

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

# АВТОТРАК

№5 2003

**Мужские  
забавы**

**Могучий  
«Фред»**

**Опыт  
эксплуатации  
Volvo FH12**





# Хороший работник – довольный работник



## Новый "Актрос" на службе Вашего благополучия

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

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

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

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

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



Mercedes-Benz

Официальные дилеры "Мерседес-Бенц" в России:

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

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



# О козлах и чиновниках 2

родолжая тему организации дорожного движения и беспорядка на дорогах, поднятую в предыдущем номере, хочется отметить, что «запрягать телегу впереди лошади» – национальный способ бытия. Мы боимся с последствиями, но не замечаем причины.

Грузовики в городе скоро начнут отстреливать в прямом смысле слова. Но только частников. Приближенные к чиновникам перевозчики проблем не испытывают: родственные или финансовые связи лучше любого пропуска.

А вот о причине появления большегрузных автомобилей в городе чиновники распространяться не любят. Подразумевается, что перевозчик ездит по городу исключительно в целях отравления атмосферы или, в лучшем случае, к теще на блины. Ну хобби у него такое. А то, что в центре города располагаются промышленные предприятия, склады или стройки века, – этого никто в расчет не принимает. Так вот, знайте, дорогие наши слуги народа, – именно эти предприятия являются заказчиками и потребителями большегрузного транспорта. И на 20-тонном автопоезде никто не собирается перевозить мешок цемента или ящик воды, для этого есть «Газели». В силу производственной необходимости и элементарного экономического расчета выгодней, дешевле и экологически безопаснее перевезти 20 т груза на автопоезде, а не на полтора десятках «Газелях». Это очевидно первокласснику, но не чиновникам.

Поэтому для того, чтобы уменьшить количество тяжелых грузовиков в городе, надо ликвидировать причину их появления – вынести из центра предприятия – потребители таких машин. У нас работы меньше не станет – мы также будем возить этот груз, но на другой адрес. Зато не будет поводов лишней раз давать взятки чиновникам и гаишникам за разрешение въехать в город. Транспортную проблему в городах надо решать – никто с этим не спорит. Но почему это

сводится только к поиску козлов отпущения? Цифры говорят сами за себя: грузовой транспорт составляет только 4% (включая развозные «каблуки») от общего количества зарегистрированных в Москве автомобилей. Капля в море. На городские пробки эта цифра никак не влияет. При чем здесь грузовики?

Но картина, когда гаишники на МКАД вытаскивают грузовики из потока машин без причины, – сплошь и рядом. А, между прочим, МКАД – магистраль, где остановка запрещена. И часто приходится наблюдать такую сцену. На автомагистрали в правом ряду стоит грузовик, впереди него, спрятавшись от транспортного потока, машина мента. По всем правилам безопасности гаишник должен на любой дороге, а на автомагистрали особенно, выставить свою машину с включенными спецсигналами сзади грузовика так, чтобы движущемуся транспорту было видно заранее место остановки. Так и делают полицейские во всем мире. И только наши трусливо прячутся за остановленной машиной и вымогают бабки. Сколько аварий произошло только из-за этого, главное гаишное начальство или скрывает, или не знает.

Но хватит о грустном. В августе журналу «Автотрак» исполняется три года. Мы не называем себя международным журналом, как большинство аналогичных изданий. Но нас читают и в Грузии, и в Белоруссии, и в Польше, и на Украине, и в Казахстане. Нам пишут письма и из Норильска и Сочи, Владивостока и Мурманска. Мы пишем для тех, кто использует коммерческий транспорт и работает на нем, – мы работаем для активных людей, потому что сами из вас. Мы понимаем и знаем наши проблемы и нашу специфику. Мы не все можем, не все успеваем, у нас есть ошибки. Но у нас есть знания, есть опыт, есть желание, и мы знаем, куда двигаться, чтобы журнал был более интересным, полезным и востребованным. Спасибо нашим читателям за сотрудничество и диалог. И, как говорится, ни гвоздя, ни жезла.







# В номере

5/2003:

2

**ПОДПИСКА  
ЧЕРЕЗ  
РОСПЕЧАТЬ И АПР**  
 Роспечатать  
Индекс ..... **81170**  
**АПР**  
Индекс ..... **41762**

..... О козлах и чиновниках 2  
 ..... Новости  
 ..... Ворон ворону глаз не выключает  
 ..... О «пользе» взятки...  
 ..... «Экзотика-2003»  
 ..... Записки «бесправного» журналиста  
 ..... Грузовик 2026 года: версия Scania  
 ..... Scania Longline  
 ..... Мужские забавы  
 ..... Нам пишут  
 ..... Hyundai County стал двухдверным  
 ..... Реанимация по-русски  
 ..... Western Star встает на рельсы  
 ..... Дуракам закон не писан  
 ..... Аварии на дорогах: кто виноват и что делать?  
 ..... Новости  
 ..... Могучий «Фред»  
 ..... Опыт эксплуатации Volvo FH12  
 ..... Freightliner экспериментирует  
 ..... Словарь американизмов  
 ..... Топливные присадки  
 ..... Срок службы моторных масел  
 ..... «ГАЗ-66» – 33 года без выходных  
 ..... Объявления  
 ..... Подписка  
 ..... Анекдоты

**1** от редакции .....  
**4** новости .....  
**6** закон и человек .....  
**8** закон и человек .....  
**10** выставки .....  
**12** юбилей .....  
**14** взгляд в будущее .....  
**18** новинки .....  
**20** тест-драйв .....  
**27** шоферская страница .....  
**28** новинки .....  
**30** делимся опытом .....  
**32** спецтехника .....  
**34** стоп-кадр .....  
**36** актуально .....  
**42** новости .....  
**50** встречи на дорогах .....  
**54** эксплуатация .....  
**62** новинки .....  
**64** между делом .....  
**66** ликбез .....  
**68** ликбез .....  
**70** архив .....  
**76** продаю .....  
**78** подписка .....  
**80** юмор .....



# АВТОТРАК

Главный редактор: Дмитрий Жигульский  
Коммерческий директор: Феликс Бекерман  
Обозреватели: Александр Новиков  
Александр Евдокимов  
Корреспонденты: Андрей Дмитриев  
Кирилл Константинов  
Дизайнер: Инна Валентик  
Распространение: Рустам Салимжанов  
Реклама: Лариса Золотова  
Эмилия Великанова  
Адрес редакции: Химки, ул. Московская,  
д. 21, комната 424  
Адрес для писем: 119633 Москва, а/я 117,  
«Автотрак»  
E-mail: [Autotrak@rol.ru](mailto:Autotrak@rol.ru)  
Телефон/факс: (095) 572-8254  
Телефон: (095) 749-4550  
Телефон: (095) 796-8384

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

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







## ■ Лужков подыскал для «ЗИЛа» новое место

Настойчивые заявления Правительства Москвы о необходимости переноса промышленных объектов из центра столицы могут обернуться для «ЗИЛа» сменой прописки.

Замминистра экономики и промышленности Татарии Сергей Мухин заявил, что мэр Москвы Юрий Лужков и президент республики Минтимер Шаймиев утвердили протокол, который де-факто предусматривает перенос производственных мощностей «ЗИЛа» на «КамАЗ». Будет ли переведено в Татирию все производство грузовиков из Москвы или его часть, окончательно еще не решено. Тем не менее эксперты уже прорабатывают детали переезда. Если учесть, что производственные показатели «ЗИЛа» неуклонно снижаются (выпуск машин в 2002 году составил 11,8 тыс. по сравнению с 16,2 тыс. в 2001-м), перенос мощностей может дать вторую жизнь заводу. Более дешевая рабочая сила и менее изношенное оборудование на новом месте способны снизить себестоимость производства. Для «КамАЗа» это будет означать загрузку простаивающих мощностей. В 2002 году он произвел 21,7 тыс. машин при возможном объеме около 100 тысяч.

«Кроме того, запуск в производство ЗИЛ-3150 («Бычок») позволит «КамАЗу», до сих пор специализирующемуся на средне- и большегрузных машинах, освоить рынок грузовиков малого класса. Расширение номенклатуры укрепит позиции завода внутри страны, которые он в последнее время уступает белорусским МАЗам и подержанным иномаркам, – считает вице-президент ИГ «Атон» Александр Агibalов. – Однако основную ценность представляет земля, на которой расположен «ЗИЛ». Это 264 га. После переезда завода в Татирию несколько сотен гектаров неподалеку от Садового кольца, согласно программе по репрофилированию территорий промзоны, отойдут под застройку жилья либо коммерческих объектов. Ввиду отсутствия рынка земли сложно оценить стоимость участка, но аналитики полагают, что это никак не менее \$1 млрд. Поскольку право распределять инвестпроекты между застройщиками принадлежит Правительству Москвы, нетрудно догадаться, кому выгоден переезд завода.

В ноябре прошлого года Лужков распорядился передать управление заводом, контрольный пакет которого принадлежит Московскому правительству, бывшему первому замгендиректору «КамАЗа» Виктору Беляеву. А тот в декабре назначил гендиректором «ЗИЛа» Константина Лаптева. Оба являются выходцами из команды Олега Дерипаски.

В то же время пока непонятно, кто оплатит перенос производства – ни у главного акционера «ЗИЛа», ни у «КамАЗа» на это нет средств. По итогам прошлого года Камский автозавод получил 78 млн. руб. прибыли лишь за счет списания долгов перед бюджетом Татарии. Не исключено, что инвестировать проект будет предложено Олегу Дерипаске, который взамен может получить как долю в «КамАЗе», так и часть «зиловской» земли.

## ■ Пассажирская «ГАЗель» прошла сертификационные испытания

На Дмитровском полигоне успешно завершены сертификационные испытания микроавтобуса ГАЗ-32212 «ГАЗель». После множества происшествий с участием этих автомобилей Горьковский автозавод внес конструктивные изменения в пассажирскую версию микроавтобуса. Теперь ГАЗ-32212 рассчитан на 12 посадочных мест, сиденья оснащены трехточечными ремнями безопасности и подголовниками. В салоне имеются поручни, ограждения, указатель аварийного выхода, а сиденья размещены по ходу движения. Автомобиль выполнен в полном соответствии с Правилами ЕЭК ООН и соответствует всем требованиям безопасности, предъявляемым при сертификации автомобилей категории М2, в том числе предназначенных для маршрутных перевозок.

## ■ «ГАЗели» и «Соболи» – с ЕВРО-3

В ОАО «ГАЗ» началась подготовка производства автомобилей семейств «ГАЗель» и «Соболь» с двигателями ГАЗ-5602, соответствующими международным экологическим нормам ЕВРО-3. Производство автомобилей ЕВРО-3 готовится в соответствии с программой правительства по обеспечению соответствия автомобилей, выпускаемых в России, международным требованиям. Кроме этого, решается задача по обеспечению экспортных поставок в страны, где приняты нормы токсичности ЕВРО-3. Автомобили, соответствующие требованиям ЕВРО-3, будут оснащены дизельным двигателем ГАЗ-5602 с турбонаддувом и охлаждением наддувочного воздуха. ГАЗ-5602 является дальнейшим развитием двигателя ГАЗ-560, производство которого освоено в ОАО «ГАЗ» по лицензии австрийской фирмы Steyr. Конструкторы автозавода разработали новую систему управления топливopодачей, которая обеспечивает выполнение двигателем ГАЗ-560 норм ЕВРО-3. До конца года планируется разработать конструкторскую документацию, провести оценочные и сертификационные испытания на соответствие требованиям Правил ЕЭК ООН, провести подготовку производства автомобилей ЕВРО-3. Первые автомобили, соответствующие международным экологическим нормам, сойдут с конвейера в конце 2003 – начале 2004 года.





## ■ Top Star для клуба BVB 09 Боруссия, Дортмунд

Футбольный клуб BVB 09 Borussia Dortmund получил свой новый автобус – MAN Lion's Star Top Star. Трехосный междугородний автобус с увеличенной высотой пассажирского помещения в исполнении Lurus будет обеспечивать комфортабельную и безопасную перевозку от одного футбольного поля к другому членов одной из самых успешных команд лиги, занявшей в последнем сезоне третье место и тренером которой является Матиас Заммер.

Внутреннее оснащение сделано в сотрудничестве с фирмой Frenzel: 30 сидений, распределенных по длине 13,8 м, обеспечивают достаточную свободу движения для ног. Они оснащены комбинациями стол/подставка для ног, регулируемые электронным способом, и благодаря этому обладают максимально возможной комфортабельностью. Два клубных стола для переговоров могут опускаться и за счет этого использоваться многофункционально. То, что бросается в глаза, – это автомат для горячих напитков, который всегда имеет наготове достаточное количество кофе и чая.

С помощью четырех жидкокристаллических индикаторов профессионалы могут прослеживать маршрут через навигационную систему или одну из многих телевизионных программ, которые улавливает спутниковая установка. Восемиканальный модуль на сидячих местах, вмонтированный между сиденьями, делает возможным для каждого члена команды выбрать свою индивидуальную музыкальную программу. 16 динамиков в потолке без наушников обеспечивают хорошее звучание для всех пассажиров салона. Затемненные специальной пленкой стекла обеспечивают игрокам необходимый покой до игры и после нее, не ухудшая видимость из салона наружу.

### Технические данные Lion's Star (RHS 464)

Длина	13,800 мм
Ширина	2,550 мм
Высота	3,385 мм
Круг поворота	около 11,048 мм
Двигатель	вертикальный двигатель с 6-рядными цилиндрами MAN D 2876 LOH 03 (Euro 3)
Мощность двигателя	338 кВт / 460 л/с
Крутящий момент	2,100 Nm при 900 – 1,300 1/мин
Уплотнение	17:1
Коробка передач	автоматическая коробка передач ZF AS Tronic 12 AS 2300 B с интардером
Колеса и шины	восьмикратная ошиновка Michelin 295/80R22,5 с алюминиевыми дисками в полированном исполнении, размер дисков 22,5x8,25
Рулевое управление	ZF-гидравлическое управление Typ Servocomtronic 8098, руль управления с 4 спицами, обтянут кожей
Количество сидячих мест	30



5

## ■ ЗАО «ДаймлерКрайслер Автомобили РУС» представляет статистику продаж за I полугодие 2003 года

### МАЛОТОННАЖНЫЕ АВТОМОБИЛИ

В течение первых шести месяцев 2003 года в России через официальную дилерскую сеть были проданы 111 малотоннажных автомобилей марки Mercedes-Benz. На небольшое снижение продаж в I квартале в этом сегменте сказалась смена модельного ряда V-класса. Продажи малотоннажных автомобилей Vito и Sprinter возросли на 42 и на 137% соответственно.

Класс автомобилей	Результаты		Динамика
	I полугодия 2002 г.	I полугодия 2003 г.	
Vito	12	17	+ 42%
Sprinter	19	45	+ 137%
Vario	1	13	-
V-класс	73	35	- 52%
Vaneo	1	1	-
Общий объем продаж малотоннажных автомобилей	106	111	+ 5%

Кроме того, были заключены договоры на производство еще 48 автомобилей. Эти поставки будут реализованы в течение 2003 года.

### ТЯЖЕЛЫЕ ГРУЗОВИКИ

В 2003 году ЗАО «ДаймлерКрайслер Автомобили РУС» представило вниманию российской публике обновленный грузовой автомобиль Mercedes-Benz Actros, а также самосвалы Mercedes-Benz SKT 1823K и Mercedes-Benz SKT 3028K.

Класс автомобилей	Результаты		Динамика
	I полугодия 2002 г.	I полугодия 2003 г.	
Actros	78 из них: седельные тягачи – 54 прочие – 24	145 из них: седельные тягачи – 78 прочие – 67	+86%
Atego	3	16	+433%
Axor	-	8	-
Общий объем продаж тяжелых грузовиков	81	169	+ 108%

Кроме того, были заключены договоры на производство еще 115 автомобилей. Эти поставки будут реализованы в течение 2003 года.





# Ворон ворону глаз не выклюет



Совсем недавно каждый большой мост через реку был огражден колючей проволокой и его круглосуточно охраняли два дядьки с трехлинейками. Меня это всегда здорово веселило. Дядек с мостов убрали, проволоку колючую растащили, а мосты стоят. Убери с трасс добрую половину постов ГИБДД, только лучше станет. Одно время на Новорязанке в Островцах закрыли пост ГАИ, а в помещении стали торговать цветами. Проезжающий народ радовался.

Заслуженно дурной репутацией пользуется в дальнебойном мире Аксайский пост. Сам пост и мост через Дон водители называют «золотыми». Крови гаишники Аксайского поста у водителей попили – Дон из берегов выйдет. На отобранные ими у водителей деньги можно не один мост построить, да не простой – золотой. Соловей-Разбойник

по сравнению с аксайскими гаишниками просто мальчик. Беспредел, творящийся на этом посту, особенно в ночное время, вам хорошо известен.

13 мая 2003 года примерно в 22 часа 20 минут на Аксайском посту ГИБДД были остановлены два водителя из Нижнего Новгорода. Водители Александр и Евгений везли из Сочи в Нижний лук репчатый в мешках. У каждого в кузове было по 800 мешков лука. Проверив документы у Александра и Евгения, гаишники заявили, что в кузовах не по 20 тонн лука, а по 25 тонн. Они потребовали уплатить «за проезд» по 3000 рублей с каждого, в противном случае гаишники угрожали поставить машины на штрафплощадку, а водителей передать в ОБЭП.

Примерно в 22.40 о вымогательстве взятки у водителей было заявлено по тел. 8-8632 49-34-04 дежурному по УГИБДД Ростовской об-


ласти. Дежурный, внимательно выслушав сообщение, заявил, что факт вымогательства взятки сотрудниками ГИБДД Аксайского поста у водителей Александра и Евгения не установлен. В отношении водителей сотрудниками ГИБДД Аксайского поста составляются протоколы об административном задержании, т.к. они перевозят на 5 тонн лука больше, чем указано в сопроводительных документах. Водители на основании протокола будут задержаны. Автомобили с грузом будут поставлены на «штрафную стоянку». Обязанностью дежурного было принять заявление о вымогательстве и проверить. Не знаю, что побудило дежурного проигнорировать заявление, но он на это пошел. Ворон ворону глаз не выклюет.

Водителей держали на посту, время шло. Около 23.15 я позвонил непосредственно на Аксайский

пост ГИБДД по тел. 8-8632 57-30-43 и имел содержательную беседу с капитаном милиции Давакяном (так он представился). Капитан Давакян заявил мне, что «вся смена, несущая службу на Аксайском посту, денег с проезжающих водителей не берет ни копейки. Водители Александр и Евгений бегают около поста и сами предлагают сотрудникам ГИБДД по 1000 руб. с машины (за что водители предлагают деньги, не пояснил). Действуя строго по закону, сотрудники ГИБДД уже приступают к составлению протокола». Я был вынужден обратиться за помощью к дежурному по ГУ ГИБДД МВД России. Только после вмешательства дежурного по ГУ ГИБДД МВД России сотрудники Аксайского поста приступили к составлению протоколов. Примерно в 00.15 копии протоколов об администра-



Все посты ГИБДД в России пользуются дурной славой. Самый плохой пост это тот, мимо которого ты сейчас проезжаешь. До настоящего времени я не понимаю, в чем государственная польза и необходимость такого количества постов ГИБДД. Зачем государству требуется такое количество гаишников на стационарных постах — уму непостижимо.

  
МВД России  
ГУВД Ростовской области

УПРАВЛЕНИЕ  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ


344023, Ростов-на-Дону, Ленина, 200

18.06.03 № 9/46-Кат. 8  
на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Инд. 105118  
г. Москва  
Измайловское шоссе, 6-104  
председателю ЦС профсоюза  
А. Котову

Сообщаю Вам, что согласно Вашего заявления была проведена проверка, в ходе которой было установлено, что в действиях инспектора ДПС 1-го Довского ОБДПС УГИБДД ГУВД Ростовской области, нарушений приказов, инструкций, регламентирующих деятельность органов внутренних дел не усматривается.

В случае несогласия с данным решением, в соответствии с ч.1 ст. ст.30.3 ч.1 ст. 30.9 Вы можете обратиться в суд в течении 10 суток со дня получения данного уведомления.

*Зам*  
Начальник   
исп. Самсонов В.В.  
тел. 49-32-33

А.Е. Коверзин

тивном задержании были выданы водителям на руки. В протоколах указывалось время составления — 22.20. Водителям также выдали на руки протоколы о досмотре транспортных средств, из которых следовало, что в присутствии понятых мешки в кузовах были пересчитаны, в каждом кузове их оказалось ровно по 1002 штуки. Водители утверждают, что у полуприцепа Александра ворота вообще не открывали, а у Евгения ворота открыли люди в камуфляже и заглянули внутрь.

В 02.25 я позвонил водителю Александру, чтобы узнать, что сейчас в отношении них предпринимают сотрудники ГИБДД. Александр заявил, что он и Евгений стоят у Аксайского поста. Я был вынужден вновь обратиться за помощью к дежурному по ГУ ГИБДД МВД России. Только после этого водителей Александра и Евгения до-

ставили в отделение милиции, машины определили на охраняемую стоянку. В отделении милиции Александра и Евгения выслушали и отправили спать на родные спальники. Утром в отделении милиции сняли ксерокопии с сопроводительных документов и отпустили водителей на все четыре стороны.

15 мая профсоюз направил жалобу на имя Александра Евгеньевича Коверина — начальника Управления ГИБДД ГУВД Ростовской области. 30 июня был получен официальный ответ, подписанный одним из замов. Суть ответа в следующем. Сотрудники ГИБДД Аксайского поста действовали исключительно по закону. Профсоюзу рекомендовано жаловаться в суд. Не знаю, что заставило зама уважаемого Александра Евгеньевича подписать формальную отписку, но он на это пошел. Ворон ворону глаз не выклюет.

Лукавит уважаемый зам Александра Евгеньевича. Готов биться об заклад с ним лично. Не пересчитает весь наряд Аксайского поста за 4 часа лук в двух полуприцепах, кишка тонка. Такое бригаде профессиональных грузчиков не под силу. Разгрузить и погрузить 2004 мешка за 4 часа у поста ГИБДД физически не возможно.

Раз не разгружали — значит, не считали. Раз не считали — значит, составили сотрудники ГИБДД заведомо подложные протоколы о досмотре транспортных средств. Зачем составляли? Решили протоколами зад прикрыть и создать видимость «работы». Видимость создали, а головой подумали плохо. Написанного пером не вырубить топором. С арифметикой плохо у господ гаишников Аксайского поста. Во времени составления протоколов сделали они непростиительные ошибки. Самоуве-

ренность и вседозволенность подвели.

2 июля профсоюз подал жалобу на неправомерные действия должностных лиц генерал-майору милиции Виктору Николаевичу Кирьянову, начальнику Главного управления ГИБДД МВД России. Очень надеюсь, что жалоба будет рассмотрена по существу.

С уважением,  
председатель  
ЦС профсоюза  
Александр Котов.  
Тел.: 746-0511.

**P.S.** Настроение у водителей Александра и Евгения боевое. В торжество правого дела, помощь журнала «АВТОТРАК» и профсоюза они твердо верят.

Они просили меня передать всем читателям журнала от их имени наилучшие пожелания и «шершавой дороги».

Александр.





# О «ПОЛЬЗЕ» ВЗЯТКИ...

Более пяти лет существует Межрегиональный профсоюз водителей-профессионалов. Наш профсоюз занимается представительством и защитой социально-трудовых прав и интересов членов профсоюза. За пять лет профсоюзу пришлось заниматься практически всеми вопросами, связанными с профессиональной деятельностью по осуществлению грузоперевозок автомобильным транспортом.

8



Трудности, с которыми сталкиваются водители, вам известны. Журнал «Автотрак» постоянно публикует статьи, разъясняющие водителям их права и обязанности. Основное направление этих статей – предупредить и уберечь водителей от опрометчивых шагов при решении повседневных вопросов, связанных с нашей работой. На страницах журнала приводятся конкретные примеры, публикуются документы. Однако каждый из нас в душе считает, что беда именно его обойдет стороной. Не учимся мы на чужих ошибках. Надо обязательно лично вляпаться в дерьмо, самому себе создать трудности, а потом героически их преодолевать.

Казалось бы, кратчайший путь при решении вопросов на дороге – дать денег. С легкостью мы идем на передачу взятки должностному лицу, если ее размер не очень обременителен для нашего кармана. Дал денег и поехал дальше. Мы привыкли давать, они привыкли брать. ГИБДД читается как «гони инспектору бабки и двигай дальше». ДПС – как «дай инспектору полтинник», а наоборот как – «скупой платит дважды».

Весело работаем и весело живем. Смех сквозь слезы. И я давал до определенного дня. Потом надоело кормить «дядю в фуражке». Посмотрите на их раскормленные лица и безразмерные утробы. Что полезного и нужного происходит на бесчисленных постах ДПС? Что лично вам дорого они сделали? За мешок сахара можно беспрепятственно провезти маши-

ну со взрывчаткой и взорвать жилой дом.

Чужая душа – потемки. Душа мента – мрак. Кроме кармана у них еще существует план. Будьте уверены, выполняют они этот план не взирая на лица и судьбы. Глупо ждать от мента благодарности. Для них мы все лохи, серое быдло, источник личных доходов, бесхозная дойная корова. Взятка развращает и нас, и их. Мы сами приучаем их к вседозволенности. Иногда это выходит кому-то из нас боком. Конкретный пример.

Два сотрудника ОБЭП КМ УВД СВАО Москвы 19.06.03 на посту-пикете ГИБДД №115 (въездной пост в Москву на Ярославке), предварительно договорившись с гибэдэдэшниками, устроили охоту на водителя. План охоты был разработан до мелочей. Старшему оперуполномоченному ОБЭП КМ УВД СВАО Москвы Кантерину С.Ю. нужно было выполнить план по поимке с поличным и возбуждению уголовного дела. Личность кандидата на возбуждение уголовного дела его абсолютно не волновала. Главное – план.

Ждать им пришлось недолго... Примерно через 10 минут мимо поста проезжал на своем грузовике «ЗИЛ-138» индивидуальный предприниматель Василий Васильевич Поляков. Василий вез в полуприцепе печенье и кондитерские изделия длительного хранения. Санитарный паспорт на седельный тягач у него был просрочен. Кандидат на возбуждение уголовного дела «нарисовался». Осталась ерунда – заставить Василия достать и положить на стол деньги. Кантерин С.Ю. при-









# «Экзотика-2003»

После трагических событий на Тушинском аэродроме в начале июля казалось, что очередную, уже 7-ю по счету выставку раритетных и экзотических машин «Экзотика-2003» могут отменить.

До выставок ли, когда такое происходит?! Но фестиваль все равно состоялся. И посетители шли на выставку толпами, несмотря на кордоны милиционеров, обыскивавших всех входящих, и невзирая на дожди, которые шли каждый день пока работала выставка. Но те, кто все же пришел, были вознаграждены – на выставочных площадях негде было яблоку упасть от обилия сверкающих «железных коней».



журнал «Авто-трак» участвовал в «Экзотике» второй раз. Памятуя о том интересе, который посетители проявили к грузовикам, выставленным на нашем стенде в прошлом

году, в этот раз мы постарались подготовиться еще лучше, выставив уже квартет грузовиков. И каких грузовиков!

Самым пожилым экспонатом на «автотраковском» стенде был полноприводный бортовой грузовик Tatra 138 VN

1965 года выпуска, с любовью отреставрированный поклонниками этой марки. Знатки при виде чешского красавца просто столбенели и их можно понять – машина действительно во многом уникальна! Так, грузовик выполнен по знаменитой татровской схеме с хребтовой рамой в форме пустотелой трубы и независимой подвеской колес. (К слову, этому конструкторскому решению уже более 80 лет!) Некоторые элементы трансмиссии грузовика проходят внутри этой трубчатой рамы, что защищает узлы от грязи и повреждений. Вкупе с полным приводом и длинноходной подвеской такая конструкция делает машину грозой бездорожья. Под капотом грузовика –

не менее знаменитая дизельная «восьмерка» с воздушным охлаждением, которая была и, что важно, остается одной из «визитных карточек» чешских грузовиков. В свое время немало «138» осело в нашей стране, что неудивительно, учитывая тот факт, что Tatra поставляет России свои грузовики уже больше полувека. Старые связи, однако...

Рядом с продукцией чешского автопрома расположился продукт автопрома российского – двухосный КамАЗ-4325, принадлежащий частному перевозчику. С виду – обычный КамАЗ. Но только с виду. Дело в том, что руководельный владелец «татарина» внес в своего «кормильца» столько усовершенствований,



что обычный КамАЗ тут и рядом не стоит. Приведем некоторые из этих «рацпредложений». У грузовика новое «лицо», выполненное на заказ из пластика. В кабине – усиленная шумовиброизоляция, облагороженный салон, водительское сиденье от грузовика Mercedes-Benz. Кроме этого, у машины усилена и несколько доработана подвеска, улучшено рулевое управление, вместо «родной» задней оси установлен мост Raba и т.д. Еще владелец, по его словам, немного покопался в двигателе. После этого «немного» КамАЗ прибавил прыти и опять же, по словам владельца, на трассе теперь не уступает супер-МАЗам. Кроме этого, мотор стал «тихоней», это мы своими ушами слышали. Прямо не верилось, что обычный «740-й» 8-цилиндровый камазовский дизель может работать так тихо и мягко! Как говорится, «шепчет, а не работает». Что ни говори, а есть еще умельцы на Руси, не всех пока извели!

И в заключение – о «гвоздях программы». Настоящий фулор среди посетителей произвели принадлежащий частнику американский седельный тягач Freightliner FLD 120 и... настоящий гоночный КамАЗ. Да-да, это тот самый КамАЗ-4911, на котором экипаж в составе Владимира Чагина, Семена Якубова и Сергея Савостина выиграл ралли-рейд «Телефоника – Дакар'2003». Да, такое не каждый день увидишь! Подробности об этих двух автомобилях читайте в этом же номере журнала, а в следующих выпусках «Автотрака» мы более детально расскажем о вышеупомянутых «татре» и КамаАЗе.

Подводя итог, хочется отметить, что хотя отдельная «грузовая» экспозиция, организо-

ванная нашим журналом, достаточно необычна и нова для фестиваля «Экзотика», посетители проявляют к грузовикам повышенный интерес. Это укрепляет коллектив редакции в мысли, что надо и дальше продолжать участвовать в фестивале, постоянно увеличивая количество необычных экспонатов на нашем стенде. И здесь мы приглашаем к сотрудничеству вас, уважаемые читатели и поклонники грузовых автомобилей. Если ваш сосед Вася рассекает по дорогам на диковинном Kenworth T2000, а на даче прячет какой-то жутко интересный старинный грузовик; если ваш приятель Коля приделал к своему КамАЗу самодельный спальник длиной под 2 м и обставленный лучше, чем его собственная квартира; если вы сами приладили к своему МАЗу движок от «кировца», звоните, пишите, приезжайте к нам в гости и зовите с собой Васю и Колю – места на всех хватит!

Редакция журнала «Автотрак» от всей души благодарит наших гостей, предоставивших свои автомобили для демонстрации на нашем стенде. Отдельное спасибо заводу «КамАЗ» и спортивной команде «КамАЗ-мастер» за великодушно предоставленный гоночный грузовик. Особую благодарность хотим выразить производителю автомобильной аудиотехники «Урал» компании «Автоаудиоцентр» за отличную музыку на стенде, а также фирме «Зеленый городок», сотрудники которой три дня потчевали наших гостей вкуснейшими консервами собственного производства.

Спасибо вам за праздник, друзья!





# ЗАПИСКИ «БЕСПРАВНОГО» ЖУРНАЛИСТА



12

**Дмитрий Жигульский Фото автора**

Объявив в прошлом году дни Volvo в России ежегодными, представительство компании решило отметить вторые в славном городе Санкт-Петербурге в самом конце июня. Оно и понятно: 300 лет городу, ажиотаж еще не совсем спал и внимание к Питеру пока по инерции повышенное. К тому же первые поставки грузовиков Volvo 30 лет назад были произведены Совтрансавто-Ленинград. Был устроен пробег нескольких грузовых и легковых автомобилей из Москвы в Питер, в котором приняли участие журналисты автомобильных изданий.

Представители второй древнейшей профессии должны были сами вести машины, приобщаясь при этом к передовым технологиям шведского производителя. Грузовики были представлены несколькими тягачами FH 12 без прицепов, самосвалом FH с колесной формулой 8x4 и городским развозным FL-кой. Ваш покорный слуга был приглашен в этот пробег.

Почему на этом пробеге у меня не оказалось водительского удостоверения — это уже другая история. Но как законопослушный гражданин я категорически отказался от высокого доверия сесть за руль и поэтому всю дорогу провел в роли пассажира.

Первую часть пути я провел в роли третьего лишнего в тягаче на спальном полке. Комфортная подвеска машины, усталость в связи с ранним подъемом сделали свое дело — я принял горизон-

тальное положение на спальном полке тягача. К сожалению, организаторы пробега не предусмотрели одеяла и подушки. При резком торможении мое обмякшее тело каталось по полке, и я прикладывался лицом к спинке сиденья водителя. Надо отметить, что это не совсем приятно, поэтому при первой же остановке решил не тестировать спинки сидений других грузовиков, а перебрался на пассажирское сиденье легкового Volvo. Здесь я окончательно расслабился и всю дорогу провел в созерцании природы вдоль трассы E-105, в разглагольствовании о бытии и просто в роли пассажира. Обычно я сам катаю себя на грузовиках и легковых автомобилях, и мне очень понравилось, когда тебя везут несколько сот километров на хорошей машине. Оказывается, для счастья надо так мало!

Вечером вся кавалькада благополучно добралась до города на Неве, периодически подкармливая гаишни-

ков на трассе купюрами разного достоинства.

Для демонстрации техники Volvo был выбран аэродром Ржевка, где на бетонке взлетной полосы можно было прокатиться на грузовиках, а в болотах, которые начинались там, где заканчивалась бетонка, на спецтехнике.

Большое количество пишущей братии и повышенное внимание к технике Volvo привело к тому, что вашего покорного слугу чуть не затоптали представители других изданий, желающих самолично протестировать шведскую технику. Меня отеснили в сторону и осталось наблюдать, как коллеги, включая дам, легко управлялись с машинами. Становилось скучно.

Надо сказать, что «Авто-трак» был представлен не только главным редактором, но и коммерческим директором и водителем-профессионалом. Коммерческий директор благодаря своим внушительным размерам сумел по-





теснить толпу и заполнить один из тягачей. Пока другие соображали что к чему, я прошмыгнул в FL и устроил гонку за лидером, то бишь за комдиректором. Он «топил на всю», мы тоже старались не отставать. Так как прямой участок был не более полукилометра, разогнать машины свыше 90 км/ч нам так и не удалось, как ни старались. Но инструкторам даже это не очень понравилось. Становилось скучно.

Чтобы хоть как-то разнообразить покатушки, наша редакция предложила свою помощь представителям компании Volvo. Опыт по складыванию и опрокидыванию сцепок мы накопили большой, поэтому предложили сделать только «переставку» на автопоезде, благо машины застрахованы. Заодно работу знаменитой системы курсовой устойчивости ESP проверили бы, ведь видели ее в действии только в кино. Нам было вежливо отказано, ссылаясь на то, что после нас техни-

ку предстоит демонстрировать клиентам. Непонятые, но гордые, мы отправились осматривать спецтехнику.

Гвоздем этой экспозиции был сочлененный самосвал A35D с колесной формулой 6x6, полностью блокируемыми дифференциалами всех мостов и системой управления поворотом задней полурамы. Стихия таких машин – карьеры, малопроходимые грунтовые дороги. Перед тем как допустить к тестам журналистов, нам продемонстрировали возможности спецтехники. Сочлененный самосвал, извиваясь гусеницей, ползал по болоту, втапывал в грязь кустарник и все живое и отовсюду выбирался на твердую почву. Становилось веселее.

Во мне сразу загорелся детский инстинкт: сломать, разобрать, утопить. Поэтому я решил, что гадом буду, но самосвал засажу в болоте по самые «бакенбарды», чтобы он не только пошевелиться, но и дыхнуть не смог. В русских болотах не-

мецкие танки пачками тонут, а здесь всего лишь шведский самосвал. Я представил, как сотрудники компании Volvo бегают в грязи вокруг машины, как сам глава российского представительства, закатав штаны и засучив рукава пиджака, руководит спасательными работами, как рвутся тросы, ревет спасательная техника. Короче, Остапа понесло.

Очнулся я, когда пришла моя очередь кататься. Как истинный джентльмен, пропустив всех вперед, я оказался последним. То ли инструктору надоело катать бездельников, то ли он прочитал мои страшные тайные мысли, но мне разрешили прокатиться на сочлененке (не путать с расчлененкой) только по бе-

тонке. Но уж нет – лучше сладкие грезы, чем жалкое подобие наяву. Я отказался. Стало совсем грустно.

Вот так впустую проходят дни – ни грамма экстрима, ни капли адреналина. Совсем под конец шоу наша редакция предложила представителям Volvo устроить в местном болоте соревнования по проходимости джипа «мицубиси», на котором приехали некоторые представители журнала «Авто-трак», и новейшего внедорожника Volvo XC 90. Вольвовцы отказались. И правильно сделали. А нам осталось только расположиться за столиком, потягивать шампанское, разглядывать девчонок, рассуждать о смысле жизни и о роли в ней грузовиков и женщин.

Volvo A35D	Данные производителя
Номинальная мощность двигателя, л.с.	393
При об/мин	1800
Грузоподъемность, т	32,5
Вместимость кузова, м <sup>3</sup>	20
Полная масса, кг	60 800
Максимальная скорость, км/ч	56





# Грузовик 2026 года: версия Scania



14

По материалам журнала Scania World

Какими будут грузовые автомобили будущего? Как они будут устроены и как будут выглядеть через 10, 20, 30 и больше лет?

Этим вопросом люди задаются с самого момента появления автомобилей и до сего дня. И у каждого есть свое видение машины будущего. Свой взгляд на это есть и у самих автомобильных конструкторов. Например, специалисты фирмы Scania решили заглянуть на 23 года вперед и посмотреть, что же нас ждет. По их словам, и в 2026 году грузовики будут работать среди нас. Внешне они будут выглядеть примерно как и сейчас, но внутри эти машины, контролируемые со спутников и приводимые в движение только электричеством, будут также отличны от сегодняшних траков, как небо и земля. Итак, за окном – 2026 год...

## Дороги

...На дорогах царят мир и спокойствие. Благодаря полному разделению потоков грузового и пассажирского транспорта общая эффективность дорожной инфраструктуры многократно улучшилась и конфликты между разными категориями пользователей дорог остались в прошлом.

Бурный прогресс в технологиях производства шин и дорог привел к тому, что вчерашний вой и гул от покрышек сегодня превратился в



ботаю и так называемые «двухрежимные» грузовики, намного повышающие эффективность перевозок.

Суть в том, что с десятком таких грузовиков с прицепами выстраиваются в одну длинную колонну. Потом грузовики переключаются на автоматическое управление и вся эта огромная колонна самостоятельно, без участия человека, трогается в путь. Автопилот и спутниковая навигация не дают колонне сбиться с пути, а лазерные системы поддерживают равную дистанцию между каждым грузовиком и следят, чтобы машины не наезжали друг на друга или на препятствия.

Такие сверхдлинные колонны, управляемые автоматикой, хорошо подходят для преодоления особо длинных перегонов, например между основными грузовыми терминалами в разных странах. И грузовики, идущие на автопилотах без остановок, проходят такие расстояния быстрее, чем если бы они управлялись водителями, которым необходимо останавливаться на отдых или ночлег. По прибытии же на терминалы ко-

лонна расформируется, в каждый грузовик садится водитель, переключает грузовик уже на ручное управление и ведет автопоезд до конечного пункта назначения.

Такие грузовики, сочетающие возможность автоматического и ручного управления, имеют ряд преимуществ, среди которых – меньший расход топлива на тонну перевезенного груза, пониженный уровень вредных выбросов. К тому же резко снижается аварийность с участием грузовиков, благодаря «умной» системе управления.

Грузовики 2026 года также очень легкие относительно перевозимого ими груза. Это – итог широкого применения алюминия, магния и высокопластичной стали. Новые типы пластиков легче и прочнее своих предшественников, а самое главное, не содержат в своей основе нефть.

Не забыты и грузонесущие системы. Вчерашние паллеты и контейнера разных размеров заменены полностью типовым оборудованием, которое одинаково подходит как для дорожного, так и для же-

лезнодорожного, водного и воздушного транспорта.

## Двигатели

В середине 2010-х годов из-за роста цен на бензин и дизтопливо электромоторы на топливных элементах (fuel cell) стали реальным дополнением дизельных моторов на грузовиках. Следующей ступенью, ставшей прорывом в этой области, стали полностью электрифицированные грузовики, приводимые в движение электромоторами, встроенными в колеса ведущих осей. Электричеством автомобиль снабжается за счет передовой технологии беспроводной передачи тока через проводники в полотне дороги. Таким образом, в ближайшие годы отпадет необходимость в громоздких бортовых аккумуляторах.

Техобслуживание стало совершенно другим. Все компоненты на дальнобойных тягачах – необслуживаемые, так как все системы грузовика постоянно контролируются через спутник, что отменяет необходимость регулярных проверок машины. При этом время и объем техобслужива-

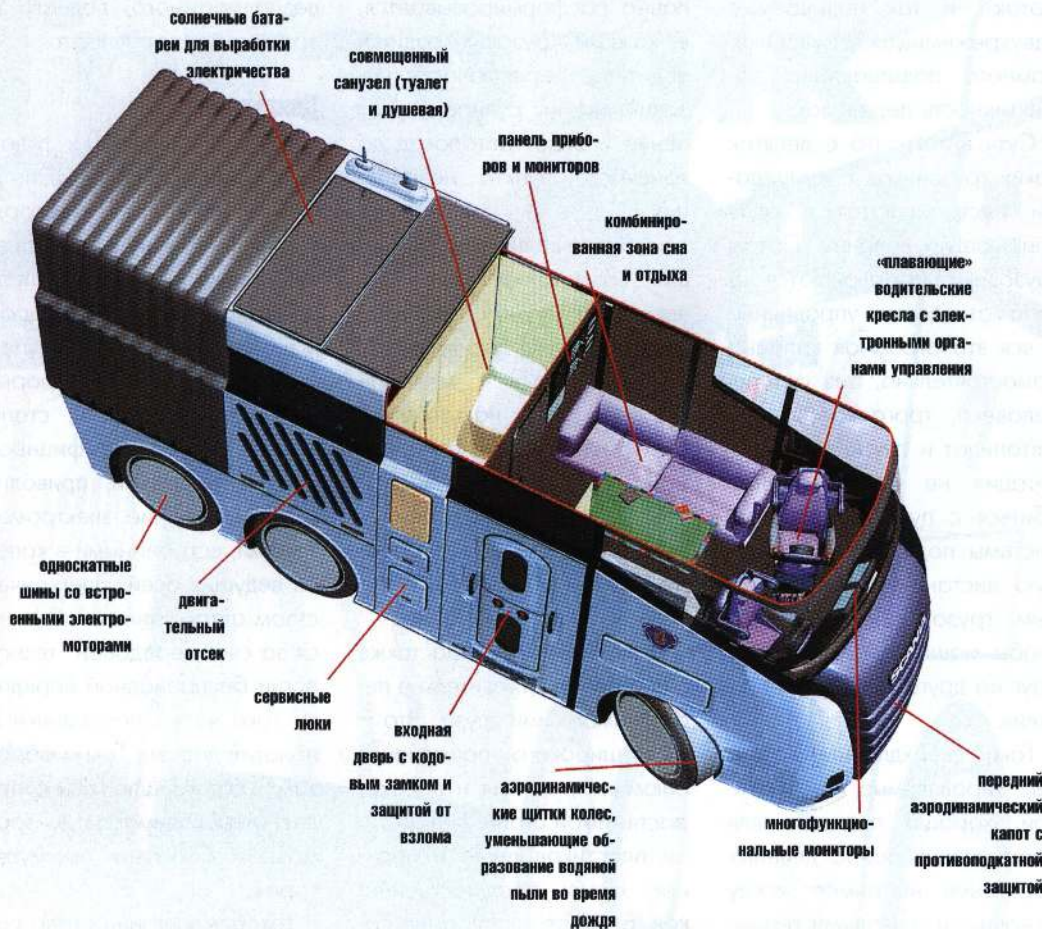
едва слышный шепот. Жуткие звукоотражающие щиты, которые ставили вдоль магистралей в 2000-х годах, теперь все убраны, и участники движения могут беспрепятственно любоваться проносящимися мимо пейзажами.

## Грузовые автомобили

Эти дороги уже много лет бороздят многозвенные автопоезда, наконец-то разрешенные к применению после многолетних дебатов на законодательном уровне. В составе этих автопоездов ра-







для безопасного вождения информация, если только водитель сам не запрашивает каких-то дополнительных данных. Большинство водительских команд и ответов самой системы подаются голосом.

Оплата за проезд по дорогам и пользование паромными переправами теперь снимаются со счета перевозчика автоматически, причем размер платы рассчитывается из массы автопоезда и пройденной дистанции. Все расчеты контролируются через спутник.

...Такое «светлое автомобильное будущее» ждет нас в обществе далекого 2026 года, где принцип «все на благо человека» возведен в абсолют. Неужели это будет? А почему бы и нет? Учитывая сегодняшний уровень техники, а также темпы ее постоянного развития и совершенствования, можно предположить, что вышеописанная благодать может снизойти на нас даже раньше.

Судите сами. Автоматические системы управления автомобилями существуют уже сегодня. Пусть пока эти «автопилоты» несовершенны, но ведь они есть и с каждым годом становятся все лучше! Что же до «электрического» рулевого управления и тормозов, то их появление на автомобилях ожидается уже в ближайшие годы. «Умные» спутниковые навигаторы, лазерные дальномеры, системы слежения за автомобилем и его состоянием — это тоже давно не новость, и расширить возможности этих систем до вышеописанных масштабов также вполне реально. Одним словом, не надо запастись терпением на десятилетия: «светлое будущее» не за горами и создается оно уже сегодня.

ния также планирует автоматика, которая принимает во внимание состояние и степень износа отдельных узлов, агрегатов и систем грузовика.

### Водитель и его рабочее место

Благодаря информационным технологиям и новейшей электронике водитель из простого «служителя руля» превратился в эксперта по логистике. Ему помогают автоматические системы боковой загрузки, которые делают погрузку и управление грузами на терминалах делом нескольких минут.

В современных грузовиках широко использована технология drive-by-wire (управление-по-проводам), впервые примененная в авиации еще в начале XX века и являющаяся сегодня привычной в

системах рулевого управления и торможения. Водитель, поворачивая руль или нажимая на педаль тормоза, просто дает команду электронным блокам на включение тормозов или рулевого механизма. Все это подняло вождение на новый качественный уровень.

Большое внимание уделяется всестороннему информированию водителя. Через сеть бортовых компьютеров водитель постоянно получает данные о состоянии всего грузовика. Специальные динамические системы регистрируют, когда автомобиль работает неустойчиво или когда водитель совершает ошибки в управлении. Эти системы также наблюдают за потоком транспорта, при необходимости вмешиваются в процесс управления в це-

лях исправления ошибок шофера, а также сообщают, когда приходит время техосмотра машины.

Другие электронные «наблюдатели» следят уже за медицинским состоянием водителя и советуют ему, когда устроить перерыв, пообедать или, возможно, сделать укрепляющую зарядку. (Помните, как у Высоцкого? «Вдох глубокий, руки шире, не спешите — три, четыре...» — Прим. ред.) При этом в расчет принимаются местоположение машины, погода, дорожные работы, загруженность дорог и удобные пути объезда пробок, дорожная инфраструктура (спортзалы, закусочные, мотели и т.д.), состояние груза и пр.

При необходимости водителю выводится на мониторы только самая необходимая





# SCANIA

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



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

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

**СКАНИЯ СЕРВИС**  
 Тел.: (095) 787-50-01

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

**УРАЛСКАН**  
 Тел.: (3432) 61-75-74

**СКАНТРАК**  
 Тел.: (0852) 32-07-40

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

**ПЕТРОСКАН**  
 Тел.: (812) 326-15-88

**ТАТСКАН**  
 Тел.: (8432) 12-00-16

**СИБТРАКСКАН**  
 Тел.: (383-2) 496-280

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

**НОРДТРАКСКАН**  
 Тел.: (095) 473-00-00

**ВОЛГА СКАН**  
 Тел.: (8312) 31-73-40

**КУБАНЬСКАН**  
 Тел.: (86162) 5-27-96

**СП АРКАИМ**  
 Тел.: (4212) 30-10-58

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

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

**Всегда в наличии на складе**





Дмитрий Жигульский

# Scania Longline

Грузовик будущего, о котором рассказано на предыдущих страницах, – хорош, красив и интересен. Но это будущее. Сегодня Scania готовит к производству модель тягача, которая еще осенью 2002 г. на выставке в Ганновере воспринималась как концепттрак. Тогда машину назвали Scania eXc, с сентября этого года производить ее будут под торговой маркой Scania Longline.

До этого времени только американские тягачи могли похвастаться такими размерами жилого отсека. Ответ дяде Сэму получился достойным. Но дело, конечно, не в том, что шведы захотели подразнить американцев. Просто, по их мнению, рынок такого класса тягачей развивается и име-

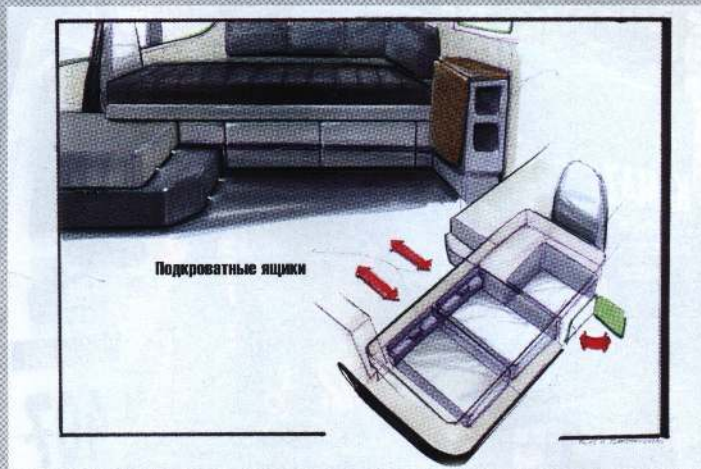
ет перспективы. Не грех застолбить место под солнцем.

Увеличив длину жилого отсека на 1300 мм, конструкторы вписались в габариты капотного тягача Scania T со спальником. Понятно, что если где-то прибудет, то где-то на столько и убудет. Поэтому прицеп к такому тягачу нужен

укороченный. Но это для Европы, и то не всей. Полно стран, где законодательство разрешает более длинные автопоезда. Но этого мало. Для того чтобы оправдывались такие размеры кабины, нужны и подходящие размеры страны или длинные маршруты. Вот здесь-то и проявится преимущество этой машины.

Австралия, Америка, Россия, будущий трансазиатский путь из Юго-Восточной Азии в Европу – потенциальные рынки таких автопоездов. Для тех, кто живет в кабинах неделями и преодолевает расстояния между пунктами назначения 10 – 15 тыс. км, – комфорт и условия отдыха в





Scania Longline здорово облегчат работу.

Рабочая зона, органы управления, панель приборов остались стандартными. Спальный отсек изменился до неузнаваемости. Внутри жилой зоны высота от пола до потолка составляет 2300 мм. Размеры «главной» кровати составляют 900x2000 мм. Вторая кровать шириной 900 мм расположена над водительским и пассажирским местом, как на стандартной машине.

В жилой зоне находятся розетки на 12 и 24 Вт, телевизор, музыка, DVD-проигрыватель. Это для души. Для желудка установлена микроволновая печь, кофеварка,

холодильник. Помыть части тела и посуду можно в умывальнике с краном, в который вода поступает из резервуара. Поесть можно за столом, сидя на кушетке или кровати. Всевозможные ящики, полки, ниши и шкафы позволят удобно разместить любые предметы.

Спутниковые системы навигации, установленные на автопоезд, обеспечат водителя любой связью, включая доступ в Интернет.

На стоянке грузовик может быть подключен к электрическому источнику энергии для обеспечения длительной работы систем автомобиля, нуждающихся в

электроэнергии. Встроенный сейф внутри кабины обеспечит сохранность ценностей и документов.

Кабина стала значительно тяжелее, поэтому ее подвеску усилили. А вот справится ли она с грунтовыми дорогами Австралии и разбитым асфальтом России и стран среднего Востока, сегодня сказать нельзя – опыт покажет. А как показывает этот самый опыт прошлых лет, то производители, утяжелив кабины и, казалось бы, усилив ее подвеску, неизменно получали проблему в виде разбитых узлов подвески кабины. Особенно в странах с плохими дорогами. С этим

столкнулись почти все производители грузовиков.

Тягачи Scania Longline будут оснащаться 16-литровыми V-образными 8-цилиндровыми двигателями мощностью 580 л.с. и КПП с автоматическим переключением передач Opticruise. Шасси может поставляться с разной колесной формулой: 4x2, 6x2, 6x4, 6x2\*4 (дополнительная подруливающая ось).

Scania Longline будет производиться на заводе фирмы Laha Special Vehicles, которая занимается производством специальных грузовиков и шасси. Опыт сотрудничества Scania с LSV насчитывает уже 20 лет.







# Мужские забавы

Дмитрий Жигульский  
 Фото автора и А. Евдокимова

Красивый, как «Чайка», мощный, как МАЗ. Эта фраза и ее продолжение знакомо всем водителям КамАЗов. Но ирония слов совершенно не относится к этой машине. Более того, их нужно понимать буквально, потому что очень красивый автомобиль с эмблемой КамАЗа и с ярославским двигателем из года в год является фаворитом престижных ралли-рейдов среди грузовиков.



В июле 2003 года исполнилось 15 лет команде «КамАЗ-Мастер». В этом же месяце руководство команды и завода предоставило боевую машину на стенд журнала «Автотрак» на выставку «Автоэкзотика». Грех не воспользоваться такой ситуацией, и, созвонившись с руководством команды, мы получаем добро на мини-тест машины, выигравшей в этом году ралли-рейд Марсель – Шарм-эль-Шейх. Мы уже писали («Автотрак» №2, 2000) о спортивной машине КамАЗ-49252 с двигателем в базе. Времена меняются, меняются и требования к спортивным грузовикам. После запрета размещать двигатели в базе машины появилось требование Федерации автомо-

бильного спорта о мелкосерийном, минимум 15 автомобилей, производстве спортивных грузовиков. Только в этом случае машина и команда могут быть допущены к соревнованиям. Так и появился грузовик КамАЗ-4911. Теперь любой желающий может приобрести шасси спортивной машины. Главное, чтобы денег хватило. С большой натяжкой КамАЗ-4911 можно назвать коммерческим автомобилем, но мне кажется более правильным сказать, машина специального назначения. Теперь не только подготовленные спортсмены экстракласса, но и обычные водители с категорией С могут волей случая оказаться за рулем этих монстров. Что же эта за машина с точки зрения водителя-про-



фессионала и как себя с ней вести, мы и попробовали определить на дорогах Москвы и Подмосквья.

Понятно, что КамАЗ-4911 не свадебный лимузин, поэтому прежде чем научиться более или менее ловко залезать и вылезать из кабины, я пару раз приложился головой о кромку дверного проема – мощный каркас безопасности внутри кабины здорово мешает. Внутри древняя камазовская кабина не поражает своими размерами, но и предназначена эта машина не для международных перевозок. Три спортивных анатомических сиденья Sparco настраивают на серьезный тон. Правда, водительское настроено на Владимира Чагина и не очень подходит для меня. Но я и не на гонках, поэтому особых проблем не почувствовал.

Я представил себе, как три человека в тесной кабине на протяжении нескольких часов трясутся на дикой скорости по проселочным дорогам, часто под палящим солнцем, и невольно начал искать кондиционер. Увы, вместо него – три маленьких авиационных вентилятора над каждым членом экипажа. Понятно, что кондиционеры на гоночных автомобилях смотрятся, как седло на корове, поэтому удивляться их отсутствию не пришлось.

Устроившись на месте водителя, я стал разбираться с органами управления. Три педали на своих местах, спортивный руль, как на американских грузовиках, рычаг переключения передач 16-ступенчатой коробки ZF под правой рукой. Правда, алгоритм переключения передач механики команды сделали

зеркальным относительно привычной схеме 2Н. Нижний ряд справа, верхний – слева, мотивируя тем, что в движении нижним рядом не пользуешься и удобнее, когда рычаг КПП близко к водителю. Наверное, это не лишено смысла даже на серийных тягачах и грузовиках с 8 – 16-ступенчатыми КПП, когда даже на груженных машинах трогаешься с 3-й передачи, а дальше манипулируешь только высшим рядом передач. Забегая вперед скажу, что по мне все равно, что слева направо, что справа налево. Отъездив 10 лет на машинах с «нормальными» коробками, тем не менее проблем с «зеркальной» КПП я не испытал.

Несколько удивило большое усилие при включении передач. Более того, рычаг самостоятельно не возвращается в нейтральное положение при переключении, поэтому точкой отсчета при переключении передачи служит не «нейтраль», как в серийных грузовиках, а предыдущая передача, от которой уже и «танцуешь». Но и к этому привыкаешь быстро. А то, что при переключении передач требуется сильная рука, – так ведь такого «жеребца» женской ручкой не обуздаешь.

В нашем распоряжении был целый день, поэтому кататься мы начали с 7 утра.

### В городе

Сказать, что КамАЗ-4911 городской грузовик, было бы совершенно неправильно. Но без заезда в город никак не обойтись в силу разных причин, поэтому несколько часов мы провели, катаясь по Москве. Энерговооруженность грузовика



Спортивные сиденья Sparco с пятиточечными ремнями безопасности – необходимый и обязательный атрибут любой спортивной машины



Перед механиком, расположенным на крайнем правом сиденье, расположены Terratrip (маршрутный компьютер со счетчиком расстояний), блок управления режимами подвески и манометры, показывающие давление в шинах



Слева за сиденьем водителя располагается канистра с водой. Через пластиковую трубку, конец которой закреплен над головой, водитель на ходу утоляет жажду



Авиационные вентиляторы над каждым членом экипажа с безопасными резиновыми лопастями лишь отчасти спасают от жары



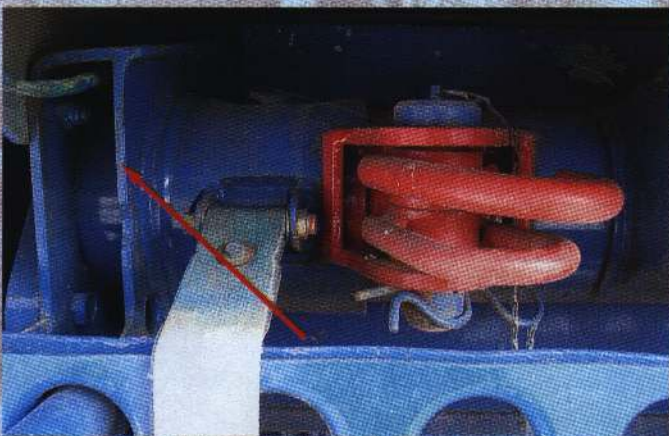




Кабина имеет жесткую подвеску. В роли упругого элемента выступают сайлентблоки



Так как обычные замки на гоним не спасут кабину от опрокидывания, приходится жестко крепить ее болтами с гайками



Продольные каназовские лонжероны усилены стальными вставками по всей длине. Поперечные лонжероны сделаны круглыми для большей жесткости и часть из них закреплена болтами для облегчения доступа к узлам при ремонте

составляет примерно 80 л.с. на тонну, что неплохо и для легкового автомобиля. Поэтому со светофора мы уходили наравне с основной массой легковых автомобилей и легко держались в скоростном потоке.

Использовал я те же передачи, что и на обычном серийном грузовике с 16-ступенчатой КПП: 3 – 5 – 6 – 7 – 8 передачи. В этом плане машина ничем не отличается от других. Поэтому те, кто работал на импортных магистральных тягачах с КПП фирмы ZF, сразу найдут общий язык с «коробкой».

К рулевому управлению претензий никаких: удобной толщины обод руля и оптимальное усилие на баранку. Рулевой механизм и гидросилуэт ZF прекрасно справляются с задачей. Как влияет на управляемость вседорожная высокопрофильная резина Michelin, сказать ничего не могу, но картину она не портит точно.

Зато определенно можно констатировать, что благодаря ей выбоины и мелкие ямы на городских дорогах почти не замечаешь. Из-за жесткой спортивной подвески КамАЗ на асфальте напоминает паралитика на негнущихся ногах – гидropневматические стойки от БМД почти не работают. Но колеса с давлением 5 – 6 атмосфер великолепно амортизируют дорожный брак. Даже «мертвых полицейских» машина проходит, не сбавляя скорости, почти без тряски. Только шлепки покрышек выдают препятствие. При этом вспоминаешь фильм «Черный пес», когда герои переезжают на автопоезде легковой автомобиль и на вопрос напарни-

ка, что это было, другой отвечает: «Это была «мазда». «Мазды» мы не давили, но путь по бордюрам сокращали, и они совершенно не были помехой.

Михаил, представитель команды, на свою голову показал кнопку воздушного сигнала. Вернее, я сам спросил о сигнале, сев за баранку. Если бы вы слышали этот звук! Такое впечатление, что одновременно ревет стадо озобоченных бизонов. Рядом с машиной закладывает уши.

Попав за руль гоночного грузовика, у меня капитально «снесло башню». Все это запомнило, когда 12-летним мальчишкой первый раз самостоятельно поехал на ГАЗ-69. Детский восторг, эмоции и адреналин сопровождали меня весь день тестов. Нет, я не нарушал правил, не рисковал, но мальчишеские выходки иногда позволяя.

Представьте себе лето, а теперь улицы города, а теперь красивых дам в легких одеждах – это с одной стороны. С другой стороны представьте красивую гоночную машину, правильно ориентированного восторженного главного редактора в расцвете сил за рулем красивого гоночного грузовика. Как ценитель прекрасного, я не пропускал возможность поприветствовать красивую даму звуковым сигналом. Правда, для нее рев машины всегда был неожиданным, она газелеподобно подпрыгивала метра на полтора и смотрела на нас непонимающими глазами. В конце концов я понял, что так с женщинами не заигрывают, и прекратил звуковое хулиганство на радость Михаилу и дамам.



Еще раз хочу подчеркнуть, что КамАЗ-4911 не городская машина, но при необходимости на нем смело и уверенно можно ездить по городу, нисколько не выходя из общего потока. Поверьте водителю со стажем, что на ГАЗ-3307 с двойным выжимом сцепления или на фуре это делать сложнее, да и устаешь больше.

### Трасса

Город, конечно, хорошо, но стихия таких машин — скорость. Мощный двигатель и грамотно подобранная трансмиссия позволяют разогнать грузовик до заявленных 170 км/ч. Больше 160 км/ч из-за машин на трассе я не стал разгонять КамАЗ, но согласитесь, что и это более чем достаточно. Даже на такой скорости чувствуешь себя за рулем гоночного грузовика более уверенно, чем за баранкой автопоезда при 100 км/ч. Почти как на легковом автомобиле, но с поправкой на тормозные характеристики грузовика. При небольшом усилии на педаль тормоза машина тормозит более или менее адекватно нажатую, но чем сильнее давишь на педаль, тем менее прогнозируемо торможение — эффективность снижается. Может, это связано с износом тормозных накладок, может, с быстрым нагревом барабанов, а может, с техническими особенностями тормозной системы, но на больших скоростях надо быть вдвойне внимательным. К тому же вездеходные шины имеют не лучшее сцепление с асфальтом, поэтому на мокрой дороге грузовик начи-

нает «крестить» раньше, чем к этому готовишься.

Тем не менее 60 км подмосковной трассы мы преодолели минут за 30. Грузовик даже на предельной скорости едет как по рельсам. Мелкие неровности дороги совершенно не вызывают никакого воздействия на управляемость машины: ее не уводит в сторону, не передаются толчки на руль.

На трассе, где переключаться надо значительно реже, чем в городе, я всю пользуюсь «половинками». Дело в том, что в городском режиме движения с частыми разгонами и торможениями переключаться надо полными ступенями. А вот на трассе скоростной режим меняется в незначительном диапазоне, да и перепады высот попадают. Поэтому профессионалы задействуют менее широкий диапазон передач, переключаясь «половинками» в верхнем ряду. Меня часто спрашивают водители, не работавшие на машинах с 12 — 16-ступенчатыми КПП, о целесообразности такого количества передач. Конечно, ездить можно, используя и 4 скорости. Но это как в музыке. Сначала используешь несколько нот, потом октаву, потом и нескольких октав мало. Когда не хватает возможности флейты, используешь саксофон. Так и на грузовиках: с профессионализмом приходит потребность в 16 передачах, чтобы максимально использовать возможности машины.

Несмотря на мощный двигатель, который позволяет «вытянуть» КамАЗ с самых низов, я не ленюсь употреб-



Тросовый привод от рычага КПП к «коробке»



Как и любой гоночной машине, КамАЗу требуются значительные площади обдува радиаторов, поэтому воздухозаборники теплообменников расположены на кабине в больших количествах



Ярославский 8-цилиндровый двигатель устанавливается на военную технику. 2 импортные турбины и 4 клапана на цилиндр позволяют существенно повысить его мощность. Через каждые 2 — 3 тонны двигатель снимается с машины и отправляется на завод для диагностики. До 2001 г. эти двигатели устанавливались на спортивном КамАЗе в базе машины. После изменения правил мотор врезывал под кабину







После воздушных фильтров воздух попадает в теплообменник (для каждой турбины отдельный), где охлаждается. По два электрических вентилятора для каждого радиатора принудительно прогоняют воздух через соты. После чего охлажденный воздух поступает в цилиндры



Один приводной ремень импортного производства поддерживает режим гонки



Тормозные накладки для барабанных тормозов гоночного КамАЗа изготавливает из импортных колодок для дисковых тормозов грузовиков. Они наварили на площадку тормозной колодки для барабанных тормозов и обтачиваются по радиусу барабана

лять максимальные возможности трансмиссии и держу стрелку тахометра в оптимальной зеленой зоне. Но это не спасает от прожорливости двигателя – стрелка указателя топлива прямо на глазах ползет влево. На скорости под 140 км/ч расход никак не меньше 50 л/100 км. Правда, специальными замерами мы не занимались, но по информации от самих гонщиков расход топлива на этой машине от 40 до 120 л на 100 км в зависимости от тяжести трассы.

Кажется, что на холостом ходу ярославская «восьмерка» работает неровно – ворчит, как недовольный зверь. Примерно так «троит» дизель, когда совсем запущены одна или более форсунок. Молчат и две импортные турбины. Но стоит только нажать на педаль акселератора и двигатель начинает реветь, как медведь, стрелка манометра давления наддува прыгает вправо и от такой мощи становится немножко не по себе.

Понимая, что эксклюзивная машина стоит не малых денег, и помня свою ответственность перед командой «КамАЗ-Мастер», я все время держал себя в узде и осторожничал буквально во всем. Поэтому машина продемонстрировала лишь малую толику своих возможностей. Но тем не менее один из самых интересных участков теста на грунтовой дороге мы провели с большим удовольствием.

### На грунте

Грунтовая дорога вдоль кромки колхозного поля после многодневных дождей

больше смахивала на каток, кое-где виднелись лужи. Жидкая грязь сродни мылу на кафельном полу. Я затормозил перед полем и задумался.

«Давай включим передний мост», – предложил я Михаилу.

«С полным приводом любой дурак сможет, пробуй так», – парировал он.

Дураком казаться не хотелось, поэтому включаю третью передачу и начинаю разгон по грязи. Грузовик начинает «мести хвостом», приходится не так сильно «топтать» педаль газа. Тем не менее разгон интенсивный и до первой глубокой лужи я успел набрать приличную скорость. КамАЗ ныряет в воду, которая заливает лобовое стекло и окатывает стоящего на приличном расстоянии от дороги оператора. Не вижу ничего, но Михаил быстро включает стеклоочистители. В это время вылетаем из лужи и я чувствую, что грузовик начинает закручивать влево. Екрный бабай, примерно то же самое происходило с машиной зимой, когда я «уложил» сцепку. Вдоль позвоночника потянуло холодком, сбрасываю газ, руки на автомате доворачивают руль вправо, машина послушно меняет траекторию. Теперь заносить ее начинает в другую сторону. Следующим движением руля возвращаю машину на прямолинейную траекторию и продолжаю разгон. По привычке переключаюсь вправо, забыв, что там нижний ряд, исправляю ошибку и опять набираю скорость.

Дорога начинает раздвигаться, огибая яму на пашне. На такой скорости не рискуя уходить влево или



вправо, чтобы не занесло на скользкой дороге и не стащило боком на рыхлую пашню. Тогда большая вероятность «сделать уши». Тормозить бесполезно, поэтому сбрасываю газ и еду прямо. Тряхнуло нас как следует, но больше из-за «дубовой» подвески. Для нее такие препятствия, что дробинка для слона. Разгоняюсь до следующей ямы, когда после прыжка грузовик опять начинает заносить. Но здесь я уже спокоен и быстро укрощаю машину. Выбираемся на лесную дорогу всю в рытвинах и ямах. На легковой машине этот участок я прохожу с комфортной скоростью 40 км/ч. На КамАЗе мы шли под 100 км и испытывали меньший дискомфорт, чем на легковой.

Именно на грунтовых дорогах мы только слегка смогли оценить возможности подвески грузовика. По словам Михаила, она не работала и на 10%. Поведение машины на скользкой дороге сродни поведению заднеприводного легкового автомобиля. Сброс газа и коррекция рулем позволяют быстро и без проблем вернуть машину из заноса в управляемое состояние. Каковы же возможности грузовика на полном приводе?

Выезжаем на асфальт, останавливаемся, чтобы дожидаться легковую машину сопровождения, и выпрыгиваем из грузовика. Вот это запах! Оказывается, что колхозное поле обильно сдобрено навозом и машина заляпана не только грязью... Тут мы с ужасом вспоминаем, что вода из лужи с колхозного поля окатила оператора, представили его состояние, и нам

стало стыдно. Легковой автомобиль ждали долго, так как человека отмывали всем колхозом. А мы помчались в Москву отмывать на мойке КамАЗ.

Проведя день за рулем КамАЗ-4911, понимаю, что только малую часть возможностей машины нам удалось проявить. Что вытворяют с грузовиком гонщики, представить страшно. Машина многое может и многое позволяет. Но в том-то и дело, что серьезная техника требует и серьезного подхода. Легко впасть в эйфорию от возможностей машины и потерять грань между разумным риском и профессионализмом. Тогда можно сломать не только грузовик, но и шею.

В разговоре с руководителем команды «КамАЗ-Мастер» С.С. Якубовым выяснилось, что такими машинами интересуются различные структуры, включая ФСБ, не только у нас, но и за рубежом. Оптимальное географическое применение грузовиков в такой комплектации: степи, пустыни, полупустыни – везде, где есть просторы, на которых можно развить высокую скорость. Что касается применения машины в условиях севера и тяжелого бездорожья, то надо проводить сравнительные испытания с гусеничной техникой и выбирать в зависимости от их результата и поставленных задач. Очевидно одно, что с покупкой такой техники водителю необходимо проходить и «курс молодого бойца», чтобы научиться в полной мере ей пользоваться. Иначе уникальные возможности такого грузовика не проявятся в неумелых руках.



Ведущие мосты – гибридные, собранные из камазовских и кразовских деталей. Карданный вал переднего моста страхуется тросом в случае его обрыва. Поддон картера двигателя с выемкой для кардана



На каждый мост устанавливаются 4 гидравлические стойки со остроумными амортизаторами с прогрессивной характеристикой сжатия газа от боевой машины десанта. Прежде чем поставить их на машину, стойки перебираются с заменой резинок и сальников. На заднем мосту грузовика они установлены «верх ногами» относительно стоек переднего моста







Дополнительная реактивная тяга на крышке картера редуктора защищает мост от скручивания. Но только на заднем мосту. Двигатель под кабиной не позволяет разместить тягу на переднем мосту



Импортированные шины с централизованной подкачкой не боятся мелких проколов. Манометры давления выведены в кабину. Диски колес алюминиевые и их конструкция позволяет менять покрышку, не снимая колесо со ступицы



Внутри фургона расположены запасные части, два колеса и инструмент для ремонта, включая пневматический гайковёрт, который подключается к ресиверу

«Вполне вероятно, что когда-нибудь кто-то станет свидетелем или участником захватывающей погони пограничников или фээсбэшников на КамАЗ-4911 за нарушителями границы или драгдилерами. На какой бы машине нарушители ни находились, от КамАЗа им не уйти.

Но может быть и другой вариант — на КамАЗе нарушители уходят от погони. Тогда государевым людям ловить нечего.

Редакция журнала благодарит команду «КамАЗ-Мастер» и лично С.С. Якубова за возможность познакомиться с КамАЗ-4911.

### КАМАЗ-4911 (4x4)

#### Двигатель

Модель	ЯМЗ-7Э846
Тип	дизельный с турбонаддувом
Номинальная мощность, брутто, кВт (л.с.)	538 (730)
при частоте вращения коленчатого вала, об/мин	2500
Максимальный крутящий момент, Нм	2700
при частоте вращения коленвала, об/мин	1300 – 1400
Расположение и число цилиндров	V-образное, 8
Рабочий объем, л	17,24
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	140/140
Степень сжатия	15,2
Число клапанов	32

#### Система питания

Вместимость топливных баков, л	400 + 400
--------------------------------	-----------

#### Электрооборудование

напряжение, В	24
аккумуляторы, В/А·ч	2x12/190
генератор, В/Вт	28/2520

#### Сцепление

Тип	фрикционное, сухое, однодисковое
Привод	гидравлический с пневмоусилителем
Диаметр накладок, мм	430

#### Коробка передач

Модель	ZF 16S-251
Тип	механическая, 16-ступенчатая
Управление	механическое, дистанционное

#### Передаточные числа на передачах

1	2	3	4	5	6	7	8	3X
13,80	9,49	6,53	4,57	3,02	2,08	1,43	1,00	12,92
11,54	7,93	5,46	3,82	2,53	1,74	1,20	0,84	10,80

#### Раздаточная коробка

Модель	STEYR VG2000/300
Тип	механическая, двухступенчатая
	с блокируемым межосевым дифференциалом
Управление	электropневматическое

#### Передаточные числа

первая передача (низшая)	1,536
вторая передача (высшая)	0,890

#### Главная передача

передаточное отношение	3,55
шины	14.00 R20, Michelin, бескамерные



Уважаемый «Автотрак»!

Являясь вашим постоянным читателем, пишу впервые.

Итак.

Очень интересны разделы: архив, медицина, ликбез. Раздел «Закон и человек» вообще класс! Шоферская страничка всегда интересна, а вот выставки и рассказы про автобусы как-то не очень. Это все где-то, а мы-то туточки копошимся! Итак, о насущном. Очень хотелось бы прочитать о том, где можно остановиться на стоянку в районе МКАД. Я не говорю о тех гадюшниках, в которых мы вынуждены ожидать загрузки (кстати, один из них совсем рядом с вами – в Химках. Помните поворот на терминал «Аврора»? Вот-вот, через 50 м направо, а дальше сами все увидите), а о тех стоянках, где есть элементарные условия для обустройства нашего быта. Нам много-то не нужно! Чистый туалет, горячая вода (побриться хочется), твердая площадка. А покушать! Кто экономит и в кабине приготовит, а я вот с удовольствием в кафе посижу! По-человечески! Ну о душевой и говорить не приходится! Летом без этого беда! Да! А портки простирнуть! А другое бельишко!

Так где она, такая стоянка? Говорят, и с прачечными бывают, да только мне не попадалась. Все мои поиски более-менее достойного пребывания в Белокаменной свелись к двум точкам.

Первая – это МКАД, 51 км, внешний радиус. Прекрасное недорогое кафе с «натуральной посудой». Обед 60 руб. Чисто и достойно. В грязной робе не пустят! На стоянке есть все, кроме прачечной. Вторая – на пересечении МКАД и Варшавки, внешний радиус. Там тоже весьма достойно! Даже охранник оторвал свою натруженную задницу от стула и помог запарковаться! Вот и все! Остальное, где мне довелось побывать, вызывает лишь душевную горечь и обиду.

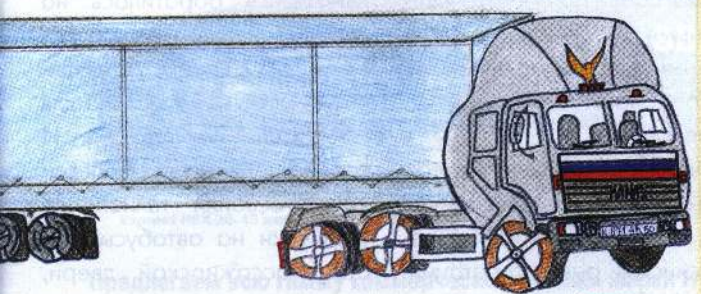
Вы, наверно, скажете, вот, мол, зажался парень! Да нет же! Мы ведь вынуждены жить в этих «гетто». И заметьте – не бесплатно! Ведь есть какой-то гад, который должен контролировать этот бардак, и его все устраивает! Продолжая тему, хотелось бы узнать и о других стоянках для грузовиков, чтоб, отправляясь в Самару, можно было планировать остановку, например в

Шацке. Банька там на стоянке очень даже... А идем на Питер, стало быть, до «Едрова» дотянем. Там «Автопарк» слева по ходу. Все людьми и для людей сделано! Тут тебе и отдых, и кормушка, и умывальник. Все чисто и здорово.

Напоследок своего послания хочу затронуть тему, которую вы как-то обходите стороной. Я говорю о связи. Вся наша работа без связи – бесполезная трата времени и сил, а неумелое ее использование еще и денег. Уверен, что многим водителям (в том числе и мне) будет интересно узнать возможности наших мобил, о которых мы и не подозреваем. Чтой-то там за WEB или, например, JPRS? Наверняка статья, написанная в доступной форме, здорово могла бы прояснить сей вопрос именно применительно к нашей работе. Да что там мобилы! Тут про радию люди узнают случайно, считая, что такое оборудование только в американских фильмах бывает. Был у меня такой случай. Стою на разгрузке, рядом КамАЗ самарский. Спрашиваю, что, мол, без радиы ездить? А он мне, зачем, мол, мне она? И так с гордым видом, у меня труба

есть! Ну-ну, говорю! Зачем мне домкрат, когда есть балонник! Ездите, как глухонемые! Вас не послать, не поздравить! Уважаемая редакция! Хоть вы-то объясните нашим дурикам, что рация не роскошь, а необходимость! С ее помощью мы знаем о гололеде впереди, об аварии, которая перекрыла всю трассу, наконец о прячущемся «радарчике» и плохой солярке! Да расскажите вы им наконец, что это нужно им самим! Многие ведь не знают! У меня наберется десяток случаев, когда помощь приходила быстро только благодаря нашему водительскому каналу. За все время (я прочитал, кажется, все ваши журналы) вы лишь однажды порекомендовали иметь ее на всякий случай в статье про разбой! Сажайте ко мне в кабину умного журналиста, пусть расскажет! Москва – Питер. Эфир забит. Ночью, так вообще галдеж! Расскажите, как ей пользоваться, где купить, как зарегистрировать (и нужно ли). Уверен, многие и понятия не имеют. С удовольствием помогу в подборе материала к такой статье.

Ну вот! Кажись, пар выпустил! Полегчало! С уважением, Поляков Юрий.



Здравствуйтесь в редакцию! Меня зовут Александр, я из Челябинска мне 16 лет.

Звездин Алексей, 16 лет,  
очень люблю читать ваш журнал. Много интересной и полезной информации.  
Спасибо Вам.



**Приз от производителя автомобильной аудиотехники «Урал» компании «Автоаудиоцентр» победителю конкурса на лучшую байку**

Тел./факс: (095) 572-8254

E-mail: Autotruk@rol.ru

Почта: 119633 Москва,

а/я 117

Журнал «Автотрак»







# Hyundai County стал двухдверным

Корейские автобусы малого класса Hyundai County уже давно и хорошо известны российским покупателям. Однако совсем недавно появилась новая модификация этих машин, которую российский дистрибьютер компании Hyundai – «Hyundai КомТранс» – презентует на августовском Московском автосалоне MIMS-2003.



Как нам рассказали в дистрибьютерском центре, из-за участившихся в последнее время серьезных аварий маршрутных пассажирских «газелей», некоторые муниципальные организации серьезно заинтересовались хоть и более дорогими по сравнению с отечественными, но и более современными, комфортными и безопасными автобусами Hyundai.

Однако притом, что автобусы Hyundai обладают одним из самых выгодных на российском рынке сочетаний цена/качество, был здесь и один непростой момент. Согласно российским нормам безопасности, если подобные автобусы приобретаются для общественного пользования (скажем, в качестве

тех же маршруток), они обязаны иметь две пассажирские двери на случай аварии. А в автобусах County конструктивно предусмотрено только одна пассажирская дверь, что закрывало машине доступ в этот сектор рынка.

Поэтому фирма «Hyundai КомТранс» обратилась на завод с заказом на разработку двухдверных модификаций County специально для российских покупателей. И корейские инженеры оперативно освоили технологию установки на автобусы второй пассажирской двери, причем все работы выполняются очень качественно и без ущерба для прочности и надежности машины.

Установка второй двери повышает цену автобуса примерно на \$1000, однако





на такие County (машины уже получили российскую сертификацию) уже поступило немало заказов. Автобус с короткой базой (3350 мм, общая длина 6345 мм) вме-

щает 23 человека, с длинной базой (4085 мм, общая длина 70 – 80 мм) – 27 человек. Полные массы автобусов – от 4494 до 5214 кг. В качестве базового двигателя

предлагается 4-цилиндровый дизель D4AL с непосредственным впрыском топлива, турбонаддувом и интеркулером. При объеме 3,3 л двигатель развивает 115 л.с.

при 3000 об/мин. Рабочая тормозная система (дисковые механизмы спереди, барабанные сзади, АБС) также дополнена моторным тормозом-замедлителем.

**HYUNDAI**  
**КОМТРАНС**  
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

Комfort и качество Hyundai проверено российскими дорогами.



**АВТОБУСЫ**  
**ГРУЗОВИКИ**

**СТРОИТЕЛЬНАЯ**  
**ТЕХНИКА**

**КОММУНАЛЬНАЯ**  
**ТЕХНИКА**

**ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ**  
**ЭВАКУАТОРЫ**



Миксеры 7-9 куб. м



Грузовики 2,5 - 10 т



County 12-28 мест



Express HSX 28-45 мест

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

Центральный офис: Москва, ул. Сокольнический вал, д. 1а. Тел.: (095) 255-2912, 234-2650, 255-2912, факс: (095), 255-2804.  
E-mail: hyundaicomtrans@mtu-net.ru

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

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

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

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ НА ВЗАИМОВЫГОДНЫХ УСЛОВИЯХ





# РЕАНИМАЦИЯ

30

«Вот что можно сделать из швейной машинки Зингера!» – сказал Остап Бендер, увидев «Антилопу-гну». Эти исторические слова я вспоминаю каждый раз, когда еду на своем КамАЗе, который собрал, как говорят, «с рамы».



Работал я «на барина» на МАЗе. И однажды в поисках запчастей забрел на заброшенную автобазу. На этой забытой Богом и людьми территории работала бригада ушлых ребят, которые занимались скупкой грузовиков у разорившихся автопредприятий. Из двух-трех КамАЗов умельцы делали один исправный и продавали его начинающим тверским перевозчикам. Надо отдать должное той бригаде – делали они свое дело неплохо.

Разграбленный КамАЗ с гнилой кабиной почему-то привлек мое внимание. Мое «чудо» стояло в грязи у бетонного забора. Беглый осмотр показал: движок, делитель, коробка и средний редуктор на месте и, самое главное, рама крепкая. Если ребята восстанавливают такой хлам, то чем я хуже?

Первый вопрос: «Продается?» Пьяный слесарь, представившийся как замдиректора, спросил: «У тебя ум есть?», а потом: «У тебя 500 баксов есть?»

После переговоров я узнал, что на этого уroda есть «родные» и «чистые» документы, но судьба его – стать «донором» для собираемых грузовиков и на нем стоит жирный крест.

Пару дней я думал, в какую байду я хочу влезть, пересчитал свою заначку и решил: «Хватит работать на дядю! Надо рисковать!»

Пришел к браткам. «Ребята, – говорю, – если найдете недостающие детали, то даю еще сто баксов и водки, сколько сможете выпить».

И вот так я стал владельцем «убитого» КамАЗа, дырявого радиатора, «конченного» топливного насоса, ведра старых форсунок и еще каких-то деталей. Но самое страшное было дальше... Мне принесли ТРИ ведра с шестеренками и сказали: «Володя, это – твой задний редуктор. Все тут клево, будешь на нем ездить до пенсии, если, конечно, сможешь собрать!» До пенсии было, как до

коммунизма, но и выбора не было. Сделка свершилась.

Я сфотографировал свою покупку, которой дал имя «зомби». Жена взглянула на фотографии, тяжело вздохнула и покрутила пальцем у виска. А сын спросил: «Папа, вот ЭТО когда-нибудь поедет?» Это был удар ниже пояса! На кону был отцовский авторитет.

«Поедет, Игорь, до Канады с тобой доедем!» Ну думаю, сдохну, но тачку восстанавливаю!

Ребята дали какие-то «лысье» колеса, я загнал «татарина» под местный тельфер, и двигатель с коробкой отправились в капремонт к знакомому мотористу, который решил взять с меня небольшую плату за счет старой дружбы. Мол, разбогатеешь – вернешь. Так и было.

После разборки мотора была первая радостная весть – двигатель в отличном состоянии, коленвал шлифовать не надо. Заменяли пару гильз, один поршень с шатуном, ну и, естественно, вкладыши.

С коробкой проблем было больше. Меняли синхронизаторы, ползуны, подшипники.

Главная головная боль «камазиста» – это делитель. Гайка первичного вала срезается сразу после любого ремонта и брэнчит при работе, но на работе коробки это не отражается. Можно годами работать с полной загрузкой и только при демонтаже коробки узнать, что первичный вал делителя стоит, как ему хочется. Мы называем это «эрекция». Иногда снимешь коробку, а вал торчит, как у нормального мужика, или в другой раз висит на «полшестого». Я за три года эксплуатации два раза снимал коробку для замены дисков сцепления и всегда занимался делителем. Гайка – «в хлам». Уж я ее и законтривал, и сваркой прихватывал – ничего не помогает. Плюнул на это дело и забыл. И ведь работает как надо!

Но эти ездовые дела были позже. А пока на «галстук» мой «зомби» был доставлен в частный сектор и прижился у забора моего закадычного приятеля.

Вот тут начался основной ремонт. Самой большой проблемой был ремонт тормозной системы: сгнившие трубки, «усохшие» клапана, непонятный (вначале) алгоритм работы стоили





очень больших временных и нервных затрат. Однажды меня чуть не убил (в прямом смысле) энергоаккумулятор, который я сдуру решил разобрать в обычных тисках. Слава Богу, беда просвистела в сантиметрах от меня и пробила забор соседа насквозь.

А потом наступила зима. Я работал «на барина» и занимался КамАЗом, когда было теплее -15 градусов, а также по выходным и бесконечным зимним российским праздникам. Делал такой ремонт, на котором нельзя замерзнуть: перебрал рессоры, заменил втулки балансира, «переобул» резину.

Кстати, о колесах. Мне повезло, что недалеко от места «реанимации» находилась воинская часть. Господа офицеры, идущие со службы, подходили ко мне, спрашивали, какие нужны запчасти, называли цену, торговались, и в результате я имел то, что было нужно «зомбичу», а Красная Армия имела водку. Главные зимние приобретения – комплект «мягкой» резины и два танковых аккумулятора, которые служат до сих пор.

Зимой снял из кабины все что можно. В моей квартире стояли сиденья, на которые я шил чехлы и укреплял дряхлый каркас, на балконе сушились отмытые в ванне кожаные лоскуты обивки салона, кругом лежал распиленный оргалит, а посреди большой комнаты воняла свежей покраской «торпеда» с кучей проводов и блок питания 24 вольт, который я сделал из подручных деталей.

Электропроводка – моя гордость. На «зомби» ее не было – все ободрали любители цветного металла. Пришлось всю проводку делать с нуля, изучая камазовскую схему по «Библии». Результат – за три года ни одного отказа.

Дело шло к концу. Поменял работу и стал водителем маршрутки. Но эта работа – не для дальнубоев. Взял ссуду в банке. Луч-

ше бы не брал: проценты дикие, отдавать их надо еженедельно, за каждый день задержки – пеня. Но это отдельная тема.

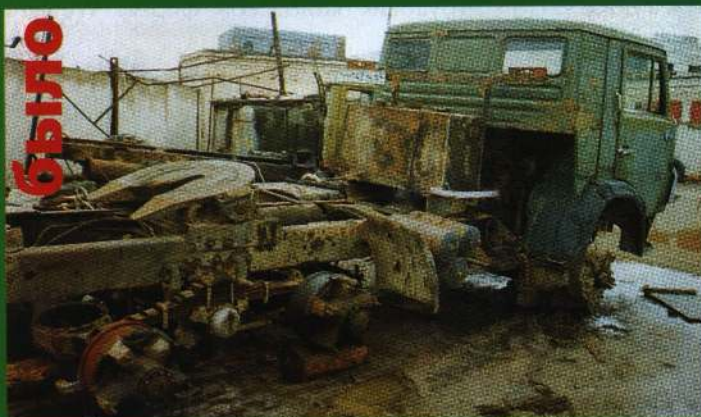
Последние работы пришли вместе с теплыми днями. Местный газосварщик, осмотрев гнилую кабину, изрек: «Володь, сто баксов и самогон каждый день!» Варили кабину три дня, а на четвертый я чуть не помер, потому что сварщик без меня в одиночку пить не хотел. Так или иначе, все было сделано, покрашено «садолином», включалось, двигалось, моргало светом и радовало глаз. «Зомби» превратился в «Кузьмича».

В этом году у «Кузьмича» юбилей. Ему 20 лет. Многие не верят, что мой КамАЗ – 1983 года выпуска. За три года после реанимации мы только один раз сорвали коммерческий фрахт из-за разбитого седла клапана. И я лежал под «Кузьмичом» в ноябрьской грязи у черта на куличках и благодарил его («Кузьмича»), как живого, что это, мол, первый раз и учить меня, чайника, надо бы почаще! (Хотя я уже не чайник: стаж 22 года, из них 16 лет – на большегрузах.) До Канады мы с ним, естественно, не доехали, да и не к чему это. И здесь работы хватает. «Кузьмич» – молодец! Дымит потихонечку, зарабатывает себе на новые шестеренки, а хозяину своему на кусок хлеба.

Я не считаю себя героем, а «реанимацию» – трудовым подвигом. Знаю, что на наших дорогах «пашут» тысячи грузовиков, восстановленных умелыми руками российских водителей. И я – только один из вас. Эту историю я рассказал в надежде на то, что кто-нибудь рискнет начать с нуля, без стартового капитала, станет хозяином своего дела и своей судьбы.

А всем российским водителям желаю сухой трассы, спящих ментов и щедрых заказчиков.

С уважением, Владимир, Тверь, 2003 год







# Western Star встает на рельсы

Много ли в мире грузовиков, способных работать на рельсовых путях в качестве высокоомобильных маневровых локомотивов? Первым на ум сразу приходит знаменитый Mercedes-Benz Unimog, способный таскать 1000-тонные железнодорожные составы. Но прогресс не стоит на месте и сегодня по рельсам умеет ездить не только немецкий «конек-горбунок».

**В** Америке сегодня активно развивается строительство линий наземного метрополитена, что обходится проще, быстрее и дешевле, чем прокладывание туннелей под землей. В Портленде (штат Орегон), например, в 2004 году вводится в строй еще одна подобная ветка.

Но прежде чем запустить поезда на линию, необходимы ходовые испытания новой колеи, чтобы проверить и при необходимости отрегулировать зазоры между колесами состава и рельсами, отследить надежность контакта между проводами и токосяемниками на локомотиве, и т.д.

Поскольку в период испытаний провода ЛЭП обесточены, инженеры метрополитена решили использовать в качестве локомотива для вагонов грузовик канадской фирмы Western Star.

Для этого машина серии 4900 SA была соответственно дооборудована канадской фирмой Brandt Industries. Грузовик своим ходом заезжает на рельсы, опускает тележки с удерживающими роликами и за счет высокого коэффициента трения резины о сталь (в три раза выше, чем сталь о сталь) легко тянет за собой состав массой 100 т.

Запад, что тут еще скажешь...



# ГОК

ГРУППА КОМПАНИЙ «ГОК»



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

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

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

Тел: (095) 740-39-46, 503-55-73  
Т/ф: (095) 528-03-57, e-mail: 95@autoimport.ru

**ИЗГОТОВЛЕНИЕ И РЕМОНТ**  
-Тенты, каркасы, ворота.  
-Увеличение, уменьшение объема кузова,  
-Работы по сечке тента, полиуретан и  
дриски в автокавал 1-20 т.  
-Ремонт прицепной техники: ходовая,  
тормозная система, электрооборудование, ABS,  
сварочные работы.

$V = 150m^3 \cdot 165m^3$

Изготовление, восстановление фотокон на базе авто

Тел.: (095) 772-0606

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

SCANIA VOLVO



**ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ**

**FULDA**

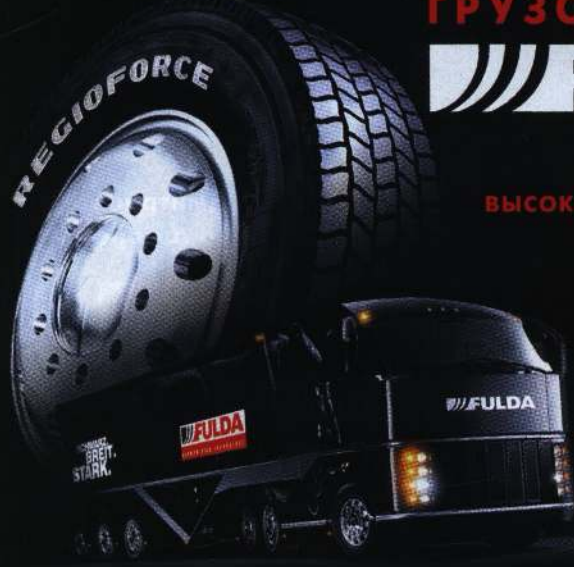
ВЫСОКОЕ НЕМЕЦКОЕ КАЧЕСТВО

ПО РАЗУМНЫМ ЦЕНАМ

СО СКЛАДА В МОСКВЕ

**Лорри Лайн**

(095) 783-6802  
967-2493



**ПРОДАЖА ПОЛУПРИЦЕПОВ**

- импортных
- тентованных
- рефрижираторных
- новых
- б/у

Раменский район, аэропорт Мячково

Тел.: (095) 796-2384

(095) 130-5401

(095) 552-9888

Факс: (095) 182-2317

www.trucks.d2d.ru e-mail: reftrans@d2d.ru



**ЗАО «ИНТЕРТРАНС ФОРД»**

Техническое обслуживание  
и ремонт большегрузных  
тягачей и п/прицепов



**VOLVO  
SCANIA**



Минское шоссе, 3 км. от МКАД  
E-mail: bakovka@bolshe.msk.ru  
(095) 591-0547, (095) 591-2900







Андрей Дмитриев  
Фото автора

# дуракам закон не писан

Лето этого года в Москве и области изобиловало дождями. Крупные ливни из года в год доставляют горожанам малые и большие хлопоты: дороги заливают так, что через некоторые улицы можно перебраться только вброд. Причина такой радости для детишек – дренажная система не справляется с потоками воды. Почему – это уже другой разговор. Но самое интересное в том, как водители ведут себя при встрече с таким препятствием.

**В**аш покорный слуга в течение часа был свидетелем уникального природного эксперимента природы над человеческой психологией.

По способу преодоления неожиданного препятствия водители делятся на три категории. Первая – это те, кто никуда не торопится. Они или не любят рисковать, или четко осознают свои и технические возможности. Такие предпочитают не лезть на рожон и выжидают, когда препятствие или самоустра-

няется или его устранят другие. В нашем конкретном случае они остались около озера на дороге и дождались, когда вода уйдет в дренажную систему.

Основная масса водителей начинает искать объездные пути. Оно и понятно, время – деньги. Но это самое время можно потерять в пробках на объездных путях, куда и ломанул весь транспорт с ближайших улиц.

Самая немногочисленная, но и самая интересная категория людей – это те, кто ре-

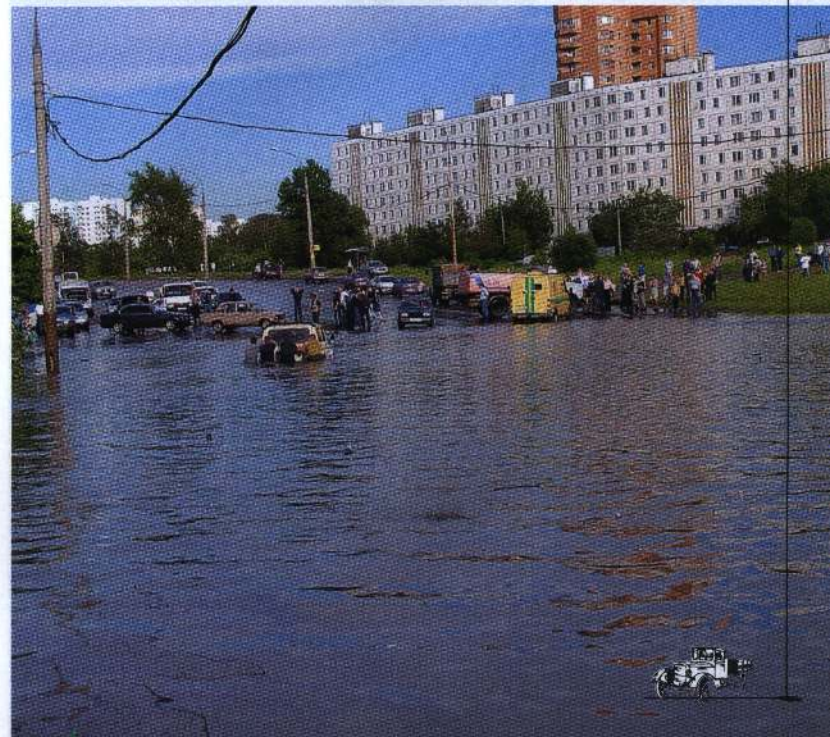




шил преодолевать препятствие. Они делятся на две подгруппы. Первые имеют опыт преодоления таких препятствий и знают возможности техники. Но их меньшинство.

Другие не знают технику, не имеют опыта и мозгов. Начинают преодолевать препятствие, не задумываясь о последствиях. Залитые свечи зажигания – небольшая плата за авантюризм. Стайка пацанов за 50 – 100 руб. вытолкнет автомобиль из лужи. Хуже, когда вода попадет в воздухозаборник. Тогда гидродинамический удар

выведет из строя двигатель. Как показывает практика, большинство водителей этой категории относятся к «наемникам». А если машина не своя, то и задумываться о последствиях не надо, – хозяин заплатит за ремонт. Причем даже боязнь потерять хорошо оплаченную работу не останавливает их от дурных шагов. Своего не имеем – чужого не ценим. С таким жизненным девизом армия «наемников» каждый день садится за руль машины. Так и работаем, так и живем.







36

# Аварии на дорогах: КТО ВИНОВАТ И ЧТО ДЕЛАТЬ?

То, что на дорогах страны творится беспредел, – спорить не приходится. Виноваты в этом все: и водители, считающие, что автомобиль лишь средство передвижения, а не источник повышенной опасности, и гаишники, которые за взятки закрывают глаза на пьянство, «встречку» и на превышение скорости. В последнее время активно поднимается вопрос о резком увеличении аварийности на дорогах.

Очень хотелось, чтобы за этим шумом стояла исключительно забота о здоровье нации. За 2002 г. на дорогах страны погибли около 40 тыс. граждан. По количеству числа происшествий на 10 тыс. единиц автомобильного транспорта в России этот показатель в 5 – 10 раз превышает аналогичные показатели в Европе и США.

Причина этого не только в быстром росте автомобильного парка страны. По сравнению с 1997 г. численность легковых автомобилей увеличилась на 30%. Главная причина аварийности – нарушение правил движения водителями. Проезд на красный сигнал светофора стал нормой для многих водителей, езда по встречной полосе уже давно



не шокирует, гонки «отмороженных» в жилом секторе – пожалуйста. Но что нам предлагают сильные мира сего? Опять ужесточить, увеличить штрафы и т.п. А разве за езду по встречной полосе, пьянку, за превышение скорости на 60 км/ч прав не лишают? Куда жестче! Проблема на самом деле в том, что отсутствует неотвратимость наказания. Если водитель будет знать, что его за эти нарушения точно лишат прав, поверьте – желающих нарушать будет немного. Но когда распальцованный придурок знает, что любой мент простит ему нарушение за некую сумму, беспредел на дорогах будет всегда. Сколько ни ужесточай правила, но пока гаишники берут, толку не будет. Вот и выходит, что последствие ужесточения правил в России только одно – повышение благосостояния людей в серой форме. Опыт в нашей стране учит только одному – ничему не учит. Не лучше ли тем, кто инициирует ужесточение 12 главы Административного кодекса, начать с себя? Ежу ясно, что самосознание российских граждан находится на низком уровне и только неотвратимость наказания заставит их соблюдать правила.

Когда машины с мигалками, везущие слуг народа, нарушают эти самые правила везде и всюду, когда водители часами ждут в пробках на перекрытых трассах проезда высокопоставленных людей, взывать к сознанию граждан и убеждать людей в соблюдении правил тяжело. Опять же – «рыба тухнет с головы». Готов биться об заклад, что, пока власть не научится уважать свой народ, заставить людей соблюдать закон нереально.

Год назад мы писали, что новый Административный кодекс существенно ударит по карманам гаишников, и мы предсказывали, что в течение года следует ждать давление на законодательную власть для пересмотра 12 главы. Мы указывали и на методы – статистические данные с быстрым ростом аварийности на дорогах. К гадалке можно не ходить, чтобы предвидеть телодвижения заинтересованных органов. В стране, где все официальные структуры постоянно врут, у нас статистические данные вызывают легкое недоверие. Как можно при быстрорастущем парке автомобилей снизить ДТП в 1999 и 2000 гг., а с 2001 г. фиксировать быстрый рост количества ДТП?! Повода для таких колебаний не было никакого. Лукавят господа. Причина одна – вернуть кормушку гаишникам. Еще раз повторяю, что мы всеми руками и ногами за порядок на дорогах, но простым ужесточением правил мало чего достигнешь. Гаишникам нужно начинать с себя, водителям – с себя. Правда, разращенные государством и гаишники и водители не в состоянии этого сделать. Остается одно – правительству и депутатам начать с себя и показать пример народу. Но это уже из области фантастики.

Из-за отвратительного состояния российских дорог случаются треть ДТП. Если в развитых странах суд принимает претензии водителей к дорожным службам, то у нас таких прецедентов нет. Скоростной режим должен соответствовать дорожным условиям. Слов нет. Не нравятся, не поезжай. Только по-

**Основные показатели аварийности**

	2001	2002	%
ДТП	64401	184365	+12
Погибло	30916	33241	+7.5
Ранено	187790	215678	+15

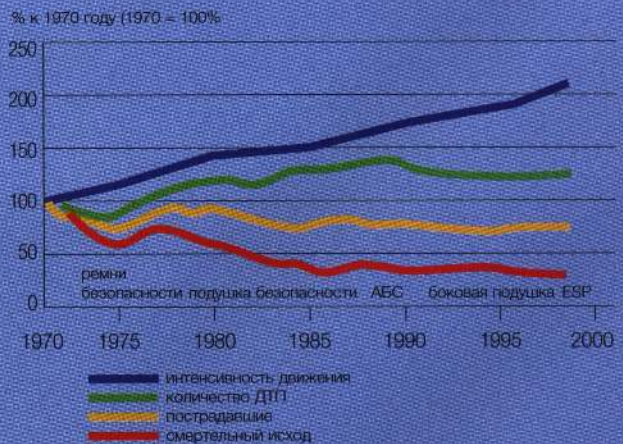
**Основные виды происшествий**

	Абсолютное	%
Столкновение ТС	49862	27
Опрокидывание ТС	24313	13,2
Наезд на стоящее ТС	4682	2,5
Наезд на препятствие	11887	6,4
Наезд на пешехода	84773	46
Прочие	8848	4,6

**ДТП и количество грузовиков на дорогах Германии**

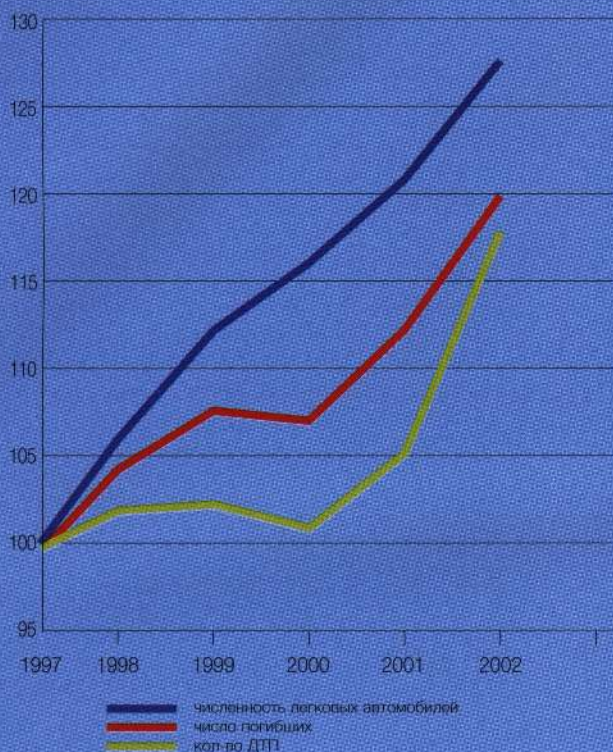


**Количество ДТП с 1970 года**





**Темпы изменения численности легковых автомобилей, общего количества ДТП и числа погибших (в % к 1997 г.)**



чему постоянно увеличивает дорожный налог – кому-то на выборы?

**ГАИ предлагает**

Лишать прав за проезд на красный свет или с превышением скорости более чем на 40 км/ч – такие карательные меры к водителям предлагает ввести главный гаишник России Виктор Кириянов.

МВД готовит 12 поправок в 12 (водительскую) главу Административного кодекса. Об этом два раза говорил заместитель министра внутренних дел Александр Чекалин. Однако в МВД пока предпочитают не раскрывать, что же конкретно они предлагают водителям.

Но многое можно понять из недавно опубликованного на официальном сайте ГИБДД выступления Виктора Кириянова. На завершившейся в Сочи XI Всероссийской научно-практической конференции по обеспечению безопасности дорожного движения Кириянов выступил с докладом «О состоянии и причинах аварийности на дорогах Российской Федерации». Одной из причин роста аварийности он назвал «правовой нигилизм участников дорожного движения».

В связи с нигилизмом МВД предлагает увеличить ответственность за ряд нарушений. Кириянов сказал прямо: тех, кто ездит с превышением скорости на 40 км/ч и на красный свет, надо лишать прав.

Помимо этого предложено увеличить штраф для тех, кто ездит в пьяном виде (сейчас он составляет 10 – 20 МРОТ), и для тех, кто лишен прав (5 – 8 МРОТ), а также вернуть систему учета штрафных баллов.

Что касается первых двух предложений, то вряд ли они будут работать так, как хотелось бы гаишному начальству. Не секрет, что приборов контроля за скоростью, способных доказать, что именно конкретный водитель проехал с превышением, у ГАИ практически нет – меньше сотни на всю Россию. Не говоря уж о том, что светофоры часто ломаются, а гаишники будут писать протокол о красном свете практически в любой ситуации. Ибо доказывать нарушения они в большинстве своем так и не научились, а многие суды и группы разбора верят как раз гаишникам.

Напомним, что сейчас штраф за езду на красный свет составляет 100 руб., а за превышение скорости на 40 – 60 км/ч – 100 – 200 руб. (свыше 60 км/ч – 300 – 500 руб. или лишение прав на 2 – 4 месяца). В своем проекте КОАПа гаишники уже предлагали лишать прав за превышение на 40 км/ч, но не получилось – депутаты забаллотировали.

Сейчас лишиться прав можно за езду в пьяном виде, передачу управления нетрезвому водителю, отказ от медосвидетельствования, непредоставление преимуществ транспортным средствам с включенной мигалкой и звуковым сигналом, проезд на красный свет через железнодорожный переезд, выезд на встречную полосу, превышение скорости более чем на 60 км/ч.

Что касается системы штрафных баллов, в проекте 12 главы кодекса, который принимала Госдума, была статья «Злостное нарушение Правил Дорожного Движения». Согласно тому проекту, если водитель в течение года



совершал два грубых нарушения правил (езда в пьяном виде, невыполнение требований милиционера об остановке и сокрытие с места ДТП), его требовалось оштрафовать на 20 – 25 МРОТ (2000 – 2500 руб.) и одновременно лишить прав на 1 – 2 г. Менее серьезных нарушений (превышение скорости более чем на 20 км/ч, игнорирование правила уступить дорогу (в том числе и пешеходам), неправильное расположение транспортных средств на проезжей части и маневрирование) дозволено было сделать три за год (заметьте, не с января по декабрь, а за последние 12 месяцев). Четвертое нарушение влекло за собой штраф 15 – 25 МРОТ (1500 – 2500 руб.) с лишением прав на 1 – 1,5 г. или без такового. Депутаты решили, что эта мера на наших дорогах применяться не должна.

Еще одно предложение МВД сводится к устранению противоречия между двумя статьями кодекса об эвакуаторах. В примечании к статье 12.19 устанавливается запрет на применение эвакуатора в случае нарушения правил остановки или стоянки, а в соответствии со статьей 27.13.1 нарушение правил остановки или стоянки относится к основаниям применения задержания транспортного средства (включающего его принудительное перемещение).

Естественно, запрет планируется убрать, ведь ГИБДД всегда ратовала за эвакуаторы. Судьба этих поправок во многом зависит от того, когда они будут внесены в Думу. Если это случится после выборов, то есть уже в новом году, то шансы на увеличение количества поборов на дороге достаточно большие. Осенью же депутаты этот закон прокатят – им переизбираться надо.

**Ремонт  
любой  
топливной  
аппаратуры  
Продажа  
запасных  
частей  
для грузовиков,  
тягачей,  
автобусов**

# ТЕХ-ДИЗЕЛЬ

121741 Москва  
ул. Рябиновая, 46 А-1  
(095) 509-3386  
(095) 446-7533

**BOSCH  
LUCAS  
ZEXEL**











Ewals Cargo Care

GGE 8402

**АВТОТРАК**





## ■ Грузовики International станут чище

Корпорация International Truck and Engine запустила программу снижения токсичности выхлопных газов в последних моделях грузовиков. При использовании бессернистого дизельного топлива элементы модернизации снижают содержание сажи и углеводородов на 80%. Новая программа разработана для двигателей с электронным управлением, которые производятся с 1994 года. Экологический пакет является универсальным и может устанавливаться как на двигатели International, так и на подобные моторы других производителей. На сегодняшний день ограничение в использовании новинки заключается в отсутствии очищенного топлива, так как далеко не все нефтеперерабатывающие заводы перешли на производство бессернистой солярки. Но уже в ближайшем будущем чистое топливо «узаконят» во многих странах, что приведет к ужесточению экологических норм. В свете этого разработка International Truck and Engine является достаточно перспективной не только для США, но и для Европы, где «американцы» также успешно эксплуатируются, а экологические требования – более жесткие.

## ■ Компания Talson начала установку транспортеров на полуприцепы

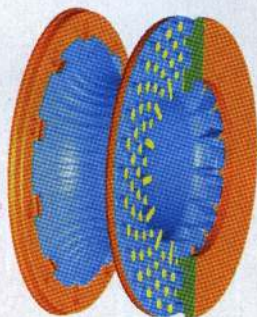
Сокращение времени на погрузку/разгрузку является одним из главных вопросов для транспортных компаний. На сегодняшний день на рынке автоперевозок присутствует значительная конкуренция, и для многих оперативность имеет решающее значение. Для этих целей разработана система сменных кузовов, как вариант можно рассматривать возможность полной замены полуприцепа – с грузом оставил, а пустой забрал и уехал. Но как в первом, так и во втором случае требуется увеличение парка кузовов или прицепов, что приводит к значительным затратам. Поэтому компания Talson решила остановить свой выбор на системе транспортерных лент. С их помощью возможна погрузка/разгрузка без рампы – поддоны «подъезжают» к воротам прицепа и погрузчики могут работать прямо с «земли». Если же на складе установлен приемочный транспортер, то в этом случае время разгрузки составляет 5–10 минут. Масса транспортерного устройства достаточно мала и практически не уменьшает грузоподъемность автопоезда.

## ■ Новинка Sommer – сменные кузова для полуприцепов

Немецкая компания Sommer завершила разработку новой прицепной техники. Это универсальное шасси для перевозки 20-, 40-, 45-футовых, а также HighCube-контейнеров. Для транспортировки 45-футовых контейнеров и сменных кузовов задняя часть сделана выдвижной. Для того чтобы производить фронтальную загрузку (например, 2x20 футовых контейнера), предусмотрен откидной фитинг с зажимами. В новых сменных кузовах достаточно места для 34, а при двухуровневой загрузке даже для 68 поддонов. Внутри кузова имеется соответствующее оборудование для перевозки решетчатых ящиков, представляющих повышенную опасность штучных грузов, напитков, окон, стройматериалов, текстильных изделий в висячем положении, контейнеров на роликах и т.д. Они снабжены также необходимым оборудованием, обеспечивающим сохранность груза при погрузке, выгрузке и транспортировке согласно директивам VDI 2700 ff. Двойной цокольный профиль защищает кузов от повреждений при контакте с автопогрузчиком. Стены из фанеры специальной конструкции и крыша из сэндвич-панелей предохраняют груз от воздействия температурных перепадов. Без шасси сменные кузова стоят на опорных ногах, а после установки на них функционируют в качестве обычных полуприцепов-фургонов. В заключение стоит сказать, что новые полуприцепы приспособлены для погрузки на ж/д платформы, и такая универсальность открывает широкие возможности перевозчикам.

## ■ Новые тормоза от BPW запущены в серийное производство

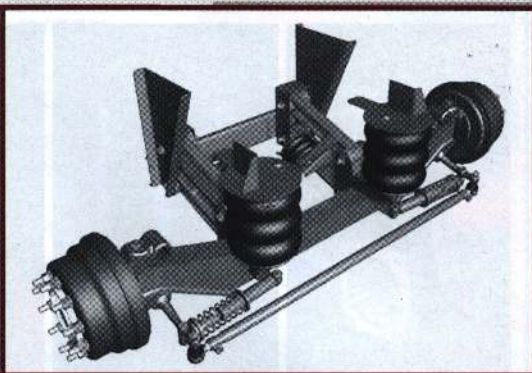
Лидер в производстве осей для прицепной техники компания BPW запустила в серийное производство сразу несколько новинок: тормозные колодки и тормозные диски. Главным отличием первых стало применение нового фрикционного материала Textar T 3030. Он менее подвержен износу и имеет улучшенные температурные характеристики. Узел крепления также претерпел некоторые изменения. С его помощью установка тормозных колодок стала проще, а эффективность торможения возросла благодаря более точному контакту с диском. Сами диски также получили «обновку». Это специальные выступы на внутренней вентилируемой поверхности. С их помощью значительно увеличивается теплоотдача, а этот фактор является одним из основных составляющих надежности дисковых тормозных систем. Химический состав материала диска также оптимизирован и меньше подвержен износу.





## ■ Новые разработки Hendrickson

Hendrickson представила свои новые разработки – автоматическую систему управления для подъемных осей прицепов и полуприцепов и новую версию подвески Compositite для грузовиков. При движении назад автоматика включает механизм подъема оси, а при движении вперед – ось опускается. Все происходит без вмешательства водителя – в кабине даже нет специальных органов управления. Новая система предотвратит чрезмерный износ и повреждения шин прицепа при маневрировании, равно как и дорожного покрытия. Новинка будет устанавливаться на заказ не только на новую технику, но и на старые прицепы с электропневматическим управлением подвеской. Еще одна новинка – это второй вариант подвески Compositite для грузовиков. Ее общая масса не превышает 330 кг благодаря использованию алюминиевых балок. Подшипниковый узел был значительно упрощен, что облегчает его сервисное обслуживание.



## ■ Началась сборка КраЗов во Вьетнаме

9 июля 2003 года состоялась торжественная церемония открытия первого сборочного производства ХК «АвтоКраЗ» в Юго-Восточной Азии. Сборка создана на производственных мощностях энергомеханической компании «КАМФА» – структурном подразделении вьетнамской национальной угледобывающей корпорации VINACOAL. Автомобили КраЗ традиционно использовались для вывозки вьетнамского антрацита с угольных разрезов. Их эксплуатационные качества в полной мере отвечают сложным условиям эксплуатации. Следующим шагом вьетнамская сторона планирует организацию сборки дорогостоящих кранов, которая в сочетании с шасси автомобилей КраЗ, собираемых во Вьетнаме, создаст прекрасные условия для оптимизации производства. До конца года запланирована сборка в объеме не менее 80 автомобилей КраЗ.



## ■ Битопливный Ford Transit Connect

Компания Ford представила модель Transit Connect с битопливным двигателем. В его основу положен 1,8-литровый мотор Duratec в модификациях T200 SWB, T200 SWB LX и T210 LWB. Навеска газового оборудования осуществляется прямо на заводе. Газовый баллон вмещает 59 л топлива и расположен под днищем грузового отсека в месте для запаски. В результате запасное колесо пришлось переместить внутрь грузового отделения на заднюю левую арку. Использование газового топлива значительно снижает выбросы вредных веществ в атмосферу, что позволяет эксплуатировать автомобили в городских условиях с минимальным ущербом для здоровья людей. В последнее время все больше европейских городов выдвигают повышенные требования к экологичности транспорта, и появление битопливной модификации Transit Connect является подтверждением высокого уровня марки.

## ■ MAN TGA с односкатными ведущими колесами

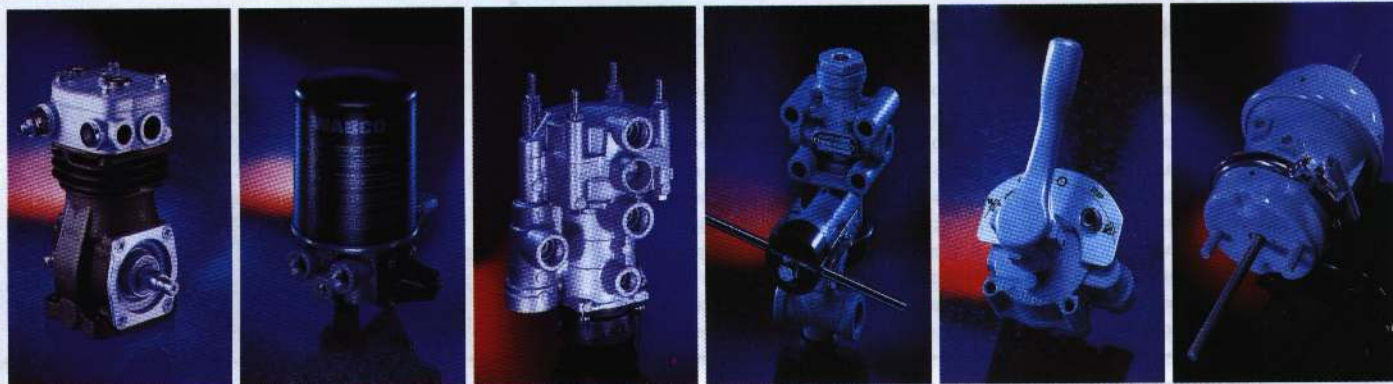
Немецкий производитель грузовых автомобилей компания MAN Nutzfahrzeuge начала выпуск седельных тягачей MAN TGA 18.480 с односкатными колесами на задней оси. Из всех производителей шин выбор пал на компанию Michelin с моделью X One XDA 2 Energy (495/45 R 22.5), которая специально предназначена для работы на дальних дистанциях. Автомобили MAN TGA с односкатными колесами на задней оси оборудуются системой стабилизации курсовой устойчивости (ESP) и датчиками давления в шинах в стандартной комплектации. Применение односкатной ошиновки на ведущих колесах позволяет добиться ощутимой экономии топлива. Это происходит за счет меньшего, чем у обычных колес, сопротивления качению. Еще одно преимущество односкатных колес – увеличенная на 130 кг грузоподъемность. С осени этого года компания Michelin начинает продажи зимнего варианта модели X One, что обеспечит нормальные условия эксплуатации новых автомобилей в любых погодных условиях.

## ■ Bendix Commercial Vehicles Systems разработала систему кругового обзора

Подразделение коммерческих автомобилей компании Bendix завершило разработку системы обзора Bendix(r) Vision Systems. С ее помощью водитель сможет контролировать все пространство вокруг автомобиля, что увеличит безопасность и поможет при маневрировании. В основе новинки лежит система термального контроля XVision(r) с видеокамерами для бокового и заднего обзора, а также управляемой панорамной инфракрасной камерой для ночных условий. Все изображения выводятся на ЖК-монитор, причем водитель может открыть одновременно одно или несколько окон с изображениями от разных камер. Покупателям предлагается 9 стандартных конфигураций новой системы обзора, а при необходимости возможно производство под заказ.







**WABCO**

**Дилеры**

**Москва**

1. Унивекс Тел.: (095) 901-1650
2. Ави ННН Тел.: (095) 783-6090
3. Глобал Трак Тел.: (095) 535-2626
4. Лорри Лайн Тел.: (095) 783-6802
5. Аргон КР Тел.: (095) 956-1131

**Московская обл.**

- ЮАГ Одинцово Тел.: (095) 593-2372

**С-Петербург**

1. Балтакс Тел.: (812) 329-7915
2. Грузавто Тел.: (812) 324-5283

**Калининград**

1. Себейкин Тел.: (0112) 453-204
2. Кенинкам Тел.: (0112) 433-208

**Челябинск**

1. Автоком Тел.: (3512) 938-238
2. Ком. Транспорт Тел.: (3512) 317777

**Сервисные станции**

**Москва и область**

1. ИТЭ Тел.: (095) 357-2030
2. Траксервис 36 Тел.: (095) 490-4941
3. Полярная Звезда Тел.: (095) 994-1127
4. Скания Сервис Тел.: (095) 787-5001
5. Интра М Тел.: (095) 789-3240
6. Интертранссервис Тел.: (095) 439-8750
7. АЗР Балашиха Тел.: (095) 521-8291

**Санкт Петербург**

1. Балтакс Тел.: (812) 329-7915
2. Техпортавтосервис Тел.: (812)114-9527
3. Совавто Санкт-Петербург Тел.: (812) 102-2550
4. Интекс Тел.: (812) 371-0034

**Ленинградская область**

Ковчег Кировск Тел.: (812) 988-6500

**Новгородская область**

АС Валдайский район, с. Едрово Тел.: (81666) 51299

**Тверь**

Кинг-Карго-Сервис д. Власьево, Тел.: (0822) 492181

**Калининград**

Себейкин Тел.: (0112) 453204

**Минеральные Воды**

Совтрансавто Сервис - Мин Воды Тел.: (87922) 51355

**Самара**

ПАТ П-2 Тел.: (8462) 581388

**Ростовская обл.**

Совтрансавто-Ростов-на-Дону Аксай, Тел.: (86350) 54945

**Н. Новгород**

Трансинвест - НН Тел.: (8312) 669332

**Челябинск**

Уралэкосервистранс Тел.: (3432) 414241

**Представительство WABCO**

в странах СНГ

129626 Москва

Проспект Мира, 100

Идеал Стандарт Европа Б.В.

Компания «WABCO» Тел.: (095) 287-12-44

(095) 937-63-83

Факс: (095) 937-63-84

E-mail: [info.ru@wabco-auto.com](mailto:info.ru@wabco-auto.com)

URL <http://www.wabco-auto.com>.

**3-5 октября 2003 года**  
**Сочи, Зимний театр**

В специализированная выставка  
продукции автомобильной промышленности

**ЧЕРНОМОРСКИЙ**  
**АВТОСАЛОН**

**ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР ВЫСТАВКИ:**

ОАО "СочиАТО" - официальный дилер BMW  
при партнерской поддержке компании CASTROL



**ОРГАНИЗАТОР:**

Выставочная компания «Сочи-Экспо ТПП г. Сочи»

354000, г. Сочи, ул. Советская, 42, 3-й этаж

Тел./факс: (8622) 623187, 623196, 620524, 622851

[Http://www.sochi-expo.ru](http://www.sochi-expo.ru), e-mail: [auto@sochi-expo.ru](mailto:auto@sochi-expo.ru)



**ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР  
«МАСТЕР»**

Шины для грузовиков  
Шиномонтаж  
3/4 для подвески,  
полуприцепов  
Всех типов

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



DAF



IVECO



VOLVO

SCANIA

**ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ЛЮБЫХ ИМПОРТНЫХ ТЯГАЧЕЙ,  
АВТОБУСОВ И ПОЛУПРИЦЕПОВ В НАЛИЧИИ И ПОД ЗАКАЗ**

- ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ И РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ
- ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЕЙ
- ЭЛЕМЕНТЫ ПНЕВМОСИСТЕМ
- ДЕТАЛИ ТРАНСМИССИИ
- ПНЕВМОПОДУШКИ
- ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ
- АМОРТИЗАТОРЫ
- ФИЛЬТРЫ
- ПОДШИПНИКИ, САЛЬНИКИ, ПЫЛЬНИКИ
- МОТОРНЫЕ МАСЛА и многое другое

129329, Москва,  
ул. Кольская, д. 12, стр. 6.

Тел.: (095) 783-6090  
(многоканальный),  
e-mail:  
truck@avia3n.ru  
info@avia3n.ru

www.avia3n.ru

MIMS 2003, павильон С052

**«ПАРАДИГМА XXI век»**

**ТЕНТЫ**

Люберцы, 3 км от МКАД  
Тел. (095) 504-9863  
Тел./факс: (095) 554-3358  
Моб.: 8-916-622-0528

перделка под TIR, установка ворот, бортов

ремонт любой сложности, автопокрывала, реклама на ПВХ

**КАРКАСЫ**

Гарантия качества

**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



ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА

**ПНЕВМОРЕССОРЫ и**

**ТОРМОЗНЫЕ  
НАКЛАДКИ**



оптом и в розницу  
со склада в Москве



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



**ООО «ЮНАЙТЕД АВТО групп»**  
продажа, лизинг,  
индивидуальный  
подход к каждому клиенту

- ✓ Седельные тягачи
- ✓ Бортовые (тентовые) автомобили
- ✓ Шасси
- ✓ Самосвалы
- ✓ Прицепы, полуприцепы
- ✓ Автобусы
- ✓ Специальная техника на шасси МАЗ
- ✓ Изотермические фургоны

**UNITED AUTO GROUP**

143000, Московская область  
г. Одинцово, ул. Транспортная, д. 2  
Тел/факс (095) 789-3503  
105-0591 (многоканальный)  
www.maz-man.ru



ООО «ЮНАЙТЕД АВТО групп»



**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

**АВТОБУСЫ**

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

**АВТОЗАПЧАСТИ**

IKARUS – КрАЗ – МАЗ – TATRA  
Mercedes-Benz - MAN

Оптовая продажа со склада в Москве.

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





# URAL RM-41SA

ТПГ «АВТОАУДИОЦЕНТР» представляет вниманию потребителей новую разработку модельного ряда TM URAL – автомобильную магнитолу для грузовых автомобилей и автобусов с номинальным напряжением бортовой сети 24 В.

Более восьми лет ТПГ «АВТОАУДИОЦЕНТР» занимается разработкой, производством и реализацией автомобильной аудиотехники, охранных систем и другой высокотехнологичной электронной продукции. Компанией накоплен большой опыт по созданию надежных изделий, адаптированных к условиям эксплуатации в нашей стране. Одним из преимуществ является наличие производственной базы в России, что позволило в короткие сроки создать адаптированную для большегрузного и коммерческого транспорта магнитолу.

Проблема получения в большегрузном автомобиле напряжения, необходимого для питания автоэлектроники (12 – 14 В), как правило, решается несколькими способами. Самый простой из них – получение необходимого напряжения с одного аккумулятора. Но последствия таких

«экспериментов» обычно печальны: через некоторое время аккумулятор приходится выбрасывать. Другой, более «цивилизованный» способ – это установка в автомобиле преобразователя 24=>12 В, который позволит получить необходимое напряжение без ущерба для штатной системы электрооборудования машины. Но и это не лучший вариант.

Производитель автомобильной аудиотехники TM URAL представляет магнитолу, которая позволит владельцам большегрузных транспортных средств избежать хлопот и дополнительных затрат на приобретение таких устройств.

Новый URAL RM-41SA специально создан для бортовых систем с номинальным напряжением 24 В, но предусмотрена также и возможность эксплуатации при напряжении питания от 12 до 24 В. В этом случае возможно некоторое пониже-

ние выходной мощности и незначительное уменьшение яркости дисплея.

В функциональное оснащение модели входит полный набор технических и пользовательских характеристик, без которых невозможно представить современную автоаудиотехнику. 24-вольтовый URAL обладает большим количеством фиксированных настроек тюнера, ручной и автоматической настройкой станций, регулировками баланса и частот, часами. Все это ставит эту магнитолу в один ряд с современными моделями ведущих мировых производителей.

В данной модели применен надежный лентопротяжный механизм с высокой степенью защиты от вибрации, позволяющей добиться устойчивой работы при движении по дорогам с плохим покрытием, что очень актуально для России.

Дизайн лицевой панели классический и сдержанный. Модель эргономична, кнопки достаточно крупные, отзывчивые, со средней жесткостью. Регуляторы расположены слева, ближе к водителю, что позволяет настраивать звучание, не отвлекаясь от вождения. Вся необходимая информация на достаточно ярком дисплее отображается крупными, хорошо читающимися символами.

Таким образом, очевидно, что производитель автоаудиотехники URAL при создании данного продукта стремился, чтобы традиционная для URAL адаптированность к российской действительности сочеталась с приспособленностью к таким серьезным условиям, как вождение многотонных грузовиков и автобусов.







**СТЭФ**  
 Продажа автозапчастей для грузовых автомашин, автобусов и полуприцепов  
 Mercedes-Benz MAN IVECO SETRA (MERPLAN SAF BPW ROR)  
**СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ:**  
 автостекла  
 топливная аппаратура  
 детали КПП  
 Телефон: (095) 787-5360  
 Факс: (095) 287-9855  
 E-mail: stef@bestcom.ru



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

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

**ЕВРОТРЕЙД**  
 БЕЗУПРЕЧНОСТЬ ВО ВСЕМ!

ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ ИЗ ЕВРОПЫ НА СТОЯНКЕ В МОСКВЕ

**MAN, RENAULT LAMBERET, SCHMITZ**

ЕВРОПЕЙСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ  
 РАЗЛИЧНЫЕ ПРОГРАММЫ ЛИЗИНГА  
 АБСОЛЮТНАЯ ЮРИДИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ  
 Лиц. ПРИУ №033087 Выд. МЛП ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

**ДВЕ ИНОМАРКИ - ДВА ПУТИ...  
 ВАМ ВЫБИРАТЬ - КАКИМ ИДТИ!!!**



**VOLVO FH 12**  
 седельные тягачи, 1997 - 2000 г.,  
**СЕРВИСНАЯ ИСТОРИЯ "VOLVO TRUCK Corp."**  
 ЕВРО 2, 380 л.с., ABS, моторный тормоз VEB, WEBASTO, бак 900 л., круиз-контроль, электропакет, магнитола.

**(095) 995-32-12**

www.td-eurotrade.ru  
 E-mail: info@td-eurotrade.ru

**ООО «ГрузАвтоСтолица»  
 ЗАПЧАСТИ**  
 для грузовиков, тягачей, автобусов импортного производства  
 Scania, Iveco, Volvo, Mercedes, MAN, DAF ROR, SAF, BPW

Ленинградское шоссе, дом 227  
 9 км от МКАД (трасса Е95, на АЗС «Славнефть»)  
 Тел.: (095) 938-6162, 504-1329  
 E-mail: bik095@bk.ru



**Ремонт импортной грузовой и прицепной техники  
 Запасные части**

Scania, Iveco, Volvo, Mercedes, MAN, DAF ROR, SAF, BPW

Тел.: (095) 448-0756  
 446-6450  
 995-1734  
 E-mail: adampolis\_m@mtu-net.ru

**АДАМПРОЛИС**  
 Joint stock company  
 Truck & Trailer Service



Универсальные дублирующие номера

Телефон:  
 (095) 572-8254  
 (095) 749-4550

**ИНПРАС-М**  
 технический центр

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

**ЗАПЧАСТИ**

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



**АВТОТРАК** предлагает оптовикам руководства и каталоги на грузовые и легковые отечественные и импортные автомобили, атласы, карты и другие сопутствующие товары.

Тел.: 572-8254 749-4550

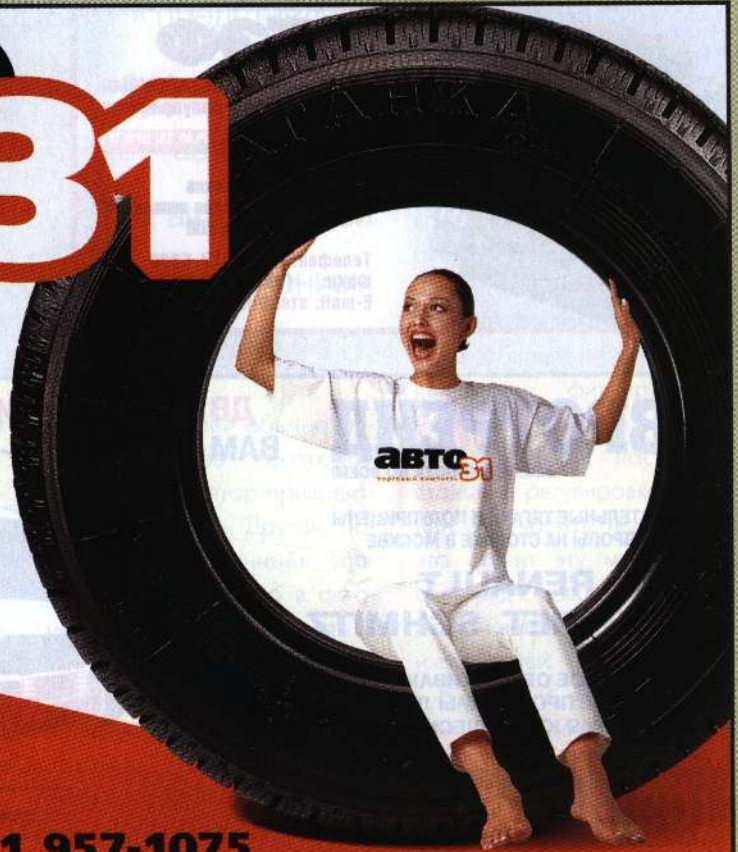




# авто 31

## 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



### «ТОНАР» – авторитет на рынке полуприцепов!

Более 60 моделей на службе вашего бизнеса

У нас скривят У нас говорят У нас узнают Но у нас покупают



Модель 9523  
Грузоподъемность 26 т  
Полная масса 32,8 т  
Собственная масса 6,8 т



Модель 97673  
Грузоподъемность 5 т  
Полная масса 6,6 т  
Собственная масса 1,6 т



Модель 9746  
Грузоподъемность 24,9 т  
Полная масса 34,5 т  
Собственная масса 9,55 т



Модель 97461  
Грузоподъемность 26,3 т  
Полная масса 34,5 т  
Собственная масса 7,75 т

- нержавеющие горячеоцинкованные детали малых прицепов
- надежные оси собственной конструкции
- низкая цена полуприцепов и запчастей к ним
- использование современного оборудования и новейших технологий
- 20-летний опыт конструирования прицепной техники
- собственная масса наших прицепов ниже отечественных аналогов

ООО МЗ «Тонар» Московская обл., Орехово-Зуевский р-н, д. Ожерелки, д. 2а  
Тел./факс: 16-3249. Тел.: 16-3251 [www.tonar.net](http://www.tonar.net) e-mail: [trade@tonar.net](mailto:trade@tonar.net)  
Код для регионов: (0964), код для Москвы и области (24)

### РАЗБОР европейских грузовиков

Сложный ремонт грузовой техники  
Ремонт КПП с гарантией  
Москва, ул. Енисейская, 39  
Телефон: (095) 772-5951  
(095) 109-2819

### «ТРАК ШОП»

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК  
АДРЕС: МОСКВА, 31 КМ МКАД, «АВТО-31», ОФИС Б1-4  
ТЕЛЕФОНЫ: (095) 957-1075, (095) 957-1211  
(095) 957-1310, (095) 957-1197 ДОб. 132  
8-926-229-1046  
E-MAIL: [TRUCK.SHOP@MTU-NET.RU](mailto:TRUCK.SHOP@MTU-NET.RU)  
АДРЕС: 75 КМ КИЕВСКОГО Ш., БАЛАБАНОВО  
ТЕЛЕФОН: (8910) 914-4110  
АДРЕС: НОВОРОССИЙСК, УЛ. МИРА, 2  
ТЕЛЕФОН: (+7 918) 484-1959

**KONI**  
BUS TRUCK & TRAILER





## фирма "ТракМоторс"

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ, АВТОБУСОВ И СПЕЦТЕХНИКИ

MB  
Scania  
Volvo  
MAN  
KHD  
Iveco  
Daf



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

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

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

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

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



Москва, ул. Ткацкая, д.46, офис 4  
[www.truckmotors.ru](http://www.truckmotors.ru)

тел. 369-46-83, 369-51-93, 782-46-05  
e-mail: [info@truckmotors.ru](mailto:info@truckmotors.ru)

СПЕЦИАЛЬНАЯ ФОРМУЛА  
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ МАШИН И Д/Т

## ТОСОЛ И АНТИФРИЗ

С полным пакетом функциональных присадок европейского качества



Тел./факс: 357-8782,  
502-6482

[www.dixis-avto.ru](http://www.dixis-avto.ru)  
e-mail: [splan@online.ru](mailto:splan@online.ru)

**ТЕХНОГРУП**  
Тел.: 101-7582, 518-1158, 782-7435  
Тел.: 957-1310, 957-1211, 957-1191,  
957-1075 доб. 131  
31 км МКАД, ТК «АВТО-31», Б-1-6  
E-mail: [teknogroup@hotmail.com](mailto:teknogroup@hotmail.com)

**ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ**

## МКАД 31 км 43 км

ЗАПЧАСТИ,  
масло для тягачей, грузовиков,  
прицепов и полуприцепов импортного  
производства

Телефоны:  
(095) 798-0519  
(095) 957-1075  
(095) 957-1197  
(095) 957-1211  
доб. 142,  
144, 145

Телефоны:  
(095) 136-7457  
(095) 772-0127

## Ремонт «Бычков» и «ГАЗелей»

Тел.: (095) 772-0000

# ООО «РИНГ ВЭЙ»

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

ГИБКАЯ СИСТЕМА СКИДОК.  
АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ  
3 - 4 ДНЯ

**ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ**

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

23 км МКАД, тел.: 399-3861  
31 км МКАД, тел.: 957-1075,  
957-1197, 957-1211,  
957-1310 доб. 148, 149  
Тел./факс:  
399-0257, 399-3435  
E-mail: [ring\\_way@hotmail.com](mailto:ring_way@hotmail.com)





# Могучий

## «Фред»

...На выставке он собирает толпы народа. На улице он заставляет всех идущих и едущих сворачивать головы в свою сторону и подолгу смотреть вслед. На стоянке он магнитом притягивает стоящих рядом водителей и всех, кто не равнодушен к «железным коням».

Его имя – Freightliner. О нем нам с гордостью рассказывает его владелец Сергей.

**Александр Евдокимов**  
Фото автора

Freightliner FLD 120 Classic 1997 года выпуска был куплен в США и прибыл в Россию весной этого года, имея на одометре пробег 700 000 км. Владелец таскает на нем 40-футовые контейнеры в Санкт-Петербург и про-

бег грузовика по нашим дорогам составляет сейчас чуть больше 20 000 км. Средняя масса груза – 20 – 25 т, контейнер весит 4 т и такую же массу имеет контейнеровоз. Сам же тягач при всех своих внушительных размерах весит около 7 т, что достигнуто ши-

роким использованием алюминия и пластика в конструкции машины. Таким образом, полная масса автопоезда достигает до 40 т. Но по словам Сергея, это далеко не предел, так как максимальная масса автопоезда, в составе которого может работать этот грузовик, составляет до 75 т. Предельная нагрузка на седло – 23 т, причем на панели приборов есть манометр, показывающий эту нагрузку.

Вообще, изучая машину, не перестаешь удивляться, насколько же американские траки продуманы как в целом, так и в мелочах. Взять, например, простые резиновые защелки капота вместо привычного механического замка, типичные для американской капотной техники. Что в них особенного, спросите? Дело в том, что при езде по неровным дорогам обычный механический замок







капота быстро ломается. А на «американцах» капот при езде по ухабистым дорогам просто «гуляет» за счет этих самых резинок.

Едем дальше. Кормовые габаритные фонари грузовика встроены в задний поперечный лонжерон рамы, где они лучше защищены. Что касается задних брызговиков, то их стойки закреплены на мощных пружинах. И скажем, при наезде грузовика на какое-нибудь препятствие во время маневрирования задним ходом эти стойки просто отгибаются в сторону, а не отламываются вместе с габаритными фонарями, как это случается на российских или европейских грузовиках.

Одна из главных особенностей дальнобойных заокеанских тягачей — огромные жилые модули. Наш герой оснащен самым большим

«спальником», который фирма Freightliner серийно устанавливает на грузовики этой модели. Спальный отсек Raised Roof Sleeper Cab имеет длину почти 1,8 м, а его высота в самой высокой части — почти 2,5 м. Хорош, одним словом!

Внутри свободно размещены две спальные полки шириной почти 1 м. Кроме этого в салоне установлены шкафы для одежды, есть куча полок, ящиков, ниш и кармашков под личные вещи. По словам Сергея, в этом изобилии мест под поклажу поначалу путаешься и







Подвеска кабины: спереди – резиновые проставки, сзади – пневмобаллоны и амортизаторы



Резиновые защелки капота



Кормовые габаритные фонари грузовика встроены в задний поперечный лонжерон рамы, брызговики отгибаются



долго ищешь, что куда положить. Но привыкнув, начинаешь понимать, насколько все-таки это удобно. Пристроены в жилом отсеке и кофеварка с тостером. На очереди – установка холодильника, так как «родной» агрегат из салона стацили, пока машина плыла в Россию.

Несмотря на большую кубатуру, кабина хорошо держит тепло и долго не остывает. Салон также очень герметичен, пыль не «сосет», хотя пробег у грузовика уже не маленький.

Рабочее место водителя выглядит типично по-американски. Угловатая высокая панель приборов с отделкой под дерево развернута к водителю, так что все органы управления находятся под рукой. На панели – целая россыпь приборов. Кроме традиционных параметров они также показывают давление наддува, температуру выхлопа и масла в трансмиссии, давление воздуха в тормозной системе полуприцепа и аварийной тормозной системе тягача, нагрузку на седло и т.д.

Что касается обзорности, то в целом она владельца устраивает, только в дождь из-за коротких щеток дворников на

стекле остаются неочищенные участки, ухудшающие видимость. Кроме этого, из-за того, что основные зеркала заднего вида прямые, а не панорамные, немного не хватает обзора при езде задним ходом. Зато очень помогает при езде панорамное зеркало на капоте.

А что под капотом? Там обитает 6-цилиндровый турбодизель Detroit Diesel серии 60 с электронным управлением и насос-форсунками. При объеме 12,7 л мотор развивает 470 л.с. и легко разгоняет груженный автопоезд до крейсерской скорости в 120 – 130 км/ч. (На тягаче же без прицепа Сергей разгонялся до максимальной скорости в 165 км/ч. Причем, по его словам, особенно впечатляет пушечное ускорение грузовика с 80 до 120 км/ч.)

С расходом топлива ситуация следующая: двух 400-литровых баков груженому автопоезду хватает до Санкт-Петербурга и еще примерно на 300 км по Москве и ее окрестностям. Интересно, что из-за особенностей конструкции топливные баки можно заполнять только на 95%, о чем есть соответствующая надпись, выбитая возле запра-





Механизм подвески сидений... смазывается через две пресс-масленки!

вочной горловины. Если же баки залить «под завязку», излишки топлива начнут выплескиваться из-под пробки.

Несмотря на внушительный пробег, двигатель владельцу проблем пока не доставляет, масло не «ест» и работает как часы. Кстати, о часах. В машине имеется таймер, которому можно задать время работы двигателя на холостых оборотах во время стоянки. Запустил двигатель, запрограммировал таймер, например, на 10 минут, и после их истечения мотор автоматически заглушится. Нынешний владелец сначала об этом «часовом механизме» не знал и здорово перепугался, когда однажды мирно работавший на стоянке дизель вдруг ни с того ни с сего заглох. Кроме таймера остановки предусмотрена и система защиты двигателя, которая глушит его в случае падения давления и уровня масла, а также при перегреве.

Коробка передач на грузовике – механическая, 10-ступенчатая фирмы Eaton Fuller. Особенность американских КПП, как мы уже неоднократно писали, – отсутствие синхронизаторов и переключение передач без выжима сцепления. Точнее, педаль сцепления

выжимается только при трогании грузовика с места. По словам владельца, сцепление очень чувствительное, так что при трогании или маневрировании с педалью сцепления нужно работать ювелирно. Зато когда грузовик тронулся с места и поехал, о педали можно забыть. Просто раскручиваешь мотор примерно до 1500 об/мин и, не трогая педаль, втыкаешь следующую передачу благодаря тормозу сцепления. И никаких «двойных выжимов». Правда, если грузовик забуксовал, то из-за тех же особенностей сцепления на нем уже не выберешься «враскачку»: когда водитель быстро переключается, например, с первой передачи на заднюю, при выжатой педали сцепления ведущие колеса все равно некоторое время крутятся вперед.

За то короткое время, что «Фред» живет и работает в России, у Сергея не было с ним проблем. Поменены пара сальников, задние тормозные колодки с барабанами, прошприцован кардан, а мосты и КПП переведены на «синтетику». Вот пока и все. Грузовик работает, радуется своего владельца и восхищает всех вокруг. Как и должно быть...



Еще одна приятная мелочь: на ступеньке кабины – специальная щетка для обуви. Надпись гласит: «Грязь останавливается здесь!» Правильно, нечего в грязных ботинках по салону шастать!



Передняя подвеска. Обратите внимание на мощный ограничитель хода сжатия







# Опыт эксплуатации Volvo FH12

**Александр Евдокимов Фото автора**

Тягачи Volvo серии FH не нуждаются в особом представлении. Эти машины, дважды получавшие титул «Грузовик года», достаточно известны и популярны как в Европе, так и в России. И вдвойне интересно узнать, как эти грузовики, рожденные в холодной Швеции, работают в наших не менее суровых условиях. Чтобы выяснить это, мы пошли уже проторенным путем и вновь отправились к тем, кто эти грузовики эксплуатирует и обслуживает.

Обращаем ваше внимание, что материал подготовлен на основе опыта эксплуатации тягачей, приобретенных как новыми, так и купленными на вторичном рынке с пробегом 500 – 700 тыс. км. Нам кажется, что эксплуатация трех десятков FH12 предыдущей серии дает более или менее адекватную картину надежности автомобилей и эта статья будет полезна потребителям как новых машин, так и бывших в употреблении.

Перед публикацией этот материал был показан специалистам представительства Volvo в



России и их комментарии выделены отдельным шрифтом в тексте.

Транспортная фирма «ИнтертрансФорд», куда мы обратились за информацией, имеет парк из семнадцати двухосных тягачей Volvo FH12 предпоследнего поколения. Грузовики 1998 – 1999 годов выпуска были куплены новыми в Европе. Техника работает активно и сейчас пробеги у пятилетних машин составляют до полу-миллиона км, а у машин 1999 года выпуска – порядка 450 тыс. км. Этих пробегов, оказывается, вполне достаточно, чтобы машины проявили себя.

### Кабина

Все машины оснащены кабиной Globetrotter (внутренняя высота – 195 см) с двумя спальными полками. Водители высоко оценивают объем кабины и уровень комфорта в ней. Удачно проработана эргономика рабочего места: приборная панель развернута к водителю, все находится под рукой, а сиденье и руль имеют широкий диапазон регулировок. Однако здесь есть пара неприятных моментов. Тросик педали регулировки положения рулевой колонки часто рвется при излишне резком нажатии на педаль. Новый же тросик стоит 1400 руб., так что с педалью надо быть понежнее. К числу хронических «болезней» относятся протечки в кранике (фото 1), через который к салонной печке подводится горячая жидкость из системы охлаждения. Новый краник стоит около 1500 руб.

**(Рекомендации завода и изготовителя печей: запустить их также и в летний**

**период – это продливает срок службы и помогает избежать подобных казусов.)**

Подвеска кабины – на пружинах и амортизаторах. **(Подвеска кабины может быть на пневмобаллонах или комбинированная.)** По части плавности хода нареканий к подвеске нет. Однако большая масса кабины приводит к тому, что к пробегу примерно 200 тыс. км приходится менять изношенные капроновые втулки передних опор кабины. Такова расплата за комфорт. **(Проблема не в массе кабины а в плохих дорогах, особенно на территории некоторых АТП.)** Но тут есть несколько сложных моментов.

Втулки опоры кабины меняются только в сборе с так называемой чашкой (фото 2 и 3), которая стоит около 5600 руб. за штуку. (Отдельно втулки не поставляются, и на фирме их научились изготавливать самостоятельно. Ничего не поделаешь – жизнь заставляет!) Сами втулки (а) стоят на валу (б), который тоже подвержен износу. Вал стоит около 1500 руб., и в итоге цена ремонта только одной составляет 7000 руб. Кроме этого, вал одним концом вставляется в торсион, связывающий между собой две передние опоры кабины. Для этого на торце вала имеется выточка (в), которая со временем тоже начинает разбиваться. Если вовремя поменять один только разбитый вал, проблем не будет. Но если «зевнуть» момент, выточка на валу начнет разбивать уже свое посадочное место в самом торсионе. Тут уже придется

менять весь торсион кабины, а стоит он, между прочим, под 40 тыс. руб.! **(Необходимо заезжать на сервис для проведения профилактического, или, как оно еще называется, планово-предупредительное, ТО. Экономим на малом (ТО стоит дешевле 40 000 руб.)**

Недавно фирма Volvo начала предлагать модернизированную чашку опоры, в которой вместо капроновых втулок использованы игольчатые подшипники. Однако касательно этого предложения у механиков фирмы снова возникло несколько замечаний.

Во-первых, новую чашку опять же возможно установить на старое место только в сборе и стоит она уже около 9000 руб. Во-вторых, инженеры ввели в узел дополнительные гайки для центровки и затяжки подшипников, что усложняет конструкцию. В-третьих, выточка на торце вала, доставляющая столько хлопот, осталась без изменений. Другая сложность еще и в том, что из-за введения измененного узла запчасти на прежнюю, более простую и







дешевую, чашку в Россию теперь поставляются только на заказ.

### Моторы

Грузовики оснащены шестицилиндровым 12-литровым турбодизелем. Рядный 24-клапанный мотор оснащен насос-форсунками с электронным управлением, а также фирменным вольвовским моторным тормозом VEB (Volvo Engine Brake). На части машин этот двигатель развивает 380 л.с., на других грузовиках мотор за счет изменений в программе управления выдает уже 420 «лошадей». В отношении рабочих характеристик претензий нет: мо-

торы очень тяговиты, расход топлива умерен, шумы и вибрации незначительны.

Однако к пробегу примерно 450 тыс. км из-за низкого качества нашего дизтоплива отмечено ухудшение работы насос-форсунок (фото 4): расход топлива возрастает на 5 – 10%, увеличивается дымность. Распылители форсунок отдельно не меняются, поэтому приходится заменять насос-форсунку целиком, которая стоит около 23 тыс. руб. за штуку.

Моторный тормоз VEB имеет некоторые особенности устройства. Эта система представляет собой комбинацию горного тормоза традиционной конструкции и декомпрессионного тормоза. Закрытая заслонка в выпускном коллекторе создает тормозное усилие на такте выпуска, так как для удаления отработанных газов поршню приходится затрачивать дополнительную работу.

Принцип же работы декомпрессионного моторного тормоза состоит в том, что тормозное усилие развивается на такте сжатия. Перед началом такта сжатия, когда поршень находится в нижней мертвой точке, на короткое время приоткрываются выпускные клапаны и в цилиндр попадают отработанные газы из выпускного коллектора, находящиеся там под высоким давлением из-за закрытой заслонки горного тормоза. Давление в цилиндре поднимается и в такте сжатия поршню приходится затрачивать дополнительную энергию для преодоления избыточного давления в цилиндре.

Есть тут и другая особенность работы. Когда, напри-

мер, грузовик с работающим мотором устанавливается на стояночный тормоз, «умный» электронный блок управления прикрывает заслонку на выпускном коллекторе, в результате чего машина меньше дымит и отравляет воздух на стоянке. И здесь – внимание! Когда двигатель работает в таком режиме, нельзя давать ему больше 1000 об/мин, иначе происходит прорыв газов из-под прокладок выпускного коллектора и турбины. К сожалению, транспортная фирма уже имеет такой печальный опыт. **(Дело было не в кабине – ...сел в кабине. При поставке новых а/м каждый водитель клиента проходит специальное обучение.)** (Редакция журнала полностью согласна с первой фразой. – Прим. ред.)

Слабое место двигателя из-за плохого дизтоплива – топливный насос низкого давления. В насосе через резиновое уплотнительное кольцо топливо начинает протекать в систему смазки двигателя грузовика. Определяется этот момент по быстроповышающемуся уровню масла в поддоне картера двигателя. Новый насос в сборе стоит около 7500 руб. Прибавьте к этому замену масляных фильтров (их на моторе, между прочим, три штуки) и 36 л масла, и в итоге сумма ремонта подскакивает уже до 15 тыс. руб. Правда, этот насос можно перебрать. Но после переборки агрегат желательно испытать, чтобы в случае неудачи с ремонтом снова не повторить вышеназванную процедуру смены масла и фильтров.





## Система смазки

На данных машинах необходимые узлы смазываются через обычные пресс-масленки. И по мнению механиков, такой вариант ничуть не хуже, а даже проще, надежнее и экономнее системы центральной смазки. Согласно вольвовскому регламенту ТО точки смазки положено шприцевать каждые три месяца, хотя есть смысл делать это чаще, учитывая наши грязные и пыльные дороги. **(Российские техцентры Volvo дают рекомендации сроков смазки подвески в зависимости от условий эксплуатации. Самосвалы рекомендуются мазать каждую неделю, другие машины, учитывая загрязненность наших дорог, — каждый месяц.)** При соблюдении рекомендации проблем с узлами не бывает.

Также отметим особенность подшипников передних ступиц. Смазываются эти подшипники обычным моторным маслом, а сама пробка для контроля и заливки масла сделана из пластмассы. После нескольких процедур отворачивания/заворачивания уплотнительное резиновое кольцо на пробке уже не обеспечивает должной герметичности, так что из-под пробки начинает подтекать масло. Кроме этого, при откручивании у пробки часто ломается слабый пластмассовый бортик. Фирма Volvo учла это нарекание и теперь предлагает для своих грузовиков более надежные латунные пробки с шестигранной головкой под гаечный ключ (фото 5). **(Масло в передних ступицах не требует плановой замены и меняется только в случае ремонта узла. Пробки для**

**контроля и заливки масла не предназначены для многократного использования, так как срок службы их соответствует сроку службы всего узла.)**

Пневмосистема шведского тягача также заслуживает отдельной главы. Начнем с того, что компрессор создает в основных ресиверах давление 12 ат, тогда как у грузовиков других марок более распространен вариант давления 8 ат.

При подаче же воздуха в контуры тормозной системы специальные отсекающие клапаны (фото 6) понижают давление с 12 до 8 ат. Если в воздушной системе скапливается много влаги, эти клапаны могут выйти из строя (один новый клапан стоит \$100). Кстати, момент прорыва давления можно увидеть по двум манометрам, которые показывают нормальное давление (8 ат) в контурах рабочей тормозной системы. В случае отказа вышеназванных клапанов стрелки этих манометров просто зашкаливают.

Заметим, что на панели приборов стоит еще один, третий манометр, показывающий максимальное давление в основных ресиверах. От ресиверов к манометру идет пластиковый шланг, который часто не выдерживает нагрузки и начинает «травить» воздух в месте соединения с датчиком давления. Воздух уходит так, что при выключенном двигателе давление в воздушной системе падает на глазах. Теоретически соединение шланг/манометр неразборное, так что старый датчик давления просто откусывается от шланга и заменяется новым маномет-



ром. Но выкладывать около 4700 руб. за такую детальку рука не поднимается, поэтому на фирме приспособились этот узел разбирать и чинить.

Двухцилиндровый воздушный компрессор со временем «заболевает» течью масла из-под прокладки головки блока и течью охлаждающей жидкости. Для устранения неполадки требуются два ремкомплекта прокладок. Первый, устраняющий течь масла, стоит около 4000 руб. Второй комплект, устраняющий течь охлаждающей жидкости, стоит уже \$300. Дороговизна последнего комплекта объясняется тем, что текущая прокладка стоит внутри пакета с клапа-







5

нами и такой «бутерброд» меняется целиком.

Еще одна неприятность в том, что в случае проблем с прокладками компрессор начинает попутно «гнать» масло и охлаждающую жидкость в воздушную систему. Это видно при сливе конденсата, когда из ресиверов идет вода попеременно с маслом и охлаждающей жидкостью. Если такую водно-масляную суспензию не сливать, она начинает циркулировать по всей системе, попутно выводя из строя главный тормозной кран под педалью, регулятор тормозных сил, уровня пневмоподвески и так далее.

Рекомендация здесь одна: следить за компрессором, вовремя делать ему профилактический ремонт, а также регулярно сливать конденсат



6

из ресиверов, что не только является хорошей профилактикой, но и позволит вовремя заметить неисправности.

**(Золотые слова.)**

Месторасположение маслолагодотделителя воздушной системы (фото 7), по мнению эксплуатационников, выбрано не совсем удачно. Стоит этот узел очень низко, да еще в арке переднего правого колеса сразу за бампером. На чистых дорогах Европы это, может быть, и нестрашно. Но в России дороги известны какие, и в итоге осушитель щедро поливается всякой дрянью, которую поднимает колесо. Если влага проникает в осушитель, первым же морозом ее прихватывает и лед перекрывает воздушные каналы. Определить этот момент можно по тому, что после запуска двигателя манометры в кабине не показывают давления, а из-под машины слышны звуки предохранительного клапана, который, спасая систему от разрыва (компрессор-то работает, а воздух в систему не идет), начинает постоянно сбрасывать создаваемое давление. Итог один – водитель бежит за чайником! Хотя это, так сказать, крайний случай. Дело в том, что конструкторы Volvo все же предусмотрели такой вариант событий и оснастили осушитель подогревом. И пока подогрев работает, все будет в порядке. Тем не менее осушитель не любит большого накопления остаточной влажности. Учитывая российские условия, патрон осушителя рекомендуется менять два раза в год – весной и осенью. Надо заметить, что гораздо лучше в наших условиях чувствуют себя двухколонные осушители, устанавливаемые по заказу.

(При всех своих преимуществах двухколонные осушители тем не менее сложнее и их применение обходится дороже. Так, ремкомплект на одноколонный осушитель стоит 3200 руб., а на двухколонный – около \$500, поскольку этих ремкомплектов надо уже три штуки! Поэтому нередки случаи, когда эксплуатационники заменяют двухколонные осушители на одноколонные. – Прим. ред.)

**(Современные одноколонные осушители при своевременной замене фильтра работают несколько не хуже двухколонных.)**

Коробка переключения передач на всех машинах – механическая 12-ступенчатая. Проблемы с этим узлом могут возникнуть в случае большого количества влаги в пневмосистеме, о чем уже говорилось выше. В этом случае на исполнительных пневмоцилиндрах включения повышенных/пониженных передач может потребоваться замена вышедших из строя манжет, комплект которых стоит около 2500 руб. Вторая особенность привода КПП в том, что рычаг переключения передач выполнен разъемным (фото 8). Другими словами, при подъеме кабины рычаг просто вынимается из своего посадочного гнезда, а не остается связанным с коробкой с помощью телескопической штанги, как у машин других производителей. Но когда кабину опускают, рычаг уже надо направлять, иначе сам он обратно в гнездо не встанет. В остальном с узлом проблем нет.

**(При подъеме кабины рычаг КПП необходимо ос-**



тавлять в нейтральном положении, тогда при опускании кабины проблем попадания в посадочное гнездо не будет. Если же такое случается, то неисправны пружины рычага КПП.)

Сцепление (однодисковое) при грамотной езде легко выхаживает по 400 – 500 тыс. км. (Нам также известны случаи, когда на машинах с пробегом под 950 тыс. км меняли только диск, не трогая «родную» корзину сцепления! – Прим. ред.)

### Подвеска

Схема подвески традиционная: рессоры спереди, пневмобаллоны сзади плюс стабилизаторы поперечной устойчивости спереди и сзади.

Со стабилизаторами поперечной устойчивости (фото 9) наблюдается следующая ситуация. Жесткие втулки, бывает, начинают «выедать» металл на самой штанге стабилизатора. В итоге получается люфт. Установка новой втулки в этом случае помогает ненадолго и менять ее придется уже через три месяца. Комплект из четырех задних втулок стоит около 2500 руб.

**(При своевременной замене втулок «выедания» металла не происходит. Необходимо следить за износом втулок.)**

Резьбовые втулки рессор согласно требованиям производителя необходимо смазывать с учетом условий эксплуатации (см. выше). Если забыть это сделать или если из-за забитых пресс-масленок смазка не доходит до «места назначения», узел начинает работать «всухую», усиленно изнашиваясь. К сожалению, на фирме у одной машины этот

процесс запустили так, что из-за большого зазора в изношенной втулке передний мост начал «гулять».

От продольных перемещений задний мост удерживается реактивными тягами. Верхняя треугольная тяга имеет резинометаллический шарнир, установленный на картере моста (фото 10). В принципе узел довольно надежен, но на наших дорогах нередко выходит из строя из-за качества дорог и перегруза автопоезда. Причем на машине, стоящей на ровной поверхности, дефект иногда визуально незаметен. Чтобы увидеть дефект, задний мост надо поднять либо опустить. Первый шарнир на фирме заменили при пробеге машины в 210 тыс. км. Запчасть из Германии стоит 2000 руб., оригинал дороже в два раза. Приходится брать то, что подешевле.

### Тормоза

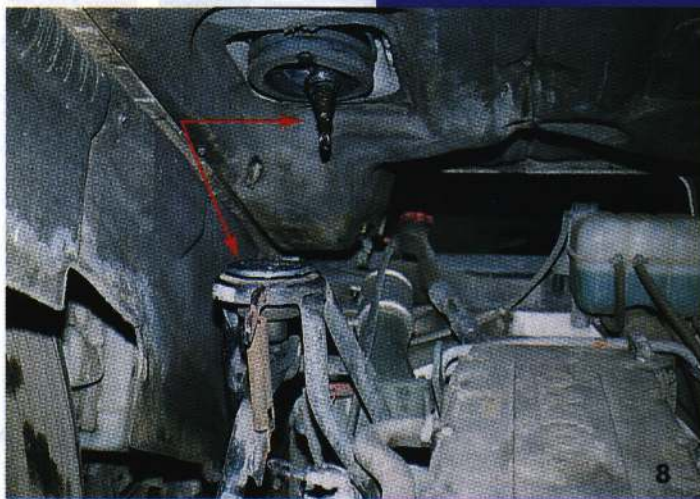
На эксплуатируемых грузовиках и спереди и сзади применены барабанные механизмы с самоподводящимся приводом колодок. Передние и задние колодки в случае применения торможения прицепом и моторным тормозом ходят по 300 тысяч верст. Касательно тормозов есть одна рекомендация – не стирать тормозные накладки до конца и следовать требованиям производителя относительно остаточной толщины тормозных накладок. В противном случае ломается механизм самоподвода колодок. Один ремкомплект этого узла стоит около 10 тыс. руб. Чтобы до этого не доводить, фирма Volvo рекомендует при замене сразу



ставить новые барабаны (не протачивая старые) и колодки. Правильно, конечно, вот только далеко не все российские владельцы грузовиков Volvo могут позволить себе следовать этой рекомендации...

### Рулевая

За годы работы все проблемы с этим узлом свелись к тому, что на двух машинах биение кабины из-за вышеуказанных проблем с опора-







ми приводило к разрушению верхнего сальника рулевого редуктора. Для замены сальника редуктор приходится полностью разбирать. Но здесь надо отдать должное фирме Volvo, которая предусмотрела саму возможность разборки и ремонта этого дорогостоящего узла. На грузовиках других марок редуктор подчас просто меняется из-за невозможности этот самый узел разобрать. Других проблем с рулевой на машинах не отмечено. Наконечники рулевых тяг на фирме меняют через

150 тыс. км пробега, причем на поперечной рулевой тяге меняются два наконечника, а на продольной — один. На фирме покупают неоригинальные наконечники, которые обходятся по 1000 руб. за штуку.

Конусовидные шкворни переднего моста выдерживают по нашим дорогам пробег до 400 тыс. км. Для выборки люфта предусмотрены регулировочные шайбы, но если они не помогают, это говорит о том, что шкворни пора менять. Один ремкомплект (фото 11), в который входят шкворень, регулировочные шайбы и втулки, стоит около \$100. Нижняя часть шкворня вращается в капроновой втулке, входящей в ремкомплект, а верхняя часть имеет опорный подшипник, который продается уже отдельно и стоит около 2500 руб. Отдельно отметим, что смазывается шкворневой узел через три пресс-масленки: одна стоит снизу и две — для подшипника — сверху. (Что касается ремонта, то меняются шкворни легко, но очень долго: 2 механика могут затрачивать на это до 10 — 12 ч с учетом регулировки развала-схождения. Это объясняется тем, что приходится долго регулировать вышеупомянутые опорные подшипники. Но если все отрегулировать сразу и как следует, о шкворнях можно забыть до следующей замены. И если вовремя поменять шкворни, то можно оставить старый опорный подшипник. — Прим. ред.)

это совершенно не так. Да, ломаются абсолютно все автомобили, и шведские грузовики здесь не исключение.

Однако не стоит забывать, что кроме конструкторских недоработок очень большое влияние на надежность грузовика оказывают и условия эксплуатации. А грузовики Volvo работают в России с ее отвратительным топливом, плохими дорогами и подчас откровенно жуткими дорогами, подъездными путями к местам разгрузки, на которых машина работает просто на излом. Неудивительно, что в таких условиях многие узлы и агрегаты грузовиков изнашиваются и ломаются намного быстрее и чаще, чем при эксплуатации в Европе. Также стоит напомнить, что часть неисправностей происходит из-за неправильной эксплуатации и несвоевременного техобслуживания, о чем говорилось выше.

В свою очередь, не будем забывать и о положительных сторонах грузовиков Volvo. К ним относятся комфортабельность и динамичность машин, а также их высокая ремонтпригодность. Кроме этого, сервисная сеть Volvo — одна из самых развитых в России. И последнее. Никто из механиков и водителей, рассказывавших нам о проблемах с машиной, ни разу не сказал, что Volvo — плохой, ненадежный грузовик. А глас народа, как известно...

Редакция благодарит фирму «ИнтертрансФорд», и российское представительство Volvo Trucks за помощь в подготовке материала.

### Итог

После этого материала у читателя может сложиться впечатление, что Volvo — очень «сыпучий» грузовик, но



10



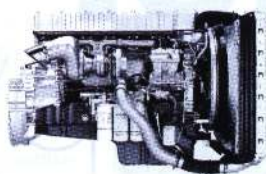
11



# VOLVO



## ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР



Сегодня, для того, чтобы выбрать хороший грузовик, достаточно пролистать много-численные специализированные издания. Но по-настоящему высококлассная машина не нуждается в рекламе. Грузовые автомобили

Volvo говорят сами за себя: комфортные условия работы водителя, высочайший уровень безопасности, уменьшение времени простоя, лучшие информационные системы.

Выбор остается за Вами, но мы лишь напоминаем, что все больше перевозчиков и водителей Европы отдают предпочтение Volvo FH и Volvo FM, и это становится правилом.



VOLVO FH/FM - ПОБЕДИТЕЛЬ  
В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШИЙ ЗАРУБЕЖНЫЙ  
ГРУЗОВИК 2003 ГОДА»

## VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

[www.volvorussia.ru](http://www.volvorussia.ru)

ГРУЗОВЫЕ  
АВТОМОБИЛИ

ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ  
ОБСЛУЖИВАНИЕ

ФИНАНСИРОВАНИЕ

ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ  
ТРАНСПОРТОМ





# Freightliner

## ЭКСПЕРИМЕНТИРУЕТ

В июне концерн Freightliner показал правительству США демонстрационный тягач Freightliner Century Class S/T, оснащенный экспериментальным комплексом SET (Safety Environment-Technology) для тяжелых грузовых автомобилей.

**В** данном комплексе конструкторы объединили сразу несколько «продвинутых» электронных систем, направленных на повышение безопасности движения и эффективности маши-

ны, а также на снижение токсичности выхлопных газов. Некоторые из этих систем уже серийно устанавливаются по отдельности на фрейтлайнеровских грузовиках, но здесь они объединены, усовершенствованы и

дополнены одной весьма интересной новой разработкой. С нее и начнем.

Дотошные специалисты из американского департамента энергетики подсчитали, что работающий на холостых оборотах двигатель грузовика (на стоянках, а также во время разгрузки/погрузки) ежегодно обходится владельцу в сумму около \$1800, затрачиваемых на топливо и техобслуживание. Причем главным образом водители «гоняют» мотор на

холостых оборотах для того, чтобы тот питал на стоянках бортовое электрооборудование грузовика (кондиционер, СВЧ-печь, холодильник, телевизор и т.д.), не разряжая аккумуляторы.

Поэтому чтобы уменьшить время работы двигателей на холостых оборотах во время стоянок, а также снизить расход топлива, шумы и уровень выхлопа, Freightliner представил на демонстрационном грузовике концептуальную систему топливных



элементов (fuel cell), разработанную специально для грузовиков совместно со специалистами фирмы Ballard Power Systems.

Напомним, что топливные элементы, так популярные сегодня, представляют собой устройство, где в результате химической реакции между водородом и кислородом выделяется электроэнергия. Представленная Freightliner система состоит из собственно самой топливной секции, а также топливообразователя, в котором водород для будущей реакции выделяется из метанола. Установка вырабатывает постоянный ток напряжением 42 В и мощностью 5 кВт. Это электричество как раз и используется для подзарядки бортовых аккумуляторов и питания электрооборудования в кабине, что отменяет необходимость «молотить» дизелем на стоянках.

Теперь поговорим об установленных на грузовик системах, повышающих безопасность движения.

Roll Advisor & Control – эта разработанная совместно с Meritor WABCO система предупреждает водителя о потенциальной опасности заноса и опрокидывания и при необходимости самостоятельно притормаживает грузовик. Устройство состоит из двух компонентов.

Roll Stability Advisor выполняет функцию своеобразного «электронного наблюдателя», который предупреждает водителя, если тот ведет грузовик слишком рискованно, на грани заноса и переворота. Сигналы опасности выводятся на информационный дисплей, стоящий на панели перед водителем.

Если же водитель «зевнул» момент и машину «понесло», в дело тут же вступает второй компонент системы – Roll Stability Control, который посылает сигнал электронным блокам на уменьшение мощности двигателя, включение моторного тормоза или основных тормозов. Эти меры подтормаживают грузовик и снижают силы, стремящиеся развернуть и опрокинуть машину. Когда же грузовик стабилизируется, электронная «удавка» с двигателя снимается, а тормозные системы отключаются.

Lane Guidance (слежение за разметкой) – система, отслеживающая положение грузовика относительно дорожной разметки и предотвращающая его опасный выезд из своего ряда, если водитель отвлекся или попросту заснул.

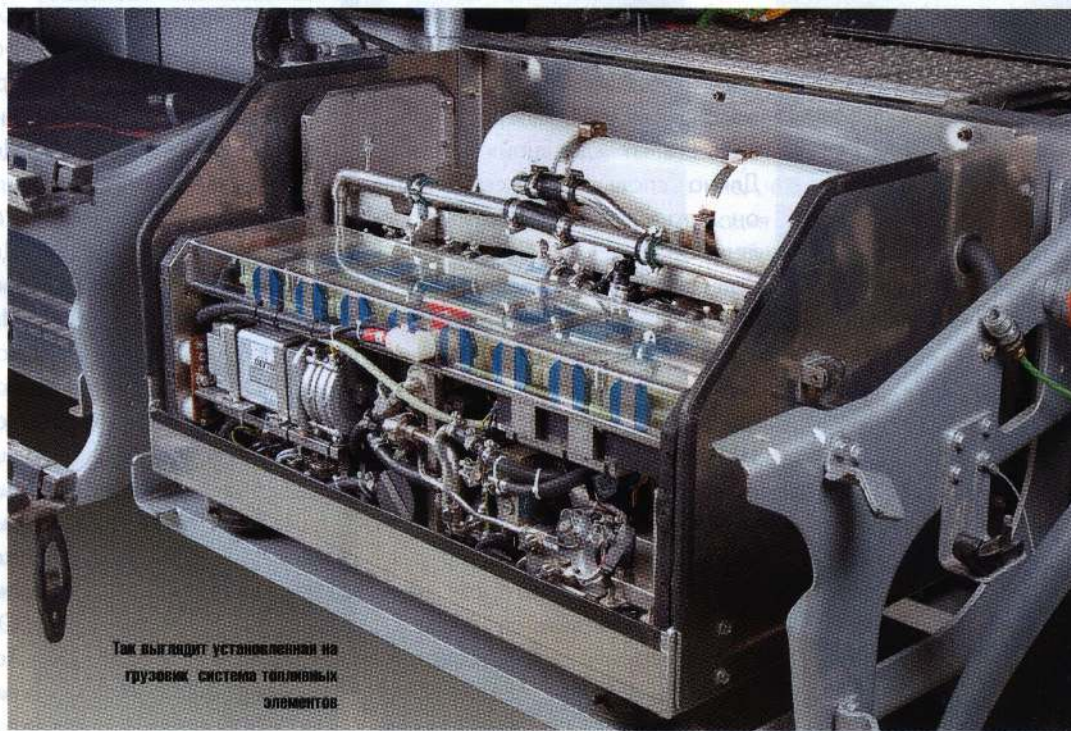
Комплекс Lane Guidance состоит из цифровой камеры на лобовом стекле внутри кабины, центрального процессора и двух динами-

ков. Камера постоянно собирает визуальные данные, оцифровывает их и посылает в центральный процессор. Используя программное обеспечение, распознающее изображение, процессор определяет момент, когда автомобиль приближается слишком близко к линии разметки. Если это происходит и водитель при этом не включил сигнал поворота, система дает громкий звуковой сигнал опасности. Причем если грузовик отклоняется влево, сигнал раздается из левого динамика и наоборот.

Eaton-Vorad EVT-300 Collision Warning System – за мудреным названием стоит система предупреждения столкновений, которая постоянно сканирует пространство радарными, стоящими спереди и сбоку. Когда в опасной близости от грузовика засекается объект (стоящие или медленно едущие автомобили), водитель получает визуальный и звуковой сигналы предупреж-

дения. На представленном грузовике EVT-300 также объединен с «умным» круиз-контролем SmartCruise, который помогает автоматически поддерживать заданную скорость и безопасную дистанцию до впереди идущего автомобиля.

Фирма Freightliner пока не сообщает, когда грузовики с комплексами, подобными SET, появятся на конвейере. Сейчас Freightliner совместно с американским департаментом транспорта продолжает работы над развитием этих «умных» систем помощи водителю, которые не только предупреждают и советуют, но и при необходимости сами управляют грузовиком. И учитывая постоянно ужесточающиеся нормы экологической и дорожной безопасности, можно смело предположить, что появление на дорогах вышеописанных машин с топливными элементами и «электронными стражами» уже не за горами.



Так выглядит установленная на грузовик система топливных элементов





# Словарь американизмов

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

Продолжая тему, начатую в «Автотраке» №2 за 2003 год, мы публикуем словарь американизмов, используемых в объявлениях о продажах американских траков, в технических характеристиках грузовиков, разговорной речи заокеанских водителей и т.д.

(Окончание в следующем номере)

## Air Ride

Система подвески, в которой роль упругих элементов выполняют пневмобаллоны из особо прочного полимера. В разговорной речи – «кабина или подвеска на воздухе».

## Barrels, breathers, Vortex

Хромированные «бочонки» воздушных фильтров. Имеются в виду хромированные фильтры компании «Вортэкс» (Vortex). Обычно – покупка №1. Стоят в розницу не менее \$900 в зависимости от диаметра.

## BBC (Bumper-to-Back-of-Cab)

Длина кабины грузовика в дюймах (1 дюйм=2,5 см). На бескапотных траках представляет собой расстояние от передней кромки бампера до задней стенки кабины или спальника (если он установлен). На капотниках же замеряется только расстояние от бампера до задней стенки «дневной» кабины. Длина спального отсека (если он установлен) указывается отдельно.

## BOC (Back-Of-Cab)

Задняя стенка кабины.

## Bunk. (Double bunk)

Лежанка, спальная полка. (Две лежанки в спальном отсеке, расположенные одна над другой.)

## Chassis

Шасси автомобиля. Общее понятие.

## COE (Cab Over Engine)

«Кабовер». компоновка грузовика, при которой кабина расположена над мотором. Буквально – не капотная модель.

## Cold air

В разговоре – как показатель хорошей работы кондиционера.

## Compartment

Отсек, отделение. Применимо к любой технике.

## Comprehensive warranty

Всесторонняя гарантия на любой случай.

## Condo

В XIX веке – шикарная, просторная карета. Сегодня так называют огромные спальные отсеки с двумя лежанками.

## Conventional

Обычный, типовой, стандартной комплектации. Без опций. Этим же словом еще называют капотные грузовики.

## Dash, dashboard

Панель приборов, изогнутая под углом 120 градусов. Традиционно отделана «под дерево» или серый мрамор.

## Day cab

«Дневная» кабина, вариант без спального отсека.

## DD

Сокращенное название корпорации Detroit Diesel, одного из крупных американских производителей дизелей.

## Deflector

Дефлектор, отражатель воздушного потока.

## Distributor

Распределитель зажигания.

## DOHC (double overhead camshaft)

Двигатель с двумя распредвалами верхнего расположения.

## Donaldson

Известная американская фирма, которая под одноименной торговой маркой выпускает хромированные выхлопные трубы и защитные сетчатые кожуха для всех ведущих компаний, включая легендарный Harley-Davidson. Каждый уважающий себя частник стремится покупать трубы только этой фирмы. Очень дорого и стильно!

## Drums

Тормозные барабаны.

## Dry van

Алюминиевый фургон. Как правило, с дощатым полом и без изоляции.



<b>EGR (Exhaust Gas Recirculation)</b>
<b>Exhaust. (Cab-mounted exhaust, Dual stacks)</b>
<b>Feedback</b>
<b>Flat-Floor Sleeper</b>
<b>Flattop, flatroof</b>
<b>Fleet</b>
<b>Fleet maintained</b>
<b>Front/Rear Axle Capacity</b>
<b>Grab handlers</b>
<b>Grill</b>
<b>Heavy-Duty Truck</b>
<b>Hood. (Ex-hood)</b>
<b>Jake Brake</b>
<b>Low-boy</b>
<b>Marmon</b>

Система рециркуляции отработанных газов, при которой часть выхлопных газов направляется обратно в цилиндры для дожига, что снижает токсичность выхлопа. Американским компаниям – производителям двигателей рекомендуется до конца 2003 года разработать и внедрить в производство двигатели с EGR-технологией.

Выхлопная труба. (Выхлопные трубы по бортам кабины.) Контакт с заказчиками в целях улучшения сервиса. Весь западный менеджмент построен на системе работы с покупателями. Идет обзвон клиентов и производится опрос с целью выявить негативные стороны в эксплуатации грузовиков. Цель – улучшить работу и устранить технологические недостатки.

Спальный отсек с ровным полом. Кабина с низкой «плоской» крышей.

Автопарк.

Машина на балансе компании и проходит плановое техническое обслуживание.

Грузоподъемность передней/задней оси. Всегда указывается в фунтах (lb или lbs). Один фунт = 0,453 г.

Имеются в виду нескользкие вертикальные поручни из нержавеющей стали. Производитель – фирма A.L.Hansen.

Решетка радиатора.

Мощный магистральный седельный тягач с двигателем от 400 л.с. и выше.

Капот. (Удлиненный капот.)

Моторный тормоз Якобсона. Он же горный тормоз. Придуман фирмой Cummins и теперь продается в виде патента другим производителям моторов.

«Крепыш». Прицеп для перевозки особо тяжелой строительной техники.

Очень известная американская фирма – производитель тягачей. В течение 70 лет была законодателем мод и форм. В настоящее время эти траки изготавли-

<b>Mid-Roof Sleeper Cab</b>
<b>Muffler</b>
<b>O-O</b>
<b>Partial trade considered</b>
<b>Pivot system</b>
<b>Plates</b>
<b>Preventive maintenance</b>
<b>PTI (Pre Trip Inspection)</b>
<b>Raised Roof Sleeper Cab</b>
<b>Ratio, ration</b>
<b>Reefer</b>
<b>Rim</b>
<b>Set-Back Axle (SBA)</b>
<b>Set-Forward Axle (SFA)</b>
<b>Severe-Duty truck, Dump, Dumper</b>
<b>Sleeper</b>
<b>Sleeper Box</b>

ваются в мизерных количествах вручную и только по заказам. Дорого и шикарно!

Кабина с крышей средней высоты и спальным отсеком.

Защитный сетчатый кожух выхлопной трубы.

Owner-Operator. Водитель-частник, владеющий собственным грузовиком.

Торг уместен.

Система шарниров для закрытия/открытия капота, дверей и т.д.

Номерные знаки.

Предупредительный, профилактический осмотр или техобслуживание.

Предрейсовый технический осмотр. В Америке это обязательная формальность.

Самый высокий вариант кабины со спальником. Выше нет.

Передаточное число.

Полуприцеп-рефрижератор.

Обод колеса.

Передняя ось смещена назад.

Передняя ось смещена вперед.

Самосвал.

Спальный отсек. Общее обозначение спального отсека.

Самостоятельный спальный модуль. Вариант, когда места водителя и пассажира отделены от спального отсека. Сообщением между зонами является арка или маленькая дверь. Среди американских водителей бытует мнение, что именно такая конфигурация кабины является наиболее удобной и самой «американской». Дело в том, что в середине XX века общий стиль грузового автомобилестроения в Штатах задавала фирма Marmon, где фактическое разделение кабины и спального отсека считалось обязательным. На самом деле перегородка между зонами дает общей конструкции дополнительную жесткость и несет дополнительные звукоизолирующие свойства. Среди «бывалых» Sleeper Box считается особым шиком и общеамериканским достоянием.





# ТОПЛИВНЫЕ ПРИСАДКИ

Бакалейник А.М.



Топливо для быстроходных дизелей по своим качествам должно отвечать определенным требованиям, вытекающим из особенностей рабочего процесса и конструкции двигателя. Качество дизельного топлива должно обеспечивать:

- бесперебойную подачу горючего из топливного бака в двигатель;
- хорошее смесеобразование в камере сгорания дизеля;
- хорошее самовоспламенение, легкий запуск, плавное сгорание рабочей смеси, низкий уровень вредных выбросов;
- минимальное образование нагара и других отложений в двигателе;
- минимальную коррозию деталей двигателя и топливных баков.

Свойства дизельного топлива контролируются и нормируются в производстве и применении по определенным показателям. По результатам исследований и испы-

таний установлено соответствие между контрольными показателями топлив и общими для различных конструкций эксплуатационными требованиями быстроходных двигателей (табл.).

Поэтому производители техники отработывают конструкции, гарантирующие исправное функционирование двигателей при соответствии топлива определенным нормам, установленным в национальном и международном масштабе.

Удовлетворению зачастую противоречивых и постоянно ужесточаемых требований к топливу способствует применение топливных присадок. Топливными присадками называют сбалансированные композиции соединений, которые вводят в состав горючего в небольших концентрациях (до 1%) в целях придания или усиления отдельных эксплуатационных свойств и достижения заданных норм по отдельным показателям качества. Топливные присадки имеют

три основных направления применения:

- достижение заданных норм показателей в технологии производства топлив;
- стабилизация свойств в системе распределения и хранения;
- корректировка соответствия заправляемого в бак топлива требованию отдельных потребительских свойств.

Рассматриваемое нами последнее направление применения присадок (автопрепаратов) имеет свои особенности. Современные автопрепараты в большинстве своем многофункциональны и содержат растворитель и сочетания агентов различного функционального назначения, как-то:

- антидымные – ускоряют выгорание сажи на отдельных стадиях горения (соединения бария, кальция, марганца и др.);
- инициаторы горения – интенсифицируют про-



цессы воспламенения и горения (нитраты, пероксиды);

• моющие – смывают осадки, разрыхляют и переводят в поток газов различные отложения (ПАВ: сульфонаты, амины, сукцинимиды);

• противоизносные – образуют на поверхности трения пленку, защищающую ее от износа (на основе карбоновых кислот, жирных аминов, сополимеров);

• депрессорные и диспергаторы парафинов – предотвращают рост кристаллов парафинов и образование из них пространственной структуры, диспергируют парафины, предотвращают их кристаллизацию (сополимеры олефинов с винилацетатом, полиакрилаты, азотсодержащие ПАВ);

• антикоррозионные – препятствуют попаданию агрессивных продуктов на поверхность, уменьшают электрохимическую коррозию металлов на границе раздела фаз топливо –

воздух, топливо – вода, снижают химическую коррозию, вызванную агрессивными продуктами сгорания топлива (амины, вещества основного характера, ПАВ).

Нарушения в соответствии требований двигателя и свойств топлив, которые могут быть временно скорректированы введением в топливо автопрепаратов, появляются как в связи с отступлением от действующих нормативов в качестве топлив, так и из-за недостатков в состоянии двигателя и качестве его технического обслуживания. Отступление от действующих нормативов качества топлив может быть вызвано:

• изменением качества физическими и химическими процессами, происходящими в условиях хранения, транспортировки, перекачки и заправки;

• смешением различных топлив;

• недостатками производства, в том числе и подделкой продукции.

По некоторым показателям даже кратковременный (в объеме одной топливной заправки) выход на определенный уровень несоответствия приводит к заметному нарушению работы двигателя (стук, дым, плохой пуск и т. д.). Основная трудность в разработке автопрепарата в том, что он должен применяться без знания состава и качества топлива, в который он вводится, без установления исходного до ввода присадки уровня регулируемого им показателя. Между тем по многим показателям оптимальным для работы двигателя является лишь определенный интервал характеризуемых показателем свойств. Так, например, слишком высокий уровень цетанового числа ведет к повышению расхода топлива и дымности, избыточный моющедиспергирующий потенциал может способствовать переносу воды и загрязнений из отстойников и баков на фильтры, высокая зольность антидым-

ной присадки повысит нагарообразование в камере сгорания и т. д. Эта особенность применения присадок в составе автопрепаратов учитывается путем выбора правильной (более мягкой) дозировки отдельных соединений. От добавления присадки улучшение показателя, даже если качество топлива не выйдет на оптимальный уровень, значительно уменьшит риск опасного уровня дефицита свойств.

Автопрепараты, добавляемые непосредственно в бак, должны иметь минимальные требования к технологии применения (хранение, дозировка, смешение, техника безопасности) и гигиенический сертификат.

Автопрепарат периодического использования должен быть проверен не только на заявленный и рекламируемый положительный эффект, но и на соответствие принципу «не навреди» хотя бы в объеме применения, равному одному или нескольким заправкам.

**Таблица. Эксплуатационные показатели двигателя, зависящие от качества топлива**

Эксплуатационные требования	Показатели качества дизельного топлива
Бесперебойная подача топлива в двигатель	Температура помутнения; температура застывания; температура предельной фильтруемости; содержание воды и механических примесей; вязкость
Хорошее смесеобразование	Фракционный состав; плотность; вязкость, поверхностное натяжение
Легкий запуск двигателя	Цетановое число; фракционный состав
Характер работы двигателя (жесткость и шумность)	Цетановое число
Минимальные нагарообразование и отложения	Коксуемость, вязкость, фракционный состав, зольность, содержание серы
Минимальная коррозия деталей	Содержание воды, серы, водорастворимых кислот и щелочей, кислотность
Характер износа деталей двигателя	Содержание серы; смазывающие свойства; цетановое число; содержание механических примесей
Низкая дымность отработавших газов	Плотность; фракционный состав; цетановое число
Чистота элементов топливной системы, срок службы фильтров	Коэффициент фильтруемости, содержание механических примесей и воды
Эффективность и надежность работы каталитической системы нейтрализации	Содержание серы
Экологическая безопасность	Содержание серы, сажи, полициклических ароматических углеводородов
Пожарная безопасность	Температура вспышки





# Срок службы моторных масел

Моторное масло, работающее в двигателе, непрерывно стареет и в итоге «умирает».

Современные высококачественные масла – это «долгожители». Такое образное сравнение масел с живыми организмами прямо вытекает из перевода английского термина Long life oil – масло, живущее долго. Для надежной работы мотора чрезвычайно важно выполнить смену масла до его «смерти», а из экономических соображений важно не слить из картера масло, имеющее запас работоспособности, и применять долгорботающие масла. Цель этой статьи – рассказать о методах определения сроков смены масла в двигателях и критериях оценки предела работоспособности масла.

**В** инструкции по эксплуатации автомобилей указан пробег, после которого масло подлежит смене. Как автопроизводители определяют срок смены масла? Для этого обычно проводят длительные эксплуатационные испытания в нескольких автомобилях. Из их двигателей регулярно отбирают пробы работающего масла и подвергают анализу с определением ряда показателей, называемых показателями «предельного состояния». Масло становится неработоспособным, когда один или несколько показателей достигнут браковочных значений. Величины браковочных значений для конкретных сочетаний «масло – двигатель – условия эксплуатации» несколько различаются, но не принципиально. Из условий эксплуатации значительна роль качества топлива, содержания в нем серы. Обычно показателями предельного со-

стояния масла для автомобильных дизелей являются:

- верхний и нижний пределы кинематической вязкости при 100° С;
- щелочное число;
- температура вспышки;
- содержание воды;
- содержание нерастворимого осадка;
- диспергирующая способность.

В процессе старения масла его вязкость может увеличиваться и уменьшаться. Рост вязкости обусловлен загущающим действием нерастворимых в масле загрязнений (частиц сажи) и окислением масла. Снижение вязкости связано с разжижением масла топливом, а в случае всесезонных загущенных масел также и деструкцией (разрушением) полимерных присадок.

Щелочное число работающего масла обязательно снижается, так как нейтрализующие присадки расходуются при взаимодействии с кислотами, образующимися из продуктов сгорания

топлива и при окислении масла. Снижение щелочного числа до 50% его исходного значения считается допустимым. Если же оно становится еще меньше, ускоряются износ и нагарообразование.

Температура вспышки служит надежным индикатором разжижения масла топливом. Это зависимый отказ масла, обусловленный неисправностью двигателя. Несколько процентов топливных фракций снижают температуру вспышки масла на 30 – 40° С.

Содержание воды в масле не должно превышать десятых долей процента. Если содержание воды больше, это также зависимый отказ масла, связанный с утечками из системы охлаждения.

Содержание нерастворимого осадка характеризует в основном степень загрязнения масла извне и в меньшей мере продуктами окисления самого масла. Высокое содержание нерастворимого осадка сопровождается ростом вязкости, ухудшением противозносных и моюще-диспергирующих свойств масла.

Диспергирующая способность характеризует соотношение оставшихся в масле активных моюще-диспергирующих присадок и подлежащих удержанию в виде стабильной суспензии нерастворимых продуктов. При переходе диспергирующей способности за браковочный предел увеличивается образование отложений на деталях двигателя и в маслоочистительных агрегатах (фильтры, центрифуги).

Иногда в число показателей предельного состояния



включают кислотное число, содержание металлов – продуктов износа, кремния и кислородсодержащих продуктов окисления масла.

По окончании испытаний двигатели разбирают для оценки износов, количества и характера отложений, состояния трущихся поверхностей. Если состояние двигателей признается соответствующим требованиям, прошедшее испытания масло, показатели которого ни разу не достигли браковочных значений, допускают к применению со сроком смены несколько меньшим, чем он был при проведении испытаний. Например, в ходе эксперимента масло заменяли после пробега 60 000 км, а в инструкции запишут

50 000 км. Это своеобразный запас прочности, поправка на большой износ моторов в конце ресурса, чем при испытаниях в течение 2 – 3 лет. В изношенном двигателе старение масла ускоряется, несмотря на увеличение доливок свежего масла.

Смена масла после заданного пробега или израсходования определенного количества топлива имеет серьезные недостатки. Если происходит зависимый отказ масла из-за неисправностей двигателя, его (двигатель) продолжают эксплуатировать на неработоспособном масле. В связи с этим все большее распространение получает система смены масла по его фактическому

состоянию. Для проверки работоспособности масла каждый раз после пробега, равного четверти установленного срока смены, отбирают пробы и подвергают их анализу. В этом случае исключается возможность длительной

эксплуатации мотора на масле, утратившем работоспособность. Расходы на анализы проб масла быстро и многократно окупаются из-за сокращения простоев автомобилей, затрат на ремонт и покупку запчастей.

### Поправки к статье, опубликованной в №4, 2003

1. Вместо «Основной – окисление  $MoS_2$  с образованием абразивного  $MoS_3$ » следует читать «Основной – окисление  $MoS_2$  с образованием абразивного  $MoO_3$ ».

2. «...вместо SAF10W-40 использовать SAF20W-50...» следует читать «...вместо SAE10W-40 использовать SAE20W-50...».

3. «...в очень ограниченном интервале давлений и удельных давлений» следует читать «...в очень ограниченном интервале температуры и удельных давлений».

## ИСПОЛЬЗУЙТЕ МАСЛА WELLRUN

КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ  
ДЛЯ ВАШЕГО АВОПАРКА

КАЧЕСТВО ПРОДУКЦИИ

**wellrun**<sup>®</sup>  
Застраховано  
**РОСНО**

ДОГОВОР СТРАХОВАНИЯ  
Г/6 № 24859803-В35



**Представительство  
в России:**

офис в Москве:  
(095) 234 3942,  
(095) 564 8636;

офис в С.Петербурге:  
(812) 388 0286  
[www.wellrun.ru](http://www.wellrun.ru)

**Казань-продажа в Москве:**

РИНГ ВЭИ  
Компания Г.О.К.  
ПЕОЮЛ Каляндра И.В.  
ПЕОЮЛ Кликов И.С.  
ООО «П. Релли»  
МКАД 23км  
МКАД 47км  
Ленинградское ш., 196  
Ленинградское ш., 227  
Симферопольское ш.,  
14 км от МКАД

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

**Розничная продажа в С.Петербурге:**

ТРАК-СТОП  
Московское ш., 13-д

(812) 320 9650

**Региональные дилеры:**

Краснодар  
Казань  
Нижний Новгород  
Автопродукт  
Дельта-Ойл  
Компания Максима

(8612) 543 536  
(8432) 608 809  
(8312) 166 414





«ГАЗ-66-01» 1974 года выпуска на экспозиции «50 лет советского автомобилестроения», проходившей на ВДНХ в конце октября-начале ноября. Фото автора



# «ГАЗ-66» — 33 года без выходящих

2 ноября 2003 года исполнится сорок лет с того момента, как были собраны первые вездеходы «ГАЗ-66». Они же первыми из отечественных автомобилей получили государственный Знак качества и имели централизованную систему регулирования давления воздуха в шинах. «Шестьдесят шестой» просуществовал на конвейере 33 года и «умер» в возрасте Христа.

Через несколько лет после начала выпуска «ГАЗ-63» довольно явственно проявились его недостатки: машина неуверенно чувствовала себя на подъемах и резких поворотах, плохо разгонялась, а ее максимальная скорость — 60 км/ч по шоссе — была явно недостаточной. Поэтому в середине 50-х на Горьковском автозаводе приступили к проектированию еще одного автомобиля-вездехода,

призванного заполнить пробел между машинами «ГАЗ-63» и «ГАЗ-69». Новый грузовик получил индекс «ГАЗ-62», который уже имелся на вездеходе, созданном в Горьком еще в 1940 году на базе знаменитой полуторки «ГАЗ-ММ». Испытания опытных моделей «ГАЗ-62» проводились очень тщательно, и они показали, что с грузом в 2 т машина разгоняется на дороге с твердым покрытием до 85 км/час, преодолевает овраги,

заполненные водой, и уверенно движется по снежной целине глубиной 600 мм. Однако начало войны оборвало все доводочные работы по, в общем-то, перспективному вездеходу, а конструкторские силы, накопившие опыт в разработке автомобилей высокой проходимости, были сосредоточены на создании командирского «джипа» «ГАЗ-64», позднее превратившегося в «ГАЗ-67».

Послевоенный «ГАЗ-62», впервые появившийся в 1966 году, оказался компромиссным вариантом между «козлом» («ГАЗ-69») и американским Dodge 3/4 («три четверти»).

При колесной базе 2850 мм второй «ГАЗ-62» мог перевозить 12 человек на откидных скамейках или 1,2 т груза. Его максимальная скорость достигала 85 км/ч, а в



качестве движущей силы использовали все тот же 6-цилиндровый 76-сильный мотор, что и на ранних образцах 1940 года. Разработанный с учетом требования армии новый «ГАЗ-62» отличался прогрессивными техническими решениями: герметизированными барабанными колесными тормозами, применением резиновых подушек в крепление рессор переменной жесткости, обеспечивавших высокую плавность хода. Кузов имел мощный отопитель, а ветровое стекло – обдув теплым воздухом для предотвращения запотевания и замерзания. Всего построили около 10 опытных образцов «второго издания» «ГАЗ-62». Кроме стандартного, имелся опытный образец с расширенной платформой и горизонтальным расположением «запаски», построенный в 1958 году, а также был построен опытный образец 4-осного вездехода «ГАЗ-62» на основе ходовой части бронетранспортера, который мог передвигаться по воде, используя в качестве движителя колеса. Все опытные образцы 2-го поколения «ГАЗ-62» успешно прошли заводские испытания и получили положительные заключения, но этого оказалось недостаточно, чтобы они пошли в производство. Поэтому вместо них на «ГАЗе» был разработан очередной, третий вариант «ГАЗ-62», но уже с кабиной, установленной над двигателем.

Третий вариант бескапотного полноприводного грузового автомобиля тоже в первую очередь был нацелен на использование в армии. Его создали в рекордно короткие сроки. Он также был рассчитан на перевозку 12 человек, двое из которых

размещались в кабине. Откидывающаяся вперед для обеспечения доступа к двигателю кабина имела мягкий складной верх, пристегивающиеся боковые шторки и откидывающееся вперед ветровое стекло для удобства маскировки и погрузки в транспортный самолет или вертолет. Последний вариант «ГАЗ-62» получил бензиновый двигатель с форкамерно-факельным зажиганием, созданный горьковскими конструкторами. Правда, снова это стало лишь развитием довоенной конструкции, от которой теперь удалось добиться мощности 85 л.с. Максимальная скорость 3-го варианта «ГАЗ-62» составляла 85 км/ч, а расходовал он 16 л топлива на 100 км пути. Предполагалось, что «ГАЗ-62» будет тягачом для прицепа общей массой 1200 кг, а на части машины устанавливалась лебедка («ГАЗ-62А»). Машина сумела добраться до конвейера и даже начала поступать в автомобильные войска. Но вскоре основной заказчик – армия – отказался от небольшого и ладно скроенного вездехода: его грузоподъемности 1100 кг оказалось недостаточно.

Именно этот последний, третий вариант «ГАЗ-62» и стал отправной базой точкой для следующего горьковского вездехода «ГАЗ-66», главным конструктором которого был назначен А.Д. Провирин. Производство «66-го» продолжалось более 30 лет, и, несмотря на это, машина долгое время соответствовала предъявляемым к ней требованиям. Она имела самую высокую удельную энерговооруженность среди советских грузовых автомобилей повы-



1. Первый опытный образец многоцелевого автомобиля повышенной проходимости «ГАЗ-62» на стенде ВСХВ в 1958 году. Фото из архива А.С. Исаева



2. Вездеходы «ГАЗ-62» во время заводских испытаний, 1957 год. Фото из архива А.С. Исаева



3. Второй опытный образец грузового автомобиля повышенной проходимости «ГАЗ-62» появился в 1958 году. Фото из архива А.С. Исаева







4. Самый первый опытный образец нового автомобиля-вездехода «ГАЗ-66» уже в 1962 году проходил интенсивные испытания по бездорожью. Фото из архива А.С. Исаева



5. 3-осный грузовой автомобиль-вездеход «ГАЗ-34» был растраскирован в нескольких экземплярах и так и не увидел массового производства, став конкурентом «ЗИЛ-131». Фото из архива А.С. Исаева



6. Опытный грузовой автомобиль повышенной проходимости «ГАЗ-3301» увидели в 1982 году. Фото Олега Чалзова

шенной проходимости – 33 л.с. на тонну полного веса – и демонстрировала прекрасные ходовые качества практически в любых условиях движения. На сухом твердом грунте «ГАЗ-66» преодолевал подъемы крутизной до 37°, а на сыпучем песчанике – до 22°. Напомним, что предшественник «ГАЗ-63» имел эти показатели соответственно 28 и 4°. Высокая проходимость обеспечивалась самоблокирующимися кулачковыми дифференциалами, централизованной системой регулирования давления воздуха в шинах, а также оптимальным распределением нагрузок по осям. «ГАЗ-66» еще отличался максимально низким центром тяжести, позволявшим ему уверенно двигаться по круговой трассе со скоростью 65 км/ч без риска опрокинуться. Для «ГАЗ-63» критическая скорость в аналогичных условиях равнялась всего 40 км/ч.

Грузоподъемность «ГАЗ-66» составляла 2000 кг. Кроме того, он мог буксировать прицеп полной массой до 2 т. На машине устанавливался V-образный 8-цилиндровый бензиновый двигатель, развивавший 115 л.с. при 3200 об/мин. Четырехступенчатая коробка передач с синхронизаторами на 3-й и 4-й передачах работала совместно с 2-ступенчатой раздаточной коробкой. Передний мост имел отключаемый привод и шариковые шарниры равных угловых скоростей. Подвеска выполнялась на продольных полуэллиптических рессорах с гидравлическими телескопическими амортизаторами двойного действия.

Цельнометаллическая кабина, расположенная над

двигателем, оборудовалась мощным отопителем и приспособлением для обмыва ветрового стекла. В кабине имелось подвесное спальное место, а для удобства доступа к двигателю кабина откидывалась вперед. Также по заказу армии выпускались партии «ГАЗ-66 Б», имевшие кабины с мягкой задней стенкой, пристегивающимися боковинами и откидным ветровым стеклом.

Передняя выштамповка облицовки радиатора в 1967 году претерпела некоторые стилистические изменения: были убраны прорези с ее верхней части. Большинство «ГАЗ-66», поступавших в Советскую армию, имели цельнометаллические универсальные кузова с высокими решетчатыми не открывающимися бортами, откидными скамейками и откидным задним бортом. По желанию заказчика кузов мог быть оборудован дугами с тентом. Колеса «обувались» в покрышки размером 12.00-18. Вездеход весил 3640 кг в снаряженном состоянии и мог разогнаться до 95 км/ч.

Наряду со стандартной моделью, имевшей индекс «ГАЗ-66-01Ю», существовала модификация «ГАЗ-66-02», оснащенная передней лебедкой. Выпускались также автомобили «ГАЗ-66-04» с экранированным электрооборудованием и «ГАЗ-66-05» с лебедкой и экранированным электрооборудованием; до 1968 года производился «ГАЗ-66-03» с экранированным электрооборудованием, но без системы регулирования давления воздуха в шинах. А каких только специальных машин не несли на своих шасси потомки трех поколений «ГАЗ-62»! Почтовые и продуктовые фур-



гоны обслуживали жителей деревушек, затерявшихся в болотах Полесья, они же были незаменимы и в войсковых частях. Из близлежащих совхозов и колхозов автоцистерны «АЦ-20» везли молоко в магазины городов. Полевые аэродромы обеспечивались горючим и маслами, доставленными автотопливозаправщиками и маслозаправщиками на шасси «ГАЗ-66». В отдаленные населенные пункты буксировали специальные прицепы с медикаментами, передвижные больницы, операционные и стоматологические кабинеты на шасси «ГАЗ-66». Рабочих нефте- и газопромислов везли домой транспортные средства для вахтовых бригад.

Сломавшиеся в поле комбайны и трактора ремонтировали механики, приезжавшие на специальных передвижных автомастерских, оборудованных навесным краном-укосиной тоже на шасси «ГАЗ-66». Специальных военных фургонов, в которых размещались радиостанции, передвижных контейнеров МЧС работает еще великое множество. Кто из фронтовиков не знает, как нужна солдату обычная питьевая вода и как трудно обеспечить ею армию. В наши дни роль полевого водоснабжения возросла еще больше. Для быстрого добывания ключевой воды служат буровые установки «ПБУ» на основе «ГАЗ-66» и 2-осного прицепа. На автомобиле смонтирован буровой станок, а на прицепе погружены буровые принадлежности.

А каких только типов пожарных автомобилей не выпускала промышленность для монтажа на шасси «ГАЗ-66»: автоцистерны «АЦ-30» для тушения обычных пожаров,

«АЦЛ-3» для тушения лесных возгораний, пожарные автомобили комбинированного тушения «АКТ-0,5/0,5(66)» и даже автомобили порошкового тушения итальянской фирмы Silvani; автомобили связи и освещения, фрезерные шнекороторные снегоочистители Северодвинского завода коммунального машиностроения и последние универсальные тягачи фирмы «Семар».

В 1964 году на основе «ГАЗ-66» были созданы опытные образцы 3-осного вездехода «ГАЗ-34» с колесной формулой 6х6, грузоподъемностью 3000 кг и вариант 6х4, грузоподъемностью 7000 кг. Также кабина от «ГАЗ-66» устанавливалась на шасси обычного «ГАЗ-53В», предназначенного для работы в качестве седельного тягача. Однако эти машины не пошли в производство вследствие того, что московский «ЗИЛ» освоил производство своего автомобиля высокой проходимости «ЗИЛ-131» и седельных тягачей «ЗИЛ-130В1».

29 ноября 1969 года «ГАЗ-66» стал первым изделием отечественного автопрома, которому был присвоен государственный Знак качества. Горьковский вездеход ценили не только в нашей стране: во всех армиях стран Варшавского Договора на вооружении стояли «ГАЗ-66». Множество этих вездеходов работали и воевали в Сирии, Ираке, Иране, в Афганистане. Еще сегодня в армиях многих стран и даже в войсках ООН эксплуатируются горьковские вездеходы.

В 1982 году на Горьковском автозаводе построили опытные образцы автомобиля повышенной проходимости «ГАЗ-3301», использующие



8. Передвижные амбулатории «АВП-3923» на шасси «ГАЗ-6-01» и прицепа «ГАЗП-75» выпускались в 1975-1980 гг. «Ворошиловградским автосборочным заводом». Такие агрегаты были незаменимы в сельской местности. Фото автора



9. Бурильно-крановые машины «БМ-202» на шасси «ГАЗ-66-02» изготавливались алапаевским заводом «Строймаш» в 1970-1985 гг. и эксплуатировались в строительных войсках. Фото автора



10. Испытательная лаборатория на шасси «ГАЗ-66-02» для поиска поврежденных телефонных кабелей, оборудование немецкой фирмы Seba, 1993 год. Фото автора







11. Пожарные автомобили-цистерны «АЦЛ-3 (66)». Модели «147-01» были незаменимы при тушении лесных пожаров. Фото автора



12. Еще один пожарный автомобиль комбинированного тушения «АКТ-0,5(66)» модели «207» на шасси «ГАЗ-66-01» образца 1981 года. Фото автора

модернизированное шасси «ГАЗ-66» с совершенно новой современной кабиной, однако на конвейер они снова не попали. С 1993 года «ГАЗ» начал комплектовать «66-е» 4-цилиндровым дизелем «ГАЗ-544» мощностью 85 л.с., после чего машина получила индекс «ГАЗ-66-41». Чуть позже освоили выпуск турбодизеля мощностью 116 л.с. Оснащенным им грузовикам присвоили индекс «ГАЗ-66-40».

Однако рационализация производственной программы на «ГАЗе» положила конец старому добруму «ГАЗ-66». В 1996 году на конвейер встал новый грузовик-вездеход «ГАЗ-33-097», получивший собственное имя «Садко», в основе которого – двигатель, мосты и трансмиссия «ГАЗ-66». На базе этой машины Горьковский автозавод успешно осваивает модификации «Егерь», «Вепрь» и «Водник».



13. Универсальный снегопогрузчик «УП-66» «Свердловского завода комбинированного машиностроения» получил почетный диплом международной выставки «Интербытмаш», проходившей в июне 1968 года в московском парке «Сокольники». Фото автора

Технические характеристики автомобилей «ГАЗ-62-66»

	«ГАЗ-62»	«ГАЗ-62 А»	«ГАЗ-62»	«ГАЗ-66-01»	«ГАЗ-66-02»
Год выпуска	1956 – 1958	1959 – 1962	1959 – 1962	1963 – 1967	1968 – 1994
Число мест: в кабине/кузове	2/12	2/10	2/10	2/15	2/15
Двигатель, тип	карбюраторный, 4-тактный, водяного охлаждения		с форкамерно-факельным зажиганием	карбюраторный, 4-тактный, V-образный, водяного охлаждения	
Число цилиндров	6	6	6	8	8
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	3480	3480	3480	4250	4250
Степень сжатия	6,2	6,7	6,7	6,7	6,7
Мощность, л.с., при об/мин	70/2800	80/3000	80/3000	115/3200	115/3200
Число передач в коробке	4	4	4	4	4
Размер шин	10.00-16	11.00-16	11.00-16	12.00-18	12.00-18
Габаритные размеры, мм:					
длина	5000	4870	5100	5655	5700
ширина	2100	2100	2100	2342	2342
высота	2075	2325	2325	2440	2440
Колесная база, мм	2850	2700	2700	3300	3300
Колея колес передних/задних, мм	1664/1634	1700/1680	1700/1680	1800/1750	1800/1750
Собственная масса в снаряженном состоянии, кг	2400	2570	2695	3440	3640
Максимальная скорость, км/ч	80	80	80	90 – 95	90 – 95
Контрольный расход топлива, л на 100 км	20	16	16	15	15
Количество построенных	10	30	14	680 000	340 000



ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

# Автомобильный МОДЕЛИЗМ

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС  
ПО КАТАЛОГУ "РОСПЕЧАТЬ"

**79742**

тел. (095) 974-88-54

188-19-83

e-mail: sbkaev@crosna.net



**ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ**

Адрес для переписки:

129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, оф. 131

75

# AUTO TEC 2003 MOSCOW

**МЕЖДУНАРОДНАЯ  
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА**

«АВТОКОМПЛЕКТУЮЩИЕ И АКСЕССУАРЫ,  
СЕРВИСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ТЕХНОЛОГИИ»

**INTERNATIONAL TRADE FAIR**

«AUTOMOTIVE SPARE PARTS, EQUIPMENT,  
TECHNOLOGIES AND ACCESSORIES»

**12-15 ноября 2003 г.**

Москва, СК "Олимпийский"

**12-15 November 2003**

Moscow, SC "Olimpiyskiy"

ОРГАНИЗАТОРЫ:



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



НАПАК



[www.autotec.ru](http://www.autotec.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.

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

Вольво-F12 84 г.в., 3-осный, красный, 50 т.км, после кап. рем.+ п/прицеп Шмитц 89 г.в., 2-осный толстостенный рефрижератор 64 м<sup>3</sup>, 14.500\$, можно раздельно. т.8-910-743-23-82

Вольво-614 рефрижератор, 94 г., белый, 5 т, две камеры, бок. дверь, лопата, турбо, 6/п по РФ, таможня, 340 т.км. 13.500\$. т.741-62-30

Вольво-F12 + тандэм, 92 г., синий, г/п 26 т, 400 л.с., 560 т.км, обогрев термосов 100 куб., 6x2+4x4, Вебасто, 2 спал., 6/п по СНГ, там. 100%, 23.500 евро. т.8-926-218-52-48

Вольво-FL10 седельный тягач, 94 г.в., 320 л.с., желтый, 450 т.км, блокировка моста, Ретарда, литые диски, резина 80%, отл. сост., в России не работал. 14.500 у.е. т.768-99-71

Вольво-FH12 96 г.в., оранж., 730 т.км, вебасто, конд., эл. пак., 6x2, резина ост. 50%, 28.000 евро. т.771-03-11

ДАФ-400АТ1 95 г.в., желтый, 600 т.км, супер Спейс Кэб, 4x2, новая резина, бак 800 л, 20.500\$. т.8-903-520-84-36

КрАЗ-258-Б1 тягач, 87 г.в., гарант, 25 т.км, 2 бака (800 л), воздушн. сид., евросалон, в отл. техн. состоянии, ручная сборка, 12.000\$. Срочно. т.8-910-916-60-39

Ивеко-17034 турбо, 91 г.в., 480 т.км, серый, полн. привод, воздуш. охлад. + самосв. полуприцеп, 3-осный, стальной, V 20 куб.м, г/п 26 т – Галхопер, из Герм., 20.000\$. т.745-17-20

Ивеко турбостар, 91 г.в. + прицеп Kassbohrer, 88 г.в., зеленый мет., г/п 26 т, 600 т.км, V = 120 куб.м, пневм. подв., 14.000 у.е. Торг. т.8-910-740-11-45

Ивеко-Евротех 95 г., вишневый, седельный тягач, 420 л.с., 6x2 подъемный мост, 320 т.км, АБС, спойлер, 13.000 у.е. т.(8432)60-74-89 в Казани

Интернешнл-9700 золотой, седельный тягач, 95 г.в., двиг. Камминс 330 л.с., 443 т.миль, пневмоподвеска, АБС, кондиц., тахограф, эл. пакет, круиз, музыка, 15.000\$, торг. т.345-66-10

КамАЗ-5425 тягач, 02 г., дв.7403 турбо, 2-осный, мосты RABA, баки 500 л, обтек., рез. R300, п/п МАЗ, тент, 82 куб.м, пневмоподв., ворота, 02 г., 130 т.км, белый. т.8-902-687-16-86

ДАФ-430 97 г.в., красный, 700 т.км, 6/п по СНГ. т.(0832)41-73-95

МАЗ-53366, 99 г.в. ноябрь, 180 т.км, св.-сер., синий тент, 240 л.с., не требует рем. 15.000\$. т.(0872)31-26-84

МАЗ-54323 98 г.в., белый, V8 турбо, спойлер, тахограф, бак 500 л, Webasto, шпильки, можно с полуприцепом, 120 т.км, 10.800 у.е. т.998-64-40, Москва

CHALLENGER RG50, трейлер для перевозки тяжелой техники до 50 тонн, новый, из Америки. CIF порт, \$38999, срочно, консультации. Тел. (095) 782-3007, Николай.

МАН-10153 94 г.в., белый, 512 т.км (оригинал), 5.0 л, 150 л.с., грузоподъемн. 5 т, объем кузова 36 куб., тент, гидролифт сид., Ретардо, диск. тормоза, отл. сост., 13.500\$. т.762-29-68

МАН-12170 88 г.в., синий, 800 т.км, дизель, грузовой бортовой, г/п 5 т, хор. сост. т.8-910-748-91-05

МАН-14.168F 92 г.в., 160 л.с., белый, с консервации, 75 т.км (реальный), г/п 7200 кг, 9800\$. т.771-03-11

МАН-19.321 серый, 88 г.в., 1200 т.км, 2-осн. груз. + 3-осн. приц., ресорный, 2-спальн., тент целый, растамож., с пробегом по РФ. Дешево. т.504-15-54

Мерседес-1422, седельный тягач, 92 г.в., белый, 477 т.км, АБС, центросмазка, пневмоподвеска, Вебасто, 2 спальника, из Германии в июле 03 г., отл. сост., 15.000\$. т.8-902-652-73-31



Мерседес-1834 седельный тягач, 92 г.в., белый, пневмо, 680 т.км, спальник, вебасто, полуприц. рефрижер. 12.3 куб.м, 30 палет, г/п 21 т, х/у термокинг, 28.000 у.е. т.768-99-71

Мерседес-1834L 96 г.в., 780 т.км, V8, зеленый, прицеп Кроне, 120 куб.м, 20.000 у.е. Торг. т.(1037529)624-26-46 (Минск)

Мерседес-1840 (Actros), 98 г.в., 600 т.км, ABS, EPS, ARS, центр. смазка, ретардер, нов. резина, желтый. 28.000\$, торг. т.8-910-416-19-25

Мерседес-1935 седельный тягач, 89 г.в., 1.100.000 км, вишня, ремонт двиг. 01.2002 г., новые: топливн. аппаратура, Вебасто, резина, 11.500\$, торг. Срочно. т.8-916-155-93-80

Рено-R340 94 г.в., белый, тент 54 куб.м, сдвиж. шторы, ворота, бок. загражд. по всей длине + прицеп 3-осн., 66 куб.м, тент, ворота сдвижн., шторы, 18.800\$. Торг. т.8-903-109-48-80

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



Рено-Магnum 94 г.в., 385 л.с., белый, 700 т.км, пневмо, Вебасто, бло-кир., центросмазка, кон-диц., 2 спалки, 6/пр по РФ, 100% там., 16.500 евро. Торг. т.558-61-56

Рено-Премиум седельный тягач, 96 г.в., белый, 630 т.км, 385 л.с., Евро-2, баки 800 л, автоном. отопитель, использовался на междугор. перевозках. 21.000\$. т.8-916-687-18-50 Юрий

Скания-113М 360 л.с., 91 г., белый, 890 т.км, 60 кубов, борта, резина 70%, отопитель, блокировка, сигн., 100% рас-тамож., без проб., недо-рого. т.504-15-54

Скания-92, 87 г.в., се-дельный, белый, 700 т.км, спальник, автономка, пневмо, резина 50%, 6/п по РФ, растаможен, 8.800 евро. т.8-926-218-52-48

Фрайтлайнер-FLD-120 96 г.в., красный, 600 т.миль, дв. Детройт 430 л.с., МКПП-10, пневмо-подв., кондиц., круиз, му-зыка, 1 спальник, 23.500\$, торг. т.778-58-88

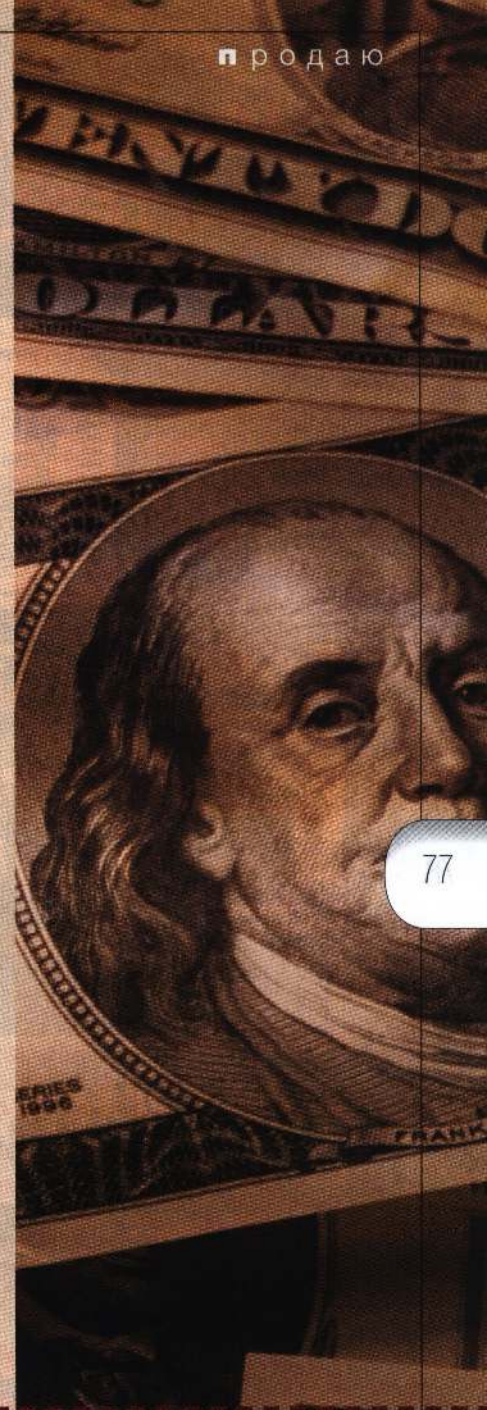
Куплю. Прицеп изо-терм., грузоподъемностью 5 т, объемом 25-30 куб.м. Тел 8-3512-65-67-08.

Полуприцеп Krone, 11.94 г.в., красный, 13.62x2.67x2.48, 90 куб.м, 34 еп., ворота, сдвижная крыша, ABS, пневмо, 3ROR, дополн. стойки усилители, 100% там., 6/п по СНГ. т.782-87-54

Полуприцеп Nova-Trail, 3-ос., 12.95 г.в, се-рый, оси SAF, ABS, пнев-мопод./ленив., 33 пал., выс. 2.65м, новые: тор-моз.бараб., кол., под-шип., пол, тент, 8.700 евро. т.8-10-49-171954928

Полуприцеп Schmitz, 3-осный, 09.93 г.в., крас-ный, 13.7x2.55x2.50 м, BPW, ABS, сдвижная кры-ша, палетница, пневмо-подв./ленивец, контей-нерные двери, 6.900 ев-ро. т.8-10-49-1719549280

Интернейшнл-9800, 1998 г.в., Камминс – 330 л.с., КПП-9, пневмо-подвеска, электростек-ла, зеркала, круиз-кон-троль, ABS, музыка и т.д. Без пробега по РФ. 22900 у.е. Торг. Тел. 778-58-88



объявление

БЛАНК

АВТОТРАК

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Для ответа телефон или иной способ связи









## ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ

## УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

Ф.И.О. подписчика

Название организации

Адрес доставки: индекс  область

город  улица

дом  корпус  квартира

Контактный телефон  Факс

E-mail

Прошу оформить подписку на следующие номера:

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

В количестве  экземпляров каждого номера.

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

**Вы можете подписаться на любое количество номеров.**

**Цена одного номера – 50 руб. 00 коп.**

**Для частных лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо:**

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

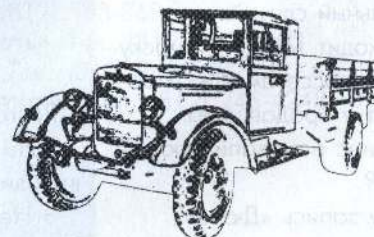
**Для юридических лиц, чтобы подписаться на журнал,**

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

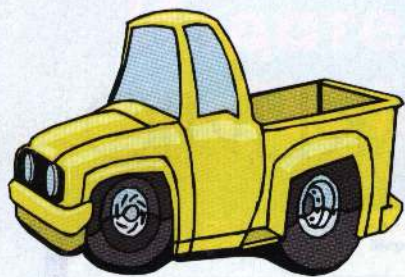
**Журнал «Автотрак». В течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты.**

**Журнал**

# АВТОТРАК







Японо-китайская война. Сообщение японцев с линии фронта:

– В ходе битвы были убиты 2000 наших солдат...

Сообщение китайцев:

– Были убиты наших 2 гектара.



Две причины, почему никто не любит сотрудников ГИБДД: во-первых, из-за подсознательной субъективной психологической интолерантности, основанной на социальных предрассудках.

Во-вторых, потому что все гибэдэдэшники – козлы.



После недельной работы над микроскопом крупный ученый поднимает свои красные от усталости глаза и говорит:

– Господа, а вы не знаете антонима к слову эврика?



Реальный случай.

Подходит мужик к киоску с аудиокассетами и спрашивает у продавщицы:

– У вас есть запиэдьоны?

– ???

– Ну запись «Дюны»?

Приходят в ресторан три мужика, один говорит официанту:

– Бутылку водки, три стакана и один наперсток.

Официант принес.

Мужик разлил водку в стаканы, налил в наперсток тоже, потом достал из кармана мышонка, посадил возле наперстка и говорит:

– Слышь, Петрович, расскажи ребятам, как ты в Африке колдуна-то этого послал...



Новости: «Сегодня возле Мадагаскара потерпел крушение российский рыболовный траулер «Непотопляемый». Команда, пьянствовавшая во Владивостоке, не пострадала».



Комментатор на футбольном матче:

– И чем ближе конец, тем больше команды боятся за свое очко.



Вбрасывание... и пока мяч в воздухе, коротко о составах команд.



Заллати налоги и спи спокойно... Аминь...



Разговор в окопе.

– Вы на следующей атаке выходите?

– Нет, мне через одну!

Родители назвали сына Изяславом, и он выгодно этим пользовался, представляясь кое-где Славой, а кое-где – Изей.



– Милиция? Звонят из психбольницы. У нас убежал больной.

– Какой он из себя?

– Лысый и лохматый.

– Как же такое может быть?

– Я же сказала, он ненормальный.



Студент-медик сдает экзамен по анатомии. Попался вопрос «Лицевая мускулатура». Студент не знает ничего, что-то мелет... Профессор слушал-слушал, ему это надоело, задает вопрос:

– Скажите, большая ягодичная мышца – это мышца жевательная или мимическая?

Студенту терять нечего, пробует наугад:

– Мимическая!

– Вот когда она вам улыбнется, тогда и приходите на передачу...



Италия, XIII век.

– Бригадиро! Абзац цемента! Шо робито?

– Болвано! Клади без цемента! Смекалко?

– Прорабо! Фундаменто слабовато, необходимо усилянто!

– Мама мия, кванто-бабабенте! Кретино, не твое дело! Энтузиазмо!

– Прорабо, трокси кривовато...

– Чертино-материно! Кванто-барабано! Колино! Продолжанто без разговор!

– Это я – прорабо! Шо за инициативо?

– Господино прорабо, башня-то красиво, но криво.

– Члено комиссио! Ну криво... но красиво! Красиво ведь!

Так была построена Пизанская башня.



Идет собрание внутренних органов организма одного мужика. Председательствует мозг.

– Что-то нас тут много развелось, тесно стало. Надо ко-го-нибудь ампутировать.

Подлая селезенка вылезает и говорит:

– Давайте легкое удалим. Их у нас два.

Мозг:

– Нет, он курящий, ему с одним легким будет тяжело.

– Давайте тогда почку удалим. Их у нас две.

Мозг:

– Нет, он выпивает. С одной почкой ему не справиться.

– Тогда давайте яйцо удалим. Два-то они ему ни к чему.

Встает член:

– Яйца в обиду не дам!

Мозг:

– А ты вообще сядь, когда ты встаешь, я перестаяю соображать!



– Почему ты так торопишься с работы?

– Должен сварить обед.

– Жена на работе?

– Нет.

– Больная?

– Нет. Голодная...



# ГДЕ можно купить журнал «Автотрак»?

## РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА В МОСКВЕ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

### Магазины «Автозапчасти», АЗС, грузовые автостоянки

«Олден-Авто». «Автозапчасти для легковых и грузовых автомобилей», 43 км Горьковского ш., пос. Обухово.

Тел.: 521-9632

«РИНГ ВЭЙ». Магазин «Мир грузовиков», запчасти MAN, Mercedes, Volvo, DAF, Iveco, Scania, 23 км МКАД.

Тел.: 399-9257

«Виал К». Автозапчасти МАЗ, КамАЗ, 23 км МКАД.

Тел.: 355-9628

«Галс Авто». Москва, Пятницкое ш., 14.

Тел.: 754-0103, 754-0401

АВТОКОМИС. «Автозапчасти», 88 км МКАД.

Тел.: 405-6425, 778-2668

АВТОКОМИС. «Автозапчасти», ул. Лескова, 22.

Тел.: 405-6516, 778-2668

«Тайм». «Автозапчасти для грузовых и легковых автомобилей», 6 км МКАД. Тел.: 370-3700

«Рэйнджел». Автозапчасти, Москва, Каширское ш., 53-1.

Тел.: 344-8553, 344-847

«Хаус Элит». Автозапчасти МАЗ, КамАЗ, 51 км МКАД

«АвтоШина». ПБОЮЛ Семенов, 34 км МКАД. Тел.: 713-2166

«Автозапчасти МАЗ, КамАЗ». ПБОЮЛ Продовикова, 34 км МКАД. Тел.: 388-7788

«Г.О.К.». Запчасти для грузовиков-иномарок, 47 км МКАД.

Тел.: 502-9675, 937-9610

ООО «Грант» & Люберцы, Новорязанское ш., 5.

Тел.: 559-0378, 559-0093

«Автополист». НИИАТ, ул. Героев Панфиловцев, 24.

Тел.: 496-6766

«Кама центр». Ремонт и запчасти КамАЗ, Ленинградское ш., 300. Тел.: 571-6087

«Домодедовский торговый двор». Автозапчасти, МО,

Домодедово, Объездное ш., 1. Тел.: 546-1045

Кафе «Сова». 107 км Симферопольского ш.,

Тел.: 8(27)73-4177

«AS&K». Автозапчасти, 106 км Симферопольского ш.

Тел.: (27)351-351

ООО «Рэлли». Автозапчасти для грузовых автомобилей, МО, Подольский р-н (Симферопольское ш., 14 км от МКАД).

Тел.: (095) 996-7500, 996-7039

«СДМ Запчасть-Сервис». Салон-магазин запчастей, фильтра, смазки, масла, спецжидкости, Волоколамское ш., 73.

Тел.: 490-4198, 490-0612

ООО «Коннор». Кафе 24 ч, 74 км шоссе Москва – Рига

АЗС «Самсон». 51 км трассы Новая Рига. Тел.: 992-1712

«БакМ+». Балашиха, ш. Энтузиастов, 2.

Тел.: 742-2608, 521-4501

«Авто Зеро». Автозапчасти МАЗ, КамАЗ, 46 км

Ленинградского ш., пос. Дурькино

«Аркада». Автозапчасти МАЗ, КамАЗ, 53 км Ленинградского ш., пос. Есипово

«Митра&К». Автозапчасти и сервис, 49 км Ленинградского ш. Тел.: 535-7368

Автозапчасти. ПБОЮЛ Миньковская, Каширское ш., 29 км.

Тел.: 548-0544, 548-9793

Автозапчасти для грузовиков-иномарок. ПБОЮЛ Климов, Ленинградское ш., вл. 277 АЗС «Славнефть». Тел.: 938-6162

«Трак-Моторс». Москва, ул. Ткацкая, 46, офис 4.

Тел.: 369-4683, 369-5193

«МКАД, 43 км». Запчасти, масла для грузовиков, прицепов и полуприцепов импортного производства, автошины.

Тел.: 136-7457, 339-7066

Варшавский центр «ТЕХКОМ». Варшавское ш., 170, стр.а.

Тел.: 388-3200

«Паллада-шина». Автозапчасти, Дмитровское ш., 110а.

Тел.: 485-1366, 485-0227

ПБОЮЛ Чуванов. Автозапчасти для грузовиков, 83 км

Горьковского ш., дер. Ожерелки, 2. Тел.: (24)163-212

Автозапчасти для грузовиков-иномарок. ПБОЮЛ

Горбачев, 80 км МКАД. Тел.: 484-5550

Запчасти для грузовиков-иномарок.

ПБОЮЛ Зайкин, МКАД, 31 км

Запчасти для грузовиков-иномарок. ПБОЮЛ Цецхладзе, МКАД, 31 км. Тел.: 957-1075, доб. 1-41

## МАГАЗИНЫ. МОСКВА

«Транспортная книга». М. «Красные ворота», ул. Басманная, 10. Тел.: 262-1319, 262-2513

«Дом технической книги». Ленинский пр-т, 40.

Тел.: 137-6038

МГВП (Межрегиональный профсоюз водителей-профессионалов)

Тел.: 746-0511, 721-7052

## Розничная продажа в Санкт-Петербурге:

Магазины «Балткам». Тел.: (812) 245-4248

«Трак Шоп». Московское ш., 13д

ПБОЮЛ Филиппов. Ул. Московская славянка, 17а

## Ростов-на-Дону:

Торгово-сервисный центр «Мастер»

Аксай, ул. Западная, 7/1, трасса «Дон» М4

Тел.: (8632)47-0869

АТП «ТрансАбсолют»

Аксай, ул. Промышленная, 2. Тел.: (86350)55-155, 55-333

«Донснабавто». Тел.: (8632)34-3784

## ОПТОВЫЕ РАСПРОСТРАНТЕЛИ

«Медиа группа Логос». Тел.: 974-2131

ООО «Агентство ОДА». Тел.: 974-2132

«ДМ-Пресс». Тел.: 231-1224

Изд-во «КОЛЕСО». Тел.: 286-3518

Межрегиональный профессиональный союз водителей-профессионалов. Тел.: 746-0511, 721-7052

«Азбука», Челябинск. Тел.: (3512) 33-4883

Санкт-Петербург

Изд-во «Алфамер Паблсинг». Тел.: (812) 275-3327

«Терция». Тел.: (812) 528-8636

ООО «Союзпечать». Тел.: (812) 323-9833

ООО «Пресса». Тел.: (812) 245-5382

Магазины «Балткам». Тел.: (812) 245-4248

«АВТОСИЛА»

«АВТОДИН»

ТД «ОЛВЭС»



**Грузовые перевозки**  
**Тел.: 136-5379**  
**796-8384**

