стал базисом для самосвалов, автомобильных кранов и автоцистерн, хотя пожарное оборудование на его шасси не устанавливали.

Пытливые сотрудники конструкторско-экспериментального отдела (КЭО) Уральского автозавода во главе с бывшим зисовцем А.С. Айзенбергом начали думать о будущем сразу после окончания войны. И уже в 1948 году представили опытный УралЗИС с деревянной кабиной, обтекаемым капотом и передними крыльями. Машина получает официальное именование «Модернизированный УралЗИС». На нем были установлены форсированный двигатель мощностью 87 л.с., колодочный стояночный тормоз, карданный вал на игольчатых подшипниках, кабина была выколочена вручную и базировалась на деревянном каркасе, так как на заводе тогда не было даже самых минимальных прессово-штамповочных возможностей. На основе этого опытного образца работники экспериментального цеха построили еще две новые машины УралЗИС грузоподъемностью 3500 кг. Позднее они прошли испытания в НАМИ, где специалисты института раскритиковали компоновку - требовалось сильнее надвинуть кабину на двигатель, чтобы увеличить длину грузовой платформы и укоротить колесную базу. Замечания учли и подготовили еще один опытный образец - УралЗИС-353. Он имел новый двигатель мощностью 95 л.с. при 2600 об/мин, отличавшийся новой компоновкой с упрощенным приводом вспомогательных механизмов и степенью сжатия 6,0:1. УралЗИС-353 получил аллигаторный капот, отопитель и вентиляцию кабины, крылья, по форме близкие к ГАЗ-51.

Руководство Уральского автозавода уже собралось запустить новый грузовик в серию, но отсутствие штампов не позволяло делать цельнометаллическую кабину. Выход нашел Андрей Липгард, отбывавший тогда на Урале ссылку. Он проанализировал ситуацию и предложил использовать для изготовления кабины штампы-дублёры от горьковских грузовиков. В 1955 году четыре автомобиля нового семейства УралЗИС-353 и его газогенераторная модификация УралЗИС-354 прошли заводские испытания. Затем машины показали на Всемирной промышленной выставке в Москве, а 13 июня 1956 года они отправились в межведомственные испытания по маршруту Миасс - Москва - Алушта - Ялта - Симферополь - Москва - Миасс общей протяженностью 25 000 километров. Когда испытания закончились, приказом министра автомобильной промышленности УралЗИС-355М был утвержден к производству в третьем квартале 1957 года. Но снова отсутствие финансирования и опыта на Уральском заводе оттянули серийный выпуск почти на год.

Кроме грузового и газогенераторного вариантов, в октябре 1957 года была создана всеприводная модификация УралЗИС-381 с раздаточной коробкой и передним мостом от ГАЗ-63 - трехсторонний самосвал УралЗИС-358. На шасси «УралЗИС-355М« устанавливались множество специализированных кузовов как заводского изготовления, так и построенных в автохозяйствах. Очень были распространены молоковозы АЦМ-2,3 Новотроицкого машиностроительного завода, бензовозы АЦ-2,6-355М Еманжелинского механического завода, ассенизационные автомобили АНМ-355М, передвижные

В 1946 г. Челябинский автокрановый завод освоил выпуск механических кранов К-32, больше половины из 1500 таких автокранов, построенных с 1946 по 1956 г., использовали шасси «УралЗИС-355». Фото автора

УралЗИС-355М выпускался с 1957 по 1965 г. На этом снимке, сделанном в 1962 гю, представлен экспортный вариант с хромированными ободками фар и колпачками ступиц.
Фото с разрешения О.К. Федулова

www.autotruck-press.ru

Передвижная компрессорная станция АПКЕ-6 П-8 на шасси «УралЗИС-335М» на строительстве кинотеатра «Октябрь» на Новом Арбате в 1967 г. Фото автора

компрессорные станции АПКС-6П-8.

Первоначально грузовик УралЗИС-355М предназначался для поставки на целину, но постепенно он завоевывал все большее признание автотранспортников и «растекался» по всемуСоюзу. Потребители полюбили его теплую цельнометаллическую кабину с современной системой отопления, электрическими стеклоочистителями и другими удобствами, которых на ЗИС-5 не было. Однако в Москве, Ленинграде и других крупных городах УралЗИС-355М не прижился, зато в подмосковном Воскресенске городская база была полностью укомплектована этими грузовиками. Только что созданное в 1956 году всесоюзное внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» предлагало грузовик иностранным покупателям, но особо много желающих покупать промежуточную модель между ЗИЛ-164 и ГАЗ-51 не нашлось, хотя некоторое количество УралЗИС-355М поставили в Финляндию и Афганистан.

Последний УралЗИС-355М сошел с конвейера 16 октября 1965 года. Таким образом, трансформируясь с годами, базовая компоновка грузовика ЗИС-5 продержалась на конвейере 34 года. На Уральском автомобильном заводе с начала шестидесятых годов началась подготовка к производству полноприводных вездеходов Урал-375, о которых мы расскажем в следующем номере.

	УралЗИС-5М	**УралЗИС-352**	**УралЗИС-355**	**УралЗИС-355М**
Год выпуска	1951-1955	1952-1956	1956-1958	1958-1965
Число мест:				
в кабине	2	2	2	2
в кузове	16	-	18	18
Грузоподъёмность, кг:	3000	2500	3000	3500
Двигатель				
Тип	карбюраторный, четырехтактный	газовый, четырех-тактный	карбюраторный, четырехтактный, водяного охлаждения	
Число цилиндров	6	6	6	6
Рабочий объем, см^3	5550	5550	5550	5550
Степень сжатия	5,3:1	7,0:1	5,7:1	6,0:1
Мощность, л/с., при об/мин	76/2 400	45/2 400	85/2 600	95/2 600
Число скоростей в коробке передач	4	4	4	4
Передаточное отношение главной передачи	6,27	7,67	6,27	6,27
Размер шин	210-20	210-20	210-20	8,25-20
Габаритные размеры, мм				
длина	6125	6197	6060	6290
ширина	2335	2280	2280	2280
высота	2160	2280	2160	2095
Внутренние размеры кузова, мм				
длина	3070	3070	3073	3540
ширина	2070	2070	2070	2069
высота бортов	578	578	578	590
Колесная база, мм	3810	3810	3810	3824
Снаряженная масса, кг	3100	3670	3150	3400
Максимальная скорость, км/ч	60	50	70	75
Контрольный расход топлива, л на 100 км	29	25 кг чурок 40% влажности	27	24
Количество построенных машин	67 900	2400	95 800	192 000

ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

Ф.И.О. подписчика

Название организации

Адрес доставки: индекс **область**

город **улица**

дом **корпус** **квартира**

Контактный телефон **факс**

E-mail

Прошу оформить подписку на следующие номера (отметить X или V):

№1,2004 ☐ **№2,2004** ☐ **№3,2004** ☐ **№4,2004** ☐ **№5,2004** ☐ **№6,2004** ☐

в количестве **экземпляров каждого номера**

ОБРАЗЕЦ

	ООО «ФАЭТОН-ДИС»		
	Расчетный счет 40702 8105 4044 0105 886 Сбербанк России г. Москва Химкинское ОСБ № 7825		
	наименование банка Корреспондентский счет 30101810400000000225 БИК 044525225		
	ИНН 7732114224		
	Фамилия, и., о., адрес плательщика		
	Вид платежа	Дата	Сумма
	Подписка на журнал «Автотрак» с №___по №___в кол-ве экз.		
Кассир	Плательщик		

	ООО «ФАЭТОН-ДИС»		
	Расчетный счет 40702 8105 4044 0105 886 Сбербанк России г. Москва Химкинское ОСБ № 7825		
	наименование банка Корреспондентский счет 30101810400000000225 БИК 044525225		
	ИНН 7732114224		
	Фамилия, и., о., адрес плательщика		
	Вид платежа	Дата	Сумма
	Подписка на журнал «Автотрак» с №___по №___в кол-ве экз.		
Квитанция Кассир	Плательщик		

Вы можете подписаться на любое количество номеров. Цена одного номера - 60 руб. 00 коп.

Чтобы подписаться на журнал необходимо:

Для юридических лиц:

- **заполнить учетную карточку подписчика и отправить ее по факсу (095) 572-82-54 или по почте: 119633, Москва, а/я 117. Журнал «Автотрак». В течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты.**

Для частных лиц:

- **заполнить учетную карточку подписчика;**
- **заполнить по образцу платежное поручение и оплатить его в сбербанке;**
- **отправить учетную карточку и копию платежного поручения по факсу (095) 572-82-54 или по почте: 119633, Москва, а/я 117**

www.autotruck-press.ru

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

Журнал «Автотрак» приглашает к совместному участию в выставках и других PR-акциях владельцев старинных, эксклюзивных, тюнинговых и прочих необычных грузовиков и автобусов Т.: (095) 796-8384

Вольво-F10 90 г.в., белый, дв. 330 л.с., 900 т.км, п/прицеп Фрухауф Нетам, 86 г.в., тент, штора, борт, ворота, 86 куб.м, капремонт. т.(0852) 48-01-88

Вольво-F12 глобертроттер, 90 г.в., белый, 580 т.км, 400 л.с., 4х2, Вебасто, на воздухе; п/п Vanhool тент, 91 г.в., 87 куб., 33 е.п., 27.000$. Торг. т.8-903-692-62-35

Вольво FH12, 1997 г.в., красный, 610 тыс. км., 380 л.с., Евро-2, имею сертификат, VEB-тормоз, кондиционер, автономка, пневмоподвеска, кабина Globetrotter. Полуприцеп Kogel SN-24, 1993 г.в., 90 куб. м., тентованный, оси SAF, ТО-2 проведено 01.05.04. Тел. 8-910-647-20-36 или (08231) 2-30-69, Игорь

Вольво-FL7 245 л.с., 89 г.в., 840 т.км, 11 т, термо, 36 куб.м, 18 е/п, 7.6х2.47х2 м, белый, лифт, п/спальник, раб. сост. 11.000 евро. Торг. Срочно. т. 749-43-69

Вольво-FH12 97 г.в., белый, 800 т.км, 380 л.с., Евро-II, L-пакет, тент 60 куб.м, макс. компл. + тандем тент борт 60 куб.м, б/п по РФ, 100% там. т.(0832)22-78-37 в Брянске

ДАФ-55 180 л.с., 96 г.в., 50 куб.м, белый, 430 т.км, гидроборт, 7.5 т, 1 г. в России, 13.500$. т.8-910-667-98-98

ДАФ-95 360, 94 г.в., 900 т., фен, ц.смазка + п/прицеп Floor, 94 г.в., BPW, пневмо, голубой, 26.500 евро. т.(8452) 59-86-47 (Саратов)

ЗиЛ-131 83 г.в., хаки, с хранения, возможна любая комплектация: борт, кунг, лесовоз. 130 тыс. руб. т. 8-910-461-25-29

Ивеко или ДАФ, сед. тягач + п/прицеп 82 куб. м., возьму в аренду с последующим выкупом. Возможна частичная предоплата. Тел. (88622) 65-11-91

Ивеко 90 г.в., белый, дизель 2.5 - кап. ремонт, КПП-5 мех., снят с учета, осмотр г. Королев, 4200$, торг. т. 8-901-750-68-12

Ивеко-Евро-Стар Евро-II, 97 г.в., красно-желт., 680 т.км, автоном., конд., нов. рез. + АКБ, п.эл.пакет, 27.900$ + п/п 96 г.в., синий, ABC, подъем. ось BPW. 6.000$. т. 8-916-614-47-89

Ивеко-Евростар LD240E42, 96 г.в., 420 л.с., г/п 15500 кг, прицеп Yesve AWK 18/2L, 91 г.в., г/п 13500 кг, желтый, сцепка 118 куб.м, цена договорная. т.8-903-140-16-98 Сергей

Интернешнл-9200 седельный тягач, 2001 г.в., белый, 400 т.миль, 3 оси, пневмоподвеска, 400 л.с., КПП 10-ст., кондиц., идеал. сост., в РФ не работал. т. 768-99-71

Интернешнл-9800 99 г.в., 6х2, 400 л.с., синий, сед. тягач, 500 т.км, 26.000$. т.(812) 225-88-31

Интернешнл-9800 98 г.в., желтый, 500 т.км, КПП-9 овердрайв, конд., дв. Камминс 11 л, 375 л/с, обогрев баков, 2 спал. места, б/п по РФ. т.215-57-79

КРАЗ-256Б самосвал, кап. ремонт двиг., АКБ нов., отл. сост., 12846 км, 91 г.в., зеленый, 300.000 руб. т. (84593) 5-01-22, после 20.00

МАЗ-53371029 95 г.в., синий, бортовой тент, 120 т.км, г/п 8 т, требует мелкого ремонта, срочно, 150.000 руб. т. 8-903-666-45-23

МАЗ-54323 98 г.в., серый, 170 т.км, бак 500 л, тахограф, п/прицеп МАЗ-9758-30, 98 г.в., рессорный, 82 куб.м, можно по отдельности. т. 8-910-745-74-65 в г. Белгороде

МАН-19.402, тягач, 1994 г.в., 400 л.с., кабина Командор, автономка, отл. сост., + п/прицеп Шмитц, 86 куб.м., тент, сдвижная крыша, пневмо, 3 оси. Тел. 8-902-834-39-39 или (3422) 45-40-33

МАН-12.232 90 г.в., с прицепом Sommer, общ. объем 121 куб.м, бел., 999 т.км, дв. 400 тыс. после кап. рем., возм. разд. 18.500$. т.102-80-07

МАН-19.403 95 г.в., белая кабина, 620 т.км, АБС, ГУР, Вебасто, прицеп 92 г., шторка, тел., 2 спал., центр.смазка, Евро-2, прицеп 3-осн., 13.5 м, 30 т.евро. т.(8432) 94-51-47 в Казани

МАН-19.422 93 г.в., черный, сед.тягач, 995 т.км, кап.ремонт 04.2004 г.+ п/прицеп Шерау 92 г.в., Термокинг реф. 82 куб. м, 33 п. пневмо, оси BPW, 29.500$. т.502-32-02

МАН-26.422 94 г.в., сед. тягач, синий, 6х2, задн. подъем. ось, 2 спал., автоном., спойлер, нов. имп. рез. + п/п МАЗ-9506, самосвал, 2003 г.в., 900 т.км, в Москве 8 мес., 39.000$. т. 772-07-79

Мерседес-1838 95 г.в., белый, 600 т.км, 380 л.с., АБС, полуприцеп Когель SN24, 93 г.в., 86 куб., в РФ с 2001 г., борта, клапан. т. 740-89-34

Мерседес-814 91 г.в., синий, мебельный фургон, гидроборт, спойлер, пробег 350 тыс. км, хорошее сост., 11.000$. Торг. т. 504-64-18

Мерседес-817 95 г.в., красный, АБС, подогрев зеркал, люк, пневмо сиден., гидролопата, 320 т.км, тент, 40 куб.м. т. 8-501-222-31-93

Мерседес-Вито-108D дизель, 96 г.в., белый, 167 тыс. км, МКПП, в хор. сост., 12.500$. т. 8-916-394-92-01

Рено-Магнум-АЕ385 96 г.в., 385 л.с., АВС, клима, круиз, Вебасто, горн.торм., 550 т.км, голубой + п/пр Нетам Фринауф, 95 г.в., серебряный, 34 е.пал. 30500 евро. т. 8-916-122-74-60

Рено-Магнум-АЕ500 92 г.в., 503 л.с., зеленый, 980 тыс. км, эл. пакет, магн., блокировка, ретарда, 2 спал., хор. резина, автономка, продаю, 12.000 у.е. т. 8-916-637-26-12

Скания-113М 360 л.с., 91 г/в, белый, 460 т.км, 2 спальн., Вебасто, ретарда, ленивец, хол.(-30 гр.), 380V+диз. термокинг, 45 куб.м, бок.дв., гидроборт, 22500 евро т. 8-916-797-35-06

Скания-114 2000 г.в., автовоз + прицеп на 9 а/м, желтый, 600 т.км, 110.000 евро. т.(812)225-88-31

Скания-124L 98 г.в., 530 л.с., 500 т.км, Топлайн, есть все, нов. резина, бел. п/приц.-реф. Ламберет, 96 г.в., Карриер, 86 куб.м. т. (0722) 53-41-36 Белгород

Скания-P113 92 г.в., 400 л.с., белый, топлайн, ABS, Вебасто, эл. пакет, круиз, 2 спал., блокировка, 770 тыс. км, бак 700 л, 12.800 евро. т. 8-910-901-45-90 Олег

Татра-815 P17 UDS 114, 89 г.в., желтый, проб. 6900, из Ч.Р, 05.04.2004, сост. отличн., 40 т.$. Торг. Срочно. т. 8-916-474-94-26

Фрейтлайнер Аргоси, 1999 г.в., отл. сост., двиг. Cummins ISM, пневмоподвеска и кабина, кондиционер, эл. пакет, резина 100%, после предпродажной подготовки, $35 000. Тел. 8-910-468-59-86

Фрейтлайнер-FLC Центури Классик, 500 л/с, 98 г.в., 550 т.миль, красный, 32.500$. т. 215-57-79

Полуприцеп Бергер, 95 г.в., серый, ABS, BPV мосты, дл. 13.6, объем 89 куб.м, клапан, новый тент, остаток резины 40%, в РФ с 2002 г., хор. сост., 13.000 у.е. т. 8-926-530-83-33

Полуприцеп-рефрижератор Грей-Адамс, 93 г.в., 33 пал., пневмо, АБС, оси РОР, подъемн. ось, в хор. сост., белый. т. 8-903-697-31-21 после 18.00

Полуприцеп Россарт, бортовой, с тентом, 2000 г.в., красный, 100 куб.м, 3 оси, оси SAF, АБС, сост. отл. 20.000$. т. 768-99-71

Рассмотрим варианты приобретения грузовиков Tatra 148 в любом состоянии, а также запчастей и литературы по этим грузовикам. т. 8-905-513-51-32, Дмитрий

Журнал «Автотрак» Приглашает к сотрудничеству талантливых, энергичных, разбирающихся в технике авторов Т.: (095) 796-8384

ОБЪЯВЛЕНИЕ

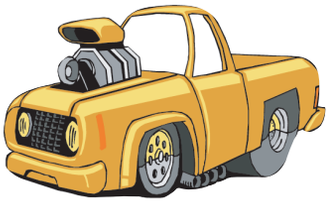
БЛАНК

Для ответа: телефон или иной способ связи

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

Журнал «Автотрак» Ищет менеджера по рекламе Т.:(095)796-8384

www.autotruck-press.ru



Поздний вечер. С автовокзала отправляется междугородний автобус - на заднем сиденье сидят двое «голубцов». Когда совсем стемнело, один другому говорит:
- Вениамин, я тебя безумно хочу прямо здесь и сейчас.
Тот ему отвечает:
- Ты что? Ведь люди же кругом!
- Так они все спят!
- Да не спят они!
- Спят они! Я сейчас проверю - поднимается и спрашивает у пассажиров «противным» голоском:
- Граждане! Может быть, у вас найдется пепсиколки попить?
В ответ молчание. Голубые, значит, начинают заниматься своим делом, занимаются всю ночь и к утру затихают. Наступает утро, автобус уже подъезжает к городу, и тут внезапно одному дедку впереди становится плохо. Рядом сидящая с ним дама начинает беспокоиться:
- Ой, дедушка, вам плохо? Может, таблеточку вам попросить у пассажиров?
Дедок при этих словах вздрагивает, меняется в лице и кричит:
- НЕТ! НЕ НАДО!
- Ой! А почему? - интересуется дама.
- Да тут вчера вечером один парень попросил попить, так его за это потом целую ночь в задницу трахали...

Мужик на «Запоре» приезжает в Мерседесовский центр и говорит:
- Я вот тут пару сотен баксов подкопил. Поставьте мне что-нибудь от Мерседеса.
- Нет проблем! Приходи через пару часиков.
Погулял мужик, вернулся.
- Все, - говорят, - пробуй.
Мужик завелся, ХОП! и машина вмиг за горизонтом скралась. ХОП! Через миг обратно.
- Ни хрена себе, - говорит мужик. - Класс! А почему машина обратно возвращается?
- А потому, что на твои деньги у нас только моторчик для «дворников» нашелся!

Отец купил новый автомобиль и взял маленькую дочку в свою первую поездку к бабушке. После их возвращения мать спросила, как они съездили. «Сказочно, - выдохнул ребенок. - Представь себе, мы встретили четырех идиотов, трех полных болванов и пять волов, которые вообще не умеют управлять».

На автомобиле, именуемом в народе «козел», к месту происшествия подъехали люди, именуемые в народе тем же словом.

- Ну что, КАМАЗ, танки грязи не боятся?
- Ты же не грязь, ты же мусор!

Дети в школе пишут предложение: «В углу скребет мышь». Вовочка тянет руку:
- Марь Иванна, а кто такой «Вуглускр»?

Сидят два бурундука на берегу реки и вяжут шапочки. Подходит слон и спрашивает:
- Река глубокая?
1-й бурундук:
- Глубокая, очень...
Слон:
- А дно как?
1-й бурундук:
- Песочек, отличное дно...
Ну, слон разбегается, ныряет, в реке ударяется головой об камни, застревает, ноги торчат, везде кровь..
2-й бурундук первому:
- Зачем ты слона обманул?
- А зачем ты вчера мою шапочку распустил???

Из рапорта:
«Сержант Петров оштрафовал проезжающий каток за отсутствие запаски и лысую резину».

Штирлиц стоял на своем. Это была любимая пытка Мюллера

Мужчина - как клубок: когда женщина выпускает его из рук, он распускается, а когда берет его в руки, он сматывается.

Встречается тучка с тучкой и одна другой говорит: «Давай-ка отольем!»

Новости науки: «Нашими учеными разработан новый луноход, отбирающий пробы грунта у американцев».

Утро. Коровник. Заходит в зюзю пьяная доярка. Корова:
- Ну что, опять нализалась?
- Ммммууу-ууу...
- Да ладно уж, держись за вымя, а я попрыгаю...

Что такое "Возбужденный колобок"?
Это карамелька "Чупа-Чупс"!!!

Люблю когда пиво правильное. Вот водка - правильное пиво!

Великая Отечественная война, концлагерь.
Открывается дверь в барак, вбегает эсесовец:
- Хохлы есть?
- Нет, всех на работы увели.
Бежит в следующий барак:
- Хохлы есть?
- Нет, всех замучили!
Бежит в последний барак:
- Есть хохлы?
- Да вон последнего в газовую камеру повели!
Эсесовец добегает до газовой камеры, успевает просунуть ногу в закрывающуюся дверь и кричит:
- Хохлы есть?
- Ну, есть...
- Слушай, мужик, нужно срочно кафель положить. Сколько возьмешь?
- 50 евро за метр.
- Ты что? Всегда же 25 было!
- 50 евро...
- Ну, давай за 30!
- 50!
- Ну, давай за 40!!
- Дверь закрой...