

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОПАК AUTOTRUCK

№4 2003

EUROCARGO –
прощай и
здравствуй...

Kоммерческий
транспорт –
взгляд
в будущее

Bескапотные
«зубры»



6ой РОССИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОСАЛОН

6th RUSSIAN INTERNATIONAL AUTOSALON



25-31 Августа 2003 25-31 AUGUST

Выставочный комплекс
ЗАО «Экспоцентр»
на Красной Пресне,
Москва

Exhibition Complex
of Expoctr
at Krasnaya Presnya,
Moscow, Russia

При поддержке / Supported by:



МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОСТИ,
НАУКИ И ТЕХНОЛОГИЙ РФ,
ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКОВЫ

Организаторы / Organised by:



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

www.motorshow.ru

ITE LLC
129110, Москва
Ул. Щепкина 42, Строение 2а
Тел: +7 095 935 7350
Факс: +7 095 935 7351
E-mail: motor@ite-expo.ru

При содействии / Assisted by:



О козлах и чиновниках

оиск козлов отпущения – любимая национальная игра российских чиновников. Свое неумение работать и непонимание ситуации они прикрывают поисками виноватых.

Недавно некоторые автомобильные издания вдруг и в один голос начали объяснять пробки на дорогах в Москве засилием на дорогах грузовиков. Слишком много развелось перевозчиков, поэтому, мол, несмотря на старания московских властей, ездить все труднее и труднее. Понятно, что журналистика – вторая древнейшая профессия и за бабки не такие позы примешь, но козел найден. В который раз все тот же. Пора его потравить, чтобы общество видело, как о нем заботится чиновник. На моей памяти с десяток раз вводилась травля грузовых автомобилей: запретили въезд автопоездов, 7-тонников, «бычков», теперь «газелей», а пробок меньше почему-то не становится. Странно, с чего бы это? Гаишники уже без всякого повода проезда не дают, а результат? Слуги народа толстеют на глазах, а по Москве все не проехать. Дело в том, что грузовики здесь вообще ни при чем.

Пробки на дорогах – результат не только увеличивающегося автомобильного парка, в первую очередь легкового (грузовой автотранспорт очень незначительно), но и в большей степени в ошибках при проектировании и строительстве новых дорог и развязок.

Большие деньги вложены в МКАД, но огромные пробки собираются на кольцевой из-за того, что съезды и заезды на нее однополосные. Одна полоса при такой интенсивности движения не справляется с потоком. В нормальных странах развязки дорог с интенсивным движением сделаны тоже многополосными. Там, прежде чем построить, посчитали. Обязательное наличие полос разгона при выезде на магистраль и полос торможения при съезде с нее – азы безопасности. У нас «забубенили» пять полос, раздали себе почести, а то, что МКАД

спроектирована с большими ошибками и без прогноза на будущее, – ни слова.

Ошибка просто не замечают. Те же грабли повторяются и при строительстве третьего транспортного кольца. По нему уже сейчас ездить тяжело. Только получают по лбу черенком от граблей жители города. Чиновники ездят с мигалками, предварительно разогнав автомобилистов, устраивая при этом еще больший хаос на дорогах. Для них пробок не существует. Интересно, при чем здесь грузовики?

А что устраивают гаишники на въезде и выезде из Москвы? К чему эти баррикады, псевдошмоньи? Хоть раз что-то серьезное нашли? Зато пробки из-за этого немаленькие. И все это на фоне борьбы с экологией. Хоть кто-то объяснил чиновникам, что при таком движении выхлопы автомобилей сродни фосгену. А гаишники, как наркоманы, вместо того чтобы быстрее пропустить автомобили мимо поста, всячески тормозят их, чтобы лишний раз нюхнуть отравы.

Организация движения в Москве, да и не только в столице безобразна. Почему не установить на перекрестках светофоры с несколькими режимами переключения сигналов? Такие вещи давно разработаны и внедрены в разных странах. В зависимости от времени суток или потока автомобилей он автоматически включает тот или иной режим работы. Что происходит у нас? Утром поток машин еле двигается в сторону города, простоявая в пробках перед светофорами, вечером те же пробки в обратную сторону. Попытки гаишников переключать светофоры вручную в зависимости от потока полностью ситуацию не решают, да и на каждом перекрестке постового не поставишь. Только грузовики здесь при чем?

Формат издания не позволяет объяснить другие причины дорожного бардака, поэтому мы оставляем право продолжить эту тему на первой полосе в следующем номере. Читайте продолжение.



в номере

4/2003:

- 2
- О козлах и чиновниках
 - Новости
 - Ответ прокуратуры
 - Сказ про то, как Паша игрушки возил
 - VITO & VIANO
 - Рынок международных автомобильных перевозок в 2002 году
 - ТехАвтоЦентр
 - Техосмотр можно пройти быстрее
 - EUROCARGO – прощай и здравствуй...
 - Магрибские зарисовки
 - Нам пишут
 - Коммерческий транспорт – взгляд в будущее
 - Setra Grand Prix: наши на Нюрбургринге
 - HYUNDAI выставился
 - Грузовая мозаика
 - На страже давления
 - Новинки от «Тонара»
 - Присадки к моторным маслам
 - «ДОРКОМЭКСПО-2003» – пятилетний юбилей
 - Бескапотные «зубры»
 - Опять Венера виновата
 - Объявления
 - Подписка
 - Анекдоты



1	от редакции
4	новости
6	закон и человек
7	закон и человек
8	легкий вес
10	рынок
11	рынок снабжения
12	актуально
14	новинки
20	новинки
28	шоферская страница
30	рынок
38	репортаж
44	выставки
48	спецтехника
50	техника
52	прицепы
54	ликбез
58	выставки
62	архив
67	медицина
68	продаю
70	подписка
72	юмор

АвтоТрак



Главный редактор: Дмитрий Жигульский

Коммерческий директор:

Обозреватели:

Корреспонденты:

Дизайнер:

Распространение:

Реклама:

Адрес редакции: Химки, ул. Московская,
д. 21, комната 424

Адрес для писем: 119633 Москва, а/я 117,
«Автотрак»

E-mail: Autotruk@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.





■ Новинки «Урала»

Автомобильный завод «Урал» (холдинг «РусПроМАвто»), продолжая расширять гамму производимой спецтехники, освоил производство самосвала с прямоугольной платформой трехсторонней разгрузки. Ранее самосвалы «Урал» выпускались с односторонней или двухсторонней разгрузкой, и новый грузовик существенно расширяет модельный ряд «уралов». Предполагаемая область его применения – нефтегазодобывающая и строительная отрасли, география – Сибирь, Дальний Восток, Крайний Север. По оценкам специалистов автозавода, благодаря ковшу объемом 9 м³ он может использоваться в тех грузоперевозках, где применение аналогов по тем или иным причинам нецелесообразно.

У самосвала с платформой производства ООО «Автомастер» (Набережные Челны) достаточно широк спектр возможностей при перевозках. Автомобиль может с одинаковым успехом взять на борт щебень, бревна, металлоизделия. Возможна установка тента. Функционально этот автомобиль весьма привлекателен для сельского хозяйства и небольших компаний, имеющих штучные объемы разнотиповых перевозок.

Кроме этого, на московской выставке «Автосалон-2003», которая пройдет в августе, автозавод «Урал» намерен представить другую новинку – самосвал с задней разгрузкой «Урал-55571-44», сочетающий в себе способность работать в условиях бездорожья с европейским комфортом.

Грузовик оснащен кабиной гами «Р» капотной компоновки, изготовленной с применением композитного материала. В отличие от седельного тягача «Урал-636142-02», послужившего основой автомобиля, из кабины нового самосвала полностью удален моторный отсек. Возникшее свободное пространство использовано для улучшения обзорности и удобства посадки водителя, а также для размещения двух полноценных пассажирских сидений.

Самосвал отличают и другие новшества. В частности, благодаря установке реактивных штанг с резинометаллическими шарнирами исключен абразивный износ в результате попадания песка, что повышает ресурс автомобиля. Кроме того, улучшена тормозная система за счет использования механизмов повышенной эффективности, а стояночный тормоз обзавелся пневмоприводом. Грузовая платформа оснащена автоматически открывающимся задним бортом.

В настоящий момент самосвал «Урал-55571-44» находится на испытаниях, после которых предстоит процесс доработки и усовершенствования конструкции. Усилия конструкторов «Урала» будут направлены на облегчение самосвала, доработку дизайна и интерьера, повышение мощности и грузоподъемности, воплощение ряда других перспективных решений, способных улучшить потребительские свойства автомобиля.



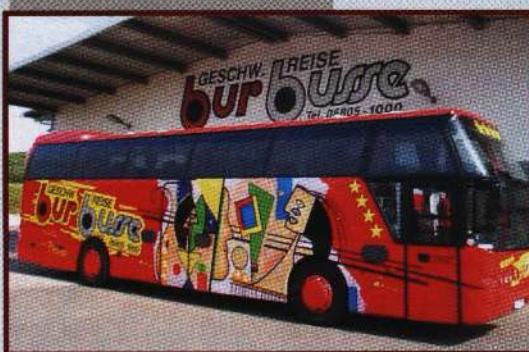
■ В начале июня состоялась презентация Volvo FH16

Машина оснащена новым двигателем D16C. Этот рядный шестицилиндровый дизельный двигатель с рабочим объемом 16,1 л, с турбонаддувом предлагается в двух модификациях по мощности: 610 и 550 л.с. Максимальный крутящий момент составляет 2800 и 2500 Нм соответственно, при этом он обеспечивается в диапазоне частот вращения коленвала от 950 до 1500 об/мин. Двигатель D16C может также комплектоваться моторным тормозом Volvo (VEB), тормозная мощность которого достигает 380 кВт. Для автомобиля Volvo FH16 предлагаются на выбор две механические коробки передач.

По заказу Volvo FH16 может комплектоваться рядом систем обеспечения безопасности. Адаптивный круиз-контроль (ACC) использует доплеровский радар для автоматической поддержки безопасного расстояния до идущего впереди автомобиля. Система стабилизации курсовой устойчивости ESP, предотвращающая занос или переворот автомобиля в критических ситуациях, теперь может быть установлена и на тягачи с колесной формулой 6x2. На автомобилях, оборудованных электронной тормозной системой Volvo (EBS), предусмотрена функция,

облегчающая торможение с места на крутых подъемах.

На выбор предлагаются три варианта кабины: стандартная спальная кабина, Globetrotter и Globetrotter XL. Ряд деталей позволяет безошибочно определить, что перед вами именно Volvo FH16. Это хромированные фары, решетка радиатора, корпуса зеркал заднего вида, обтекатели.



■ Два новых автобуса Cityliner N 116 необычного дизайна

Транспортное предприятие Geschw. Bur-Busse, владеющее парком туристических автобусов и размещающееся в Кляйнблиттердорф (земля Саар), получило два новых автобуса Cityliner N 116. Особенность состоит в том, что автобусы окрашены на заводе NEOPLAN в фирменный цвет предприятия Geschw. Bur-Busse.

Автобусный парк предприятия Geschw. Bur-Busse состоит только из автобусов марки NEOPLAN, из них 13 Cityliner и 2 Skyliner. И все они имеют особый признак «от Bur»: покраска от Quack. Идет ли речь об изображении супермэна, баночек с супом Campbell от Warhol, химических или математических формул, или шутливых мотивах – нет ничего невозможного. При создании мотива «Египет» даже использовалась золотая фольга. «Все началось с того, что однажды мы ради шуток покрасили таким образом один из наших прицепов», – вспоминает Кристофер Бур. – «Результат так понравился

ми и моим братьям и сестрам, что мы стали использовать его и для наших автобусов». Автобусы с мотивами на тему искусства можно увидеть на дорогах с 1980 года. Новые Cityliner N 116 сияют мотивами Пикассо и Матисса.

■ Поставка 33 шасси MAN для ЗАО «САТОЛ»

В апреле 2003 года состоялось подписание контракта между ООО «МАН Нутцфарцойге Трейдинг» и ЗАО «САТОЛ» на покупку 33 шасси MAN, а именно: MAN 10.225 LAEK - 20, MAN 18.313 FAK - 12, MAN 33.363 FDAK - 1.

ЗАО «САТОЛ» приобрело 31 шасси в рамках программы оснащения дорожной техникой Самарской области, утвержденной губернатором области К.А. Титовым. Шасси планируется укомплектовать специальным оборудованием для уборки снега, а также для разбрасывания песка и соли. Специальное оборудование разработано фирмой «Марсель Бушунг АГ». Для снижения стоимости транспортного средства комплектующие разрабатываются на предприятиях Самарской области.

Это уже вторая закупка шасси марки MAN ЗАО «САТОЛ». В ноябре 2001 года предприятие приобрело уже 20 шасси MAN L2000, которые были дооснащены снегоуборочным оборудованием на самом предприятии.



■ Lion's Coach и Lion's Top Coach получили награду за дизайн

Туристические автобусы Lion's Coach и Lion's Top Coach в этом году получили награду «Red dot award: product design 2003». Эта награда за дизайн относится к самым почетным и каждый год присуждается Центром дизайна (Нордрайн, Вестфалия). Среди 1494 соискателей со всего мира было присуждено 339 наград «Red dot awards» и 33 «Red dot: best of the best». Церемония награждения прошла 30 июня 2003 года в Aalto Theater (Эссен, Германия).

Премией «Red dot award» за великолепный дизайн и его высокое качество награждается продукция из различных областей применения. Конкурс в этом году не был первым для семейства автобусов MAN: в прошлом году MAN Lion's Star уже получил эту награду.



■ Дальнейшее продвижение марки MAN в Сибири

11 июня 2003 года в Сургуте, столице нефтяников Западной Сибири, состоялось окончательное подписание контракта на закупку 75 самосвалов 40.414 DFAK в «северном исполнении» между «МАН Нутцфарцойге АГ» (MAN Nutzfahrzeuge AG) и ОАО «Сургутнефтегаз», крупнейшим производителем нефти в Западной Сибири.

Ежегодно ОАО «Сургутнефтегаз» устраивает тендер на закупку грузовой автомобильной техники. В тендере 2003 года принимали участие MAN, SCANIA, VOLVO и TATRA. Кроме «МАН Нутцфарцойге АГ» заказ на 35 автомобилей выиграла также TATRA. По условиям контракта техника должна быть произведена и поставлена до конца 2003 года.

Это уже четвертый большой контракт ОАО «Сургутнефтегаз» на покупку самосвалов MAN (предпоследний – 50 самосвалов этой же серии в 2002 году). При подписании контракта основную роль сыграли отличные эксплуатационные качества купленных ранее самосвалов MAN при работе в суровых условиях северных районов Западной Сибири, а также наличие в Сургуте постоянно работающего механика для обслуживания техники MAN, командированного от ООО «МАН Нутцфарцойге Трейдинг».

На фотографии 2002 года: самосвалы при работе на нефтяном месторождении в районе Сургута.



■ ЗМЗ подписал госконтракт на разработку семейства конкурентоспособных дизельных двигателей

Заволжский моторный завод заключил контракт с Министерством промышленности, науки и технологий РФ по размещению государственного заказа на разработку семейства конкурентоспособных многоцелевых российских дизельных двигателей рабочим объемом 2,2 – 3,4 л для перспективных автомобилей и другой техники.

Согласно заявлению генерального директора ОАО «ЗМЗ» Виктора Ключая, «по условиям контракта, ЗМЗ берет на себя обязательство поэтапной разработке семейства дизельных двигателей, отвечающих нормам Евро-2, Евро-3 и Евро-4. Государство в лице Минпромнауки РФ выделит средства для финансирования необходимых работ по данному проекту. Инвестиции в подготовку и запуск производства будет осуществлять ЗМЗ».

В настоящее время Заволжским моторным заводом уже разработана базовая модель дизельного двигателя ЗМЗ-5143.10, которая получила международный сертификат немецкой компании TUV на соответствие требованиям по экологии Евро-2 в составе автомобилей «ГАЗель» и УАЗ, а также с успехом прошла технический аудит австрийской инженеринговой фирмы AVL.



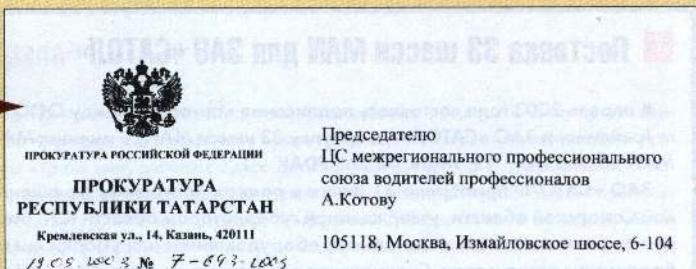
ЭТО ответ прокуратуры

В России с беспределом чиновников бороться тяжело, но все-таки можно. Мы уже писали («АвтоТрак» №3 2003 г.) о незаконном взимании денег за проезд по федеральным и местным дорогам. Вот и пришел ответ из прокуратуры о незаконности взимания платы за проезд. Чтобы справедливость была чаще на стороне водителя-труженика, надо в первую очередь побороть в себе рабскую психологию забитого гражданина. За свое право надо бороться, особенно в нашей десятилетиями бесправной стране. И своим упорством надо учить зарвавшихся чиновников, гаишников, да и чарстенько купленных судей, что бесконечно растопыривать карманы нам надоело. И только когда каждый будет отстаивать права не только свои, но и коллег по цеху, когда мы будем сплочены, тогда все эти трусливые и наглые госслужащие побоятся лишний раз несправедливо приставать к рабочему.

Водители, у которых остались на руках квитанции о незаконной оплате проезда по дорогам и желающие вернуть свои деньги, обращайтесь в Межрегиональный профсоюз водителей-профессионалов.

**105118 Москва,
Измайловское шоссе, 6-104.
Тел.: 746-0511**

это



Ваше обращение о принесении протеста на отдельные положения постановления Кабинета Министров Республики Татарстан № 160 от 23.03.2003 «О временном ограничении движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования Республики Татарстан в весенний период 2003 года» рассмотрено.

Сообщаю, что решением Верховного Суда Республики Татарстан от 07.05.2003 указанное выше постановление в части введения платных пропусков на проезд по автомобильным дорогам общего пользования Республики Татарстан механических транспортных средств общей фактической массой 9 тонн и более признано противоречащим федеральному законодательству, не действующим и не подлежащим применению со дня принятия.

Начальник отдела по надзору
за исполнением законов и
законностью правовых актов

М.Х. Фатыхов

15383



Председателю ЦС
Межрегионального профессионального
союза водителей профессионалов
А. Котову

Ваше обращение о принесении протеста на постановление главы администрации г. Казани № 389 от 14.03.2003 «О временном ограничении движения транспортных средств на дорогах г. Казани в весенний период 2003 г.» рассмотрено.

По результатам проверки законности указанного выше постановления в адрес главы администрации г. Казани К.Ш. Исхакова внесено представление об отмене положений о взимании платы за выдачу пропусков за пользование магистральной улично-дорожной сетью и недопущению впредь нарушений федерального законодательства.

Начальник отдела по надзору
за исполнением законов
и законностью правовых актов

М.Х. Фатыхов

Сказ про то, как Паша игрушки возил

Для всех сереньких урок

Устроился Паша к предпринимателю Михаилу водителем. Принял КАМАЗик. Подшаманил. Старенький КАМАЗик, но работать можно. Семью кормить надо. Семья небольшая — дочь-крошка, жена-красавица, сам третий. Всех обуть, накормить надо. Дом построить, дерево посадить, родителям помочь. Вот Паша и старается.

Загрузил Паша в КАМАЗик в городе Луховицы игрушки детские мягкие и повез их в Москву, детишкам на забаву было это 6 мая в день солнечный, весенний. Катится Паша по дорожке, сердце радуется. А на дорожке той новотроицкий пост стоит. На посту Серый Волк. В фуражке Волк, при погонах. На погонах по три звезды. На груди знак огнем горит. На значке номер — 502432. В руке палка — жезл называется. На запястье у Волка на шелковом шнурочке свисток висит. Кобура на поясе. Волк при исполнении. У Волка тоже детки есть, тоже кушать хотят.

Свистит Волк в свисток, жезлом машет — останавливает Пашу. Проверка документов называется. Проверил Волк документы и заявляет Паше,

что по последней цифре номера шасси КАМАЗик его в розыске числится. Паша, не будь дурак, в ответ говорит, что по последней цифре каждый десятый КАМАЗ в розыске, цифр-то десять всего. Попали номер на раме смотреть. Рядом с номером бак топливный дополнительный на КАМАЗике стоит, в документы вписанный. Номер видно плохо, но при желании разглядеть можно. Паша и говорит Волку: «Вот он номер, отпускай меня. Ехать надо, семью кормить». У Волка своя семья имеется. Говорит Волк Паше: «Номер видно плохо. Снимай бак, Паша, смотреть будем». Отказываеться Паша бак снимать. Говорит Паша Волку: «Ты что, Серенький, белены объелся... Виданное ли дело — на посту ГАИ баки снимать...». Рассердился Волк на Пашу. Щелкнул Волк зубами железными — наручники называются. Пристегнул Волк Пашу к решетке кованой и думать посоветовал. Сидит на цепи Паша, как тать, как лес побитый. Мыслишки в голову подленикие лезут. Дал бы Волку в лапу стольничек, не маялся бы на цепи железной. Не знает Паша, что, когда серые волки

на постах в Московской области водил на «кривой» номер разводят, меньше, чем за тысячу рублей не отделаешься. В пример другим водилам на виду у всей дороги сидит на цепи Паша. И не то чтобы очень гордый был Паша. Задрали Пашу волки. Волков по дорогам не мерено стоит и еще столько же шастает, а Паша один. На всех волков денег не напасешься. Знамо дело, аппетит у волков волчий. Достал Паша телефон сотовый и звонит Мише. Выручай Миша Пашу. Миша позвонил в профсоюз Саше. Стали Миша и Саша из беды выручать Пашу. Звонит на верх Саша. Звонит — выручить не может. Говорят на верху Саше: «Приезжай к нам, Саша, разбираться будем». Саша в ответ: «Зачем ехать? Телефон есть». То ли Саша на самый верх дозвонился, то ли надоело Серому Волку на цепи держать Пашу, через час сняли с цепи Пашу. Под конвоем отправили Пашу в Новоярлянское отделение милиции. Строптивых водил по полной программе волки учат. Не жалуйся в профсоюз, Паша. Сотрудники отделения милиции часа через четыре отпустили Пашу с миром. Номер на раме «правильным» оказался и бак снимать не потребре-

бовалось. Езжай в Москву, Паша, вези игрушки.

Написал жалобу Саша начальнику Управления ГИБДД Московской области. Сверху спустили жалобу вниз. Докатилась та жалоба до Александра Вадимовича. Стал Александр Вадимович судить и рядить, да правду пытать. Решил он Сашу и Пашу нос к носу с Серым Волком свести. Приехали Саша и Паша 9 июня во 2-й специализированный полк ДПС ГУВД Московской области правду искать. Наивные ребята. Серый Волк не дурак был — не сознался в том, что Пашу к решетке наручниками приковывал. Майор, Волков начальник, уверял Пашу, что приснилось ему все. И решетка приснилась и наручники. Пытался Саша объяснить, что не правы и Паша и Серый Волк. Не надо Паше грубить волкам. Преступление это — волкам зубами без причины щелкать. Не для того Волку государством зубы даны. Предлагал Саша правду сказать, да и помириться, руки друг другу пожать. Упретый Волк оказался. Не сажал Пашу на цепь, да и точка. Докажи попробуй.

Вот и пришлось Саше сказку писать. Сказка быть, да в ней намек. Для всех сереньких урок.





VITO & VIANO

Концерн DaimlerChrysler обнародовал информацию о том, что осенью этого года намечен вывод на рынок нового поколения легких коммерческих автомобилей Mercedes-Benz Vito и V-class.

Александр Евдокимов

Напомним, что первое поколение этих переднеприводных развозных автомобилей полной массой до 2,6 т появилось еще в середине 90-х годов прошлого века. Модель Vito грузоподъемностью около 1000 кг выполняла здесь роль утилитарной «рабочей лошадки», имеющей несколько разных исполнений — от цельнометаллического грузового фургона до 9-местного пассажирского микроавтобуса или «домика на колесах». Флагманская же модель Mercedes-Benz V-class («Автотрак» №2, 2002 г.) выступала уже только как роскошный пассажирский (мак-

симальная вместимость — до 7 человек) мини-вэн бизнес-класса, отличавшийся самой стандартной полной комплектацией, богатой отделкой и наиболее мощными из предлагаемых для семейства двигателями:

Теперь об автомобилях второго поколения. Новый Mercedes-Benz Vito сохранил свое старое название, зато на смену машинам серии V-class придет модель с более благозвучным именем Viano. Причем кроме старого V-class новый Viano также заменит собой модели — Mercedes-Benz Vito F (семейный мини-вэн с раскладным задним диваном) и Vito Marco Polo

Теперь механическая КПП имеет шесть ступеней, а «автомат» — пять вместо прежних четырех.

Что касается пассивной и активной безопасности, то по ее уровню новые машины имеют мало конкурентов. Судите сами: все модификации Viano и Vito стандартно (!) оснащаются дисковыми тормозами и системой стабилизации движения ESP, которая объединяет антиблокировочную и противобуксировочную системы, электронный распределитель тормозных усилий и систему помощи при экстренном торможении Brake Assist! Кроме привычных подушек безопасности для водителя и переднего пассажира к списку опций добавились двойные боковые подушки плюс надувные « занавески » на окнах. Раньше такой арсенал систем безопасности был привилегией легковых машин, но времена, как видим, меняются, и современные коммерческие автомобили тоже обрастают все большим количеством электронных «стражей».

Концерн сообщает, что новые Mercedes-Benz Viano и Mercedes-Benz Vito официально дебютируют осенью 2003 года, причем сразу на нескольких автомобильных выставках. Сначала это будет международный салон микроавтобусов в Дюссельдорфе (с 29 августа по 7 сентября), затем Франкфуртский автосалон с 13 по 21 сентября, и потом машины покажут на выставке коммерческих автомобилей в Амстердаме с 17 по 25 октября сего года.



(кемпер с кухонным блоком и подъемной крышей).

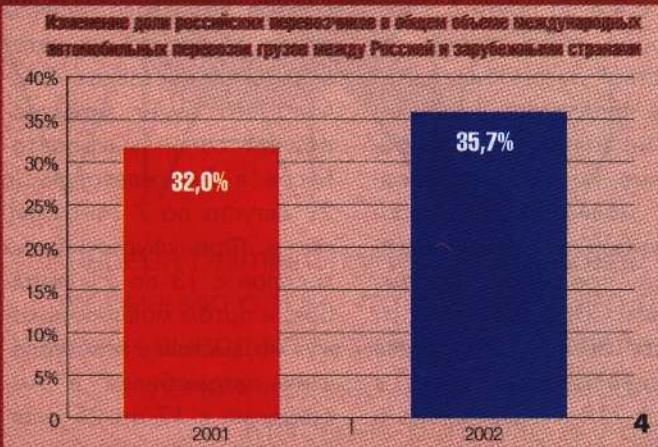
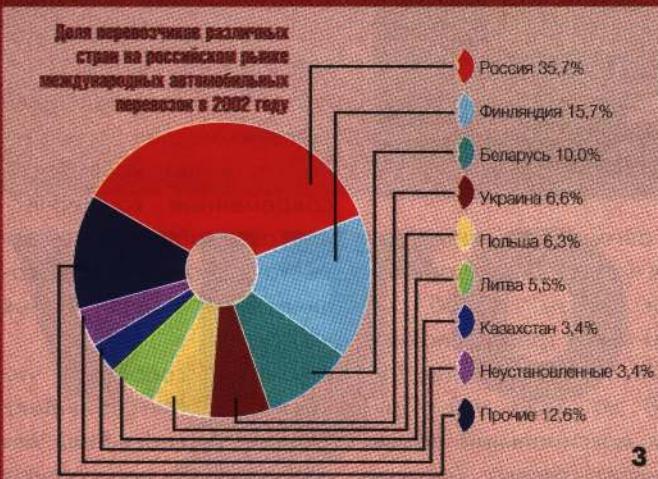
По сравнению с предшествующим новое семейство автомобилей стало на по-

рядок шире. Так, раньше машины предлагались только с одним вариантом колесной базы (3 м) и общей длины (4,66 м). Новые

же автомобили предлагаются уже с двумя вариантами базы (3200 и 3400 мм) и тремя исполнениями по общей длине (от 4748 до 5223 мм). При этом максимальный объем грузового отсека Vito вырос с 4,8 до почти 6,5 м³.

Кроме этого, новое семейство автомобилей теперь предлагает покупателям не только переднеприводные, но и заднеприводные модификации! Также на выбор есть пять двигателей: три 4-цилиндровых дизеля CDI мощностью от 88 до 150 л.с., а также две бензиновые «шестерки» в 190 и 218 л.с. Появились и новые коробки передач.





РЫНОК

Международных автомобильных перевозок в 2002 году

по материалам АСМАП

Объем перевозок грузов между Россией и зарубежными странами в последние годы неизменно растет. Вместе с тем динамично развивается транспортный комплекс России, в том числе международные автомобильные перевозки

Объем перевозок грузов между Россией и зарубежными странами в последние годы неизменно растет. Вместе с тем динамично развивается транспортный комплекс России, в том числе международные автомобильные перевозки (рис. 1).

Доходы от перевозок внешнеторговых грузов российским автомобильным транспортом за 2002 г. превысили 1 млрд. долларов США, поступления в бюджет всех уровней достигли 300 млн. долларов. В сфере международного автомобильного транспорта работает около 2,5 тыс. предприятий и занято более 125 тыс. человек.

На долю автомобильного транспорта в 2002 г. пришлось 4,0% от общего объема внешнеторговых грузов России, перевезенных всеми видами транспорта, при этом его доля в общей стоимости таких грузов составила 26,4%, что свидетельствует об особом значении автомобильного транспорта при перевозках дорогстоящих грузов.

В 2002 г. российские предприятия – международные автопревозчики осваивали рынок более высокими темпами, чем их иностранные конкуренты. Как отметил министр транспорта РФ С.О. Франк на заседании итоговой коллегии министерства, прирост объемов перевозок российскими международными перевозчиками составил 18% к объему 2001 г.

Доля российских перевозчиков в общем объеме внешнеторговых грузов РФ, перевезенных автомобильным транспортом в 2002 г., составила 35,7% (рис. 3, 4). При этом доля паритетных перевозок в 2002 году составила 39,5%, на долю перевозчиков третьих стран пришлось 20,7%. За последние годы значительно выросли перевозки пассажиров в международном сообщении. Только за период с 1999 по 2002 г. их объем возрос почти в 2 раза (рис. 2). Из них на долю российских перевозчиков приходится 44,0% от общего числа пассажиров, перевезенных автомобильным транспортом между Российской Федерацией и зарубежными странами.



ЗАО «TexAutoЦентр» ведет свою историю с 1993 года. В настоящее время наша компания является официальным дилером холдинговой компании «АвтоКрАЗ», Кременчуг (Украина) и одним из основных поставщиков запасных частей для автомобилей КрАЗ на территории России. Структурные подразделения ЗАО «TexAutoЦентр» – официальные дилеры заводов-изготовителей: ОАО «КамАЗ», Набережные Челны, ОАО «УралАЗ», Миасс, ОАО «АвтоДизель», Ярославль, что позволяет нам поставлять запасные части напрямую от производителей.

Философия компании основана на сильной коммерческой организации, обеспечивающей высокое качество продукции, широкий ассортимент автозапчастей и отличное обслуживание своих клиентов, при неукоснительном соблюдении взятых на себя обязательств. Чтобы обеспечивать качественное и профессио-

нальное обслуживание, ЗАО «TexAutoЦентр» уделяет особое внимание обучению и развитию каждого менеджера по работе с клиентами.

Сегодня ЗАО «TexAutoЦентр» реализует весь спектр запасных частей для автомобилей КрАЗ, МАЗ, КамАЗ, Урал, ЗИЛ, ГАЗ, ПАЗ, УАЗ и комплектующие для двигателей ЯМЗ.

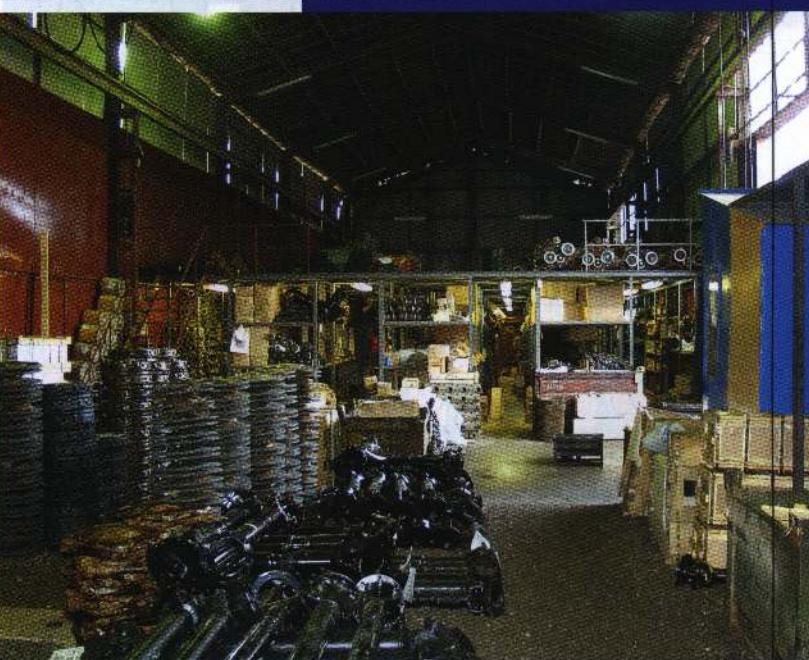
Мы готовы предложить вам новые автомобили со своей стоянки в Москве по разумным ценам. Весь товар сертифицирован, гарантия завода-изготовителя. С нами уже работают целые регионы России от Центрально-Европейского района до районов Дальнего Востока и стран СНГ. Присоединяйтесь – вместе надежнее...

Рассмотрим любые заявки по запасным частям для автомобилей, по вашему запросу вышлем сертификаты соответствия на автомобили и автомобильные запчасти.

Контактные телефоны: (095) 354-7765, 354-9491, 352-5141, 352-4411, 352-4611.

E-Mail: kraz@aha.ru
Филиал в Санкт-Петербурге:
Филиал в Киеве:

Web: www.avtocenter.ru
(812) 371-3797,
371-0703.
1038 (044) 424-7321,
424-7360, 459-5135.





ТЕХОСМОТР
МОЖНО ПРОЙТИ
БЫСТРЕЕ
БЛАГОДАРЯ НОВЫМ
ДУБЛИРУЮЩИМ
НОМЕРАМ

Схема получения талона ТО еще сегодня выглядит так: автовладелец нового грузового транспортного средства ставит его на учет в МРЭО ГИБДД (это потребует от автовладельца, как минимум, половину дня), затем едет в магазин автозапчастей (или объезжает несколько таких) в поисках дублирующего номера либо наносит номер краской – самостоительно или с помощью художника, на что также уходит значительное количество времени, после чего возвращается в МРЭО и вновь занимает очередь,

Дублирующие номера из самоклеящейся пленки, выполненные в виде вырезанных символов, а также напечатанные на самоклеящейся пленке отдельные буквы и цифры за два года присутствия на московском рынке уже получили известность у владельцев грузового транспорта. Основной недостаток как одних, так и вторых заключен в том, что приобрести такие номера можно лишь после регистрации автомобиля в ГИБДД.

теперь уже для того, чтобы получить талон ТО.

В январе 2003 года на рынке появилась новая разработка, позволяющая изменить схему получения ТО. Специалистами московской производственной компании разработан УНИВЕРСАЛЬНЫЙ дублирующий номер из самоклеящейся пленки. Универсальный дублирующий номер – это комплект сегментов разной величины и формы в фирменной упаковке с инструкцией по использованию. Из сегментов, входящих в комплект универсального номера, можно получить любые цифры и любые буквы, ис-

пользуемые в дублирующих номерах. Таким образом, универсальный номер можно приобрести перед поездкой в ГИБДД и даже до приобретения автомобиля. При наличии универсального дублирующего номера автовладелец, получив в ГИБДД регистрационный номер, сразу наклеивает на автомобиль цифры и буквы, соответствующие полученному номеру, и автомобиль готов к техосмотру. Таким образом талон ТО можно получить без лишней потери времени.

Другое преимущество универсального номера заключается в его экономичности. Упаковка универсального номера включает количество сегментов, достаточное для наклейки дублирующего номера как на автомобиль (3 буквы, 3 цифры и код региона), так и на прицеп (2 буквы 4 цифры и код региона). Таким образом всегда остаются «запасные» сегменты. И если регистрируется несколько машин, то комплектов универсальных номеров требуется меньше, чем стандартных номеров из готовых символов. Например, из трех комплектов можно собрать четыре номера и т.д. Кроме того, цена за комплект универсального номера ниже стоимости стандартного дублирующего номера из отдельных самоклеящихся букв и цифр – вырезанных или напечатанных.

Второй вариант универсальных номеров предназначен для использования на тентах бортовых автомобилей. Владельцам таких машин по опыту хорошо известно, что ни самоклеящаяся пленка, ни краска

на тенте долго не держатся, а на борт автомобиля номер не всегда удается нанести.

Универсальный номер выполнен на белом прямоугольнике из баннерной (подобной тенту) ткани. Символы универсального номера, наклеенные на баннер, вырезаны из специальной пленки с усиленным клеевым слоем, предназначеннной именно для профессионального использования на баннерных поверхностях.

Гибкая баннерная основа дублирующего номера позволяет беспрепятственно откидывать тентовый полог на крышу автомобиля при погрузочно-разгрузочных работах. Такая модель универсального дублирующего номера является единственным вариантом, обеспечивающим долговечность использования и длительную сохранность дублирующего номера.

Универсальный номер на баннерной основе так же,

как и номер из сегментов, можно приобретать до получения регистрационного номера а/м в ГИБДД.

Универсальные номера представляют интерес для автосалонов, торгующих «газелями», грузовыми а/м, прицепной техникой, автобусами в качестве дополнительной услуги клиентам салона.

Магазины автозапчастей оценят еще одно дополнительное преимущество универсальных номеров: удобство учета и торговли этим товаром. Если прежде минимальный ассортимент отдельных символов стандартных номерных знаков, необходимый для обеспечения полноценной торговли, составлял 23 позиции (символа) и каждого символа требовалось не менее трех, теперь можно успешно торговать дублирующими номерами, имея на складе всего два наименования универсальных дублирующих номеров: черные и белые.

**По вопросу
приобретения
дублирующих номеров
 обращаться в
редакцию журнала**

АВТОПРАК

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



EUROCARGO – прощай и здравствуй...

Дмитрий Жигульский

Фото автора и фирмы-производителя

Через месяц после презентации маленького Stralis компания Iveco пригласила журналистов на смотрины следующей новинки – Eurocargo. Новый развозной грузовик логично завершил обновление модельного ряда грузовиков Iveco, начавшееся еще осенью 2001 г. с показа нового большого Stralis.



грузовик этого класса 12 лет ждал своего часа. С 1991 г. машина подвергалась модернизации. Самая серьезная – установка двигателя Tector с топливной системой Common rail в 2001 г. Что представляет из себя новый Eurocargo, нам и предстояло узнать в Италии на заводском полигоне. Правда, времени было немного, да и народу хватало, но получился новый

грузовик или нет, сказать можно.

Грузовик охватывает довольно большой весовой ряд: от 6 до 26 т полной массы. В тяжелом весовом секторе как развозной грузовик он конкурирует с маленьким Stralis. Потребителям будет из чего выбирать.

Кабина

Если дизайн большого и маленького Stralis разрабатывали заводские дизайне-





15

ры, то Eurocargo отдали на «растерзание» знаменитому дизайнерскому ателье Бертоне (Bertone). Там, оглядываясь на дизайн Stralis, и была создана кабина Eurocargo. Хотя логично было с самого начала поручить дизайн кабин всего модельного ряда грузовиков одному ателье. Но тем не менее глядя на кабину Eurocargo, можно с уверенностью сказать, что он является младшим братом Stralis. Дизайн кабине опи-

сывать не стоит, как и любой дизайн, лучше посмотреть на фотографии. Мне нравится — со вкусом и со временем.

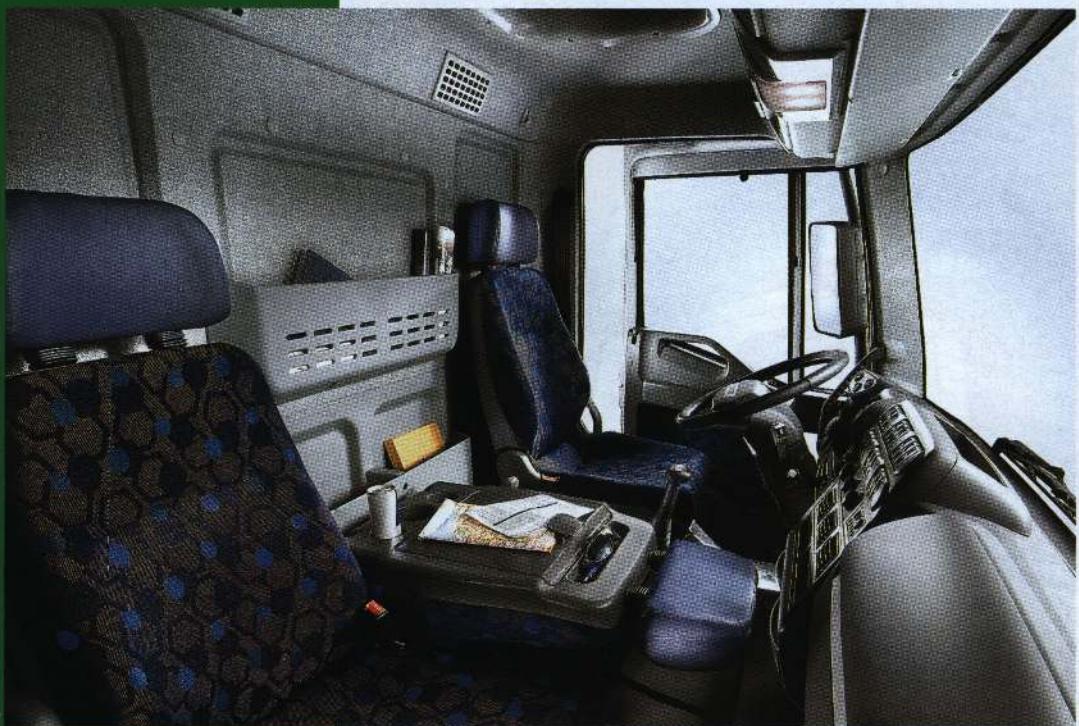
Передняя противоподкатная защита устанавливается в обязательном порядке на все автомобили полной массой свыше 7,5 т и как опция на более легкие грузовики. Ветровое стекло теперь вклеивается, что увеличило жесткость кабины. Статисты подсчитали, что европейский во-

дитель, развозя груз в течение 7 рабочих часов, в среднем 55 раз входит и выходит из кабины. Поэтому наше внимание обратили на то, что грузовики полной массой до 12 т имеют только одну ступень, а до 18 т - 2 ступени. Так низко расположенный уровень пола.

Кабина существует в трех вариантах: дневная, со спальной полкой, и удлиненная в варианте 6+1 для рабочих бригад.

Внутри также выдержан стиль от Stralis: та же пластмасса, органы управления, похожая приборная панель. Если установлено одно пассажирское кресло, то между ним и водителем находится большая «помойка» для мелких вещей. В другом варианте устанавливается сдвоенное сидение для двух пассажиров.

Предусмотрен вариант кабины со спальной полкой шириной 60 см. Если не устраивает ширина, то как



Центральный дисплей

ми, но надеюсь, что в ближайшем будущем их заменят на современные.

В центре приборной панели теперь находится жидкокристаллический информационный дисплей, на который при необходимости можно вывести информацию о состоянии некоторых узлов и агрегатов.

Двигатель

Для модельного ряда грузовика Eurocargo предусмотрены семь вариантов двигателя Tector как 4-, так и 6-цилиндровые мощностью от 129 до 275 л.с. Особенностью этого двигателя является система впрыска топлива Common rail, когда топливо насос-

опцию можно заказать «спалку» шириной 75 см или дополнительную верхнюю кровать.

Органы управления очень удобны. Обод руля оптимальной толщины. Правда, подрулевые переключатели остались стары-



Двигатель	E13	E15	E17	E18	E21	E24	E28
Кол-во цилиндров	4	4	4	6	6	6	6
Мощность, л.с.	129	150	170	182	210	240	275
Крутящий момент, Нм	430	490	560	570	680	810	930
при об/мин	1200	1200	1200	1200	1200	1250	1250
Масса двигателя, кг	360	360	360	470	470	470	470



сом высокого давления подается в общую для всех цилиндров магистраль, а уже из нее через индивидуальные форсунки в цилиндры. Выбирать есть из чего. Смена масла и фильтров при стандартных условиях работы предусмотрена через 80 000 км пробега.

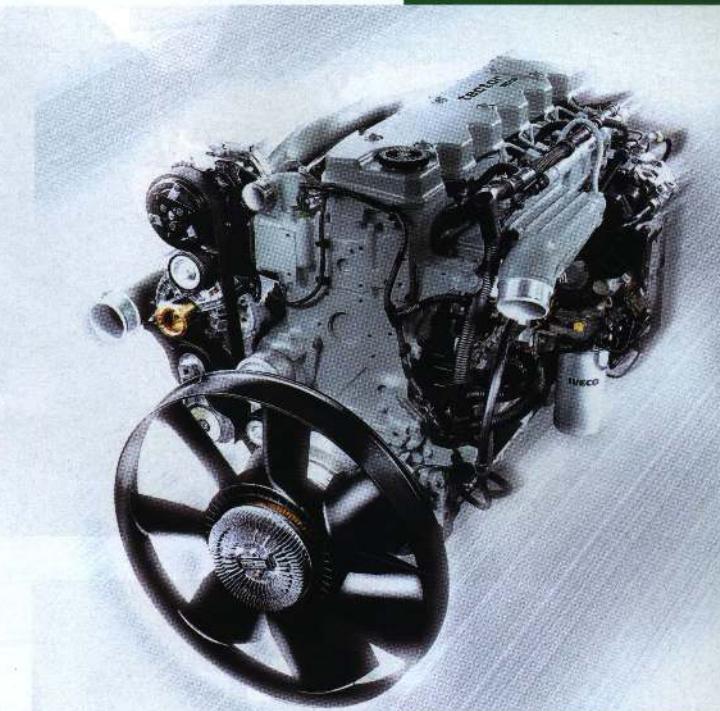
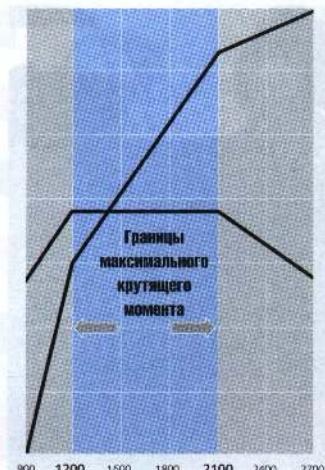
К двигателям предлагаются четыре модели 5-, 6- и 9-ступенчатых КПП с очень короткими, четкими и легкими ходами. По легкости управления КПП Eurocargo почти сравнялась с легковыми автомобилями.

На ходу вибронагруженность кабины и трансмиссии минимальны, шум от работы двигателя больше похож на басовитое журчание швейной машинки – совершенно не досаждает.

Конструкторы снабдили грузовичок атрибутами большой машины. Теперь на Eurocargo устанавливается современный ограничитель скорости. На любой скорости можно нажать кнопку на панели. Эта скорость фиксируется в памяти компьютера, и быстрее автомобиль уже не поедет. При повторном нажатии клавиши ограничение снижается. Очень удобно, например, при въезде с магистрали с большими скоростями в населенный пункт, где скорость ограничена 40–60 км/ч, а в кустах полицейские с радарами – на скорости 60 км/ч нажал клавишу, и машина быстрее не едет. Раньше такая функция устанавливалась только на больших грузовиках.

Тормоза

Теперь в стандартном варианте на все Eurocargo полной массой до 18 т ус-



Задняя подвеска:

1. Рессорная;
2. Пневмо;

3. Американский вариант:



1



2



3

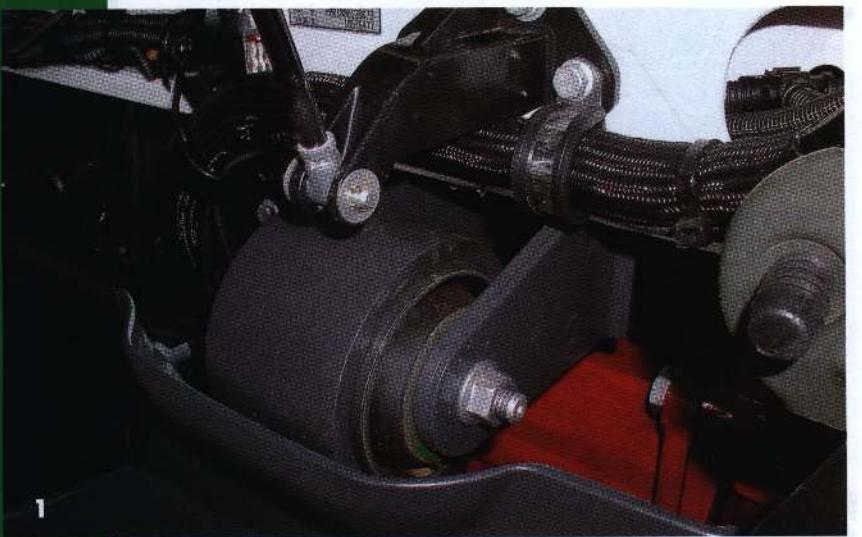
танавливаются дисковые тормоза на всех колесах с АБС и электронным управлением. На легких версиях грузовиков применяется гидропневматический привод тормозов, на более тяжелых – пневматический.

Еще один атрибут больших грузовиков – моторный тормоз с тремя вариантами активации: при нажатии педали моторного тормоза, при нажатии на педаль рабочей тормозной системы и при отпускании педали акселератора. Тесты показали, что моторный тормоз эффективный, с хорошими

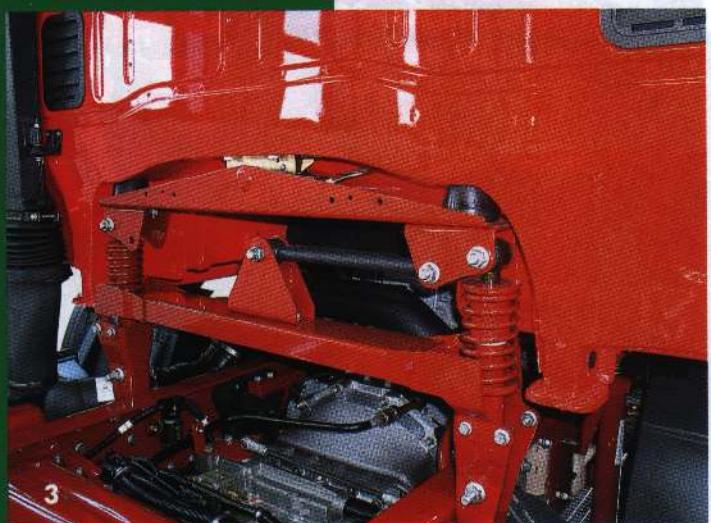
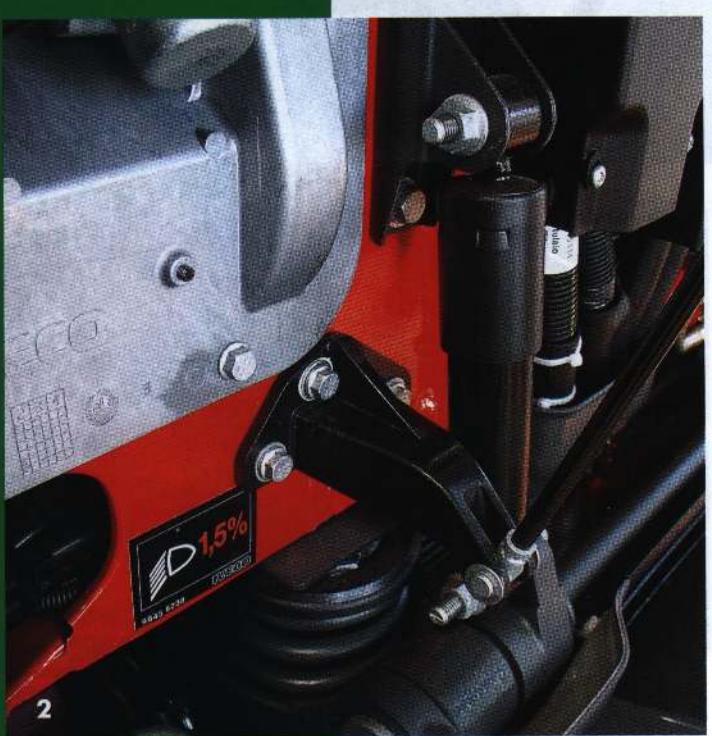


Рядом с аккумуляторным отсеком – ящик для домкрата и инструментов





Различные варианты подвески кабины:
1. Сайлентблоки спереди для легких грузовиков;
2. Пружины и амортизаторы спереди для тяжелых грузовиков;
3. Пружины и амортизаторы сзади для тяжелых грузовиков



тормозными характеристиками. Стандартно устанавливается на все грузовики, кроме машин с мощностью 130 и 150 л.с.

Подвеска

Производители предлагают широкий выбор подвески: от рессорной до пневмоподушек. Предусмотрены множество вариантов комбинаций: как полностью рессорная или пневматическая на всех осях, так до смешанной на разных осях. На 18-тонных грузовиках на передней оси предусмотрен только рессорный вариант подвески.

Короткое знакомство не позволяет в полной мере оценить грузовой автомобиль. За пару часов можно оценить только удобство и комфорт. Длительная эксплуатация может показать сильные и слабые стороны машины. Поэтому подводя итоги короткого теста, я могу сказать о первых впечатлениях. Машина понравилась. Чувствуется, что конструкторы не зря потрудились. Удачный, самое главное, современный автомобиль, легкий в управлении, комфортабельный, удобный.

Итальянцы не скрывают, что одним из главных рынков сбыта является Западная Европа. Правда, рынок такого класса машин переживает не лучшие времена: если в 1990 г. в европейских странах были проданы 100 000 грузовиков полной массой от 6 до 16 т, то в 2002 г. 80 000 штук. Причем сохраняется тенденция снижения доли грузовиков свыше 12 т. Значительную часть таких машин приобретают компании, сдающие их затем в аренду. В Англии примерно 50% грузовиков такого класса арендуются перевозчиками у арендодателей. В Западной Европе эта цифра ниже – примерно 35%. Меньше всего грузовиков арендуются в Германии. Но с 2004 г. немецкие власти вводят плату за автобаны для грузовиков полной массой свыше 12 т в размере 15 евроцентов за 1 км. Это, возможно, стимулирует в Европе продажи и производство грузовиков полной массой до 12 т.

Нам экспансия таких новых машин пока не грозит. У нас своего «кверинца» в виде «бычков» достаточно. Шасси импортного грузовика полной массой 10 – 12 т в России будет стоить под 45 тыс. евро. И конкурентов мы забодаем если не качеством, то ценой наверняка.

Передняя противоподкатная защита



ТЕХНИЧЕСКИЙ центр «МАСТЕР»

Шины для грузовиков
Шиномонтаж
З/ч для подвески,
полуприцепов
Всех типов

ROR,
SAF,
BPW

Ростовская обл.,
г. Аксай,
ул. Западная, 7/1
(трасса «Дон» М4)

Тел.: (8632) 47-0869
Тел./факс:
(86350) 5-0169

«ПАРАДИГМА XXI век»

ТЕНТЫ

Люберцы, 3 км от МКАД
Тел. (095) 504-8863
Тел./факс: (095) 554-3358
Моб.: 8-916-622-0528

переделка под ТИР, установка ворот, бортов
ремонт любой сложности, автопокрывала, реклама на ПВХ

КАРКАСЫ

Гарантия качества

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
для 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: yuriy@yandex.ru

SCANIA DAF MAN

IVECO VOLVO

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



экспрессо-замена масла

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



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

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

129329 Москва,
Ул. Кольская, д. 12, стр. 1.

Тел.: (095) 7836090

(многоканальный),

(095) 1897983

E-mail:

truck@avia3n.ru,

info@avia3n.ru

www.avia3n.ru

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



**Немецкое качество
за разумную цену!**

ООО «ЮНАЙТЕД АВТО групп»
официальный дилер

МАЗ - MAN

Продажа и лизинг:

- Седельные тягачи
- Самосвалы
- Шасси
- Автобетоносмесители

UNITED AUTO GROUP

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



А В Т О Б У С Ы

MERCEDES – NEOPLAN – MAN - SETRA

IKARUS – KAROSA - HYUNDAI

Новые и б/у без пробега в РФ.

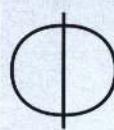
А В Т О З А П Ч А С Т И

IKARUS – КрАЗ – МАЗ – ТАТРА
Mercedes-Benz - МАН

Оптовая продажа со склада в Москве.

ЗАО «П Е Г А С» - авторизованный дилер
немецкой компании "KOLBENSCHMIDT",
официальный дилер ХК "АВТОКрАЗ" в РФ
www.pegasus.ru (095) 245-95-29, 245-95-47





ирма Scania только на севере Африки имеет три сборочных завода: в Тунисе, Марокко и Алжире. Поэтому неудивительно, что шведский производитель грузовиков решил напомнить о себе и показать некоторые новинки в древнем городе Маракеш, что в североафриканской стране Марокко.

Берберы и бедуины, населяющие эту страну, в полной мере пользуются благами цивилизации: близость Европы и долгая колонизация страны европейцами способствовали этому. Грузовые автомобили полной массой свыше 16 т только

европейских стран. На дорогах можно встретить как современные автомобили, так и раритеты типа «Берлинет», давно снятые с производства. Однако нашей целью были не ретроавтомобили, а современные грузовики Scania, поджидающие нас на стоянке за глиниобитной стеной в 40 км от Маракеша. Десяток автомобилей, выставленных для тестирования, описывать смысла нет, но некоторые экземпляры заслуживали внимание. На них мы и остановимся. Итак...

Scania R114 CA4x4HA 380

Еще в автобусе на пути к месту следования стоянки,

рассматривая бумаги с техническими характеристиками автомобилей, обратил внимание на интересный автомобиль. Тягач с колесной формулой 4x4 (фото 1) блокировками межосевого и межколесных дифференциалов и 12-ступенчатой раздаточной коробкой. Но больше всего меня поразило то, что такой навороченный внедорожный тягач для тяжелых дорожных условий с полуприцепом-самосвалом и полной массой 40 т имел пневмоподвеску ведущей оси. До этого на таких машинах я встречал только рессорную подвеску.

Самосвалы, тем более внедорожные, логично комплектовать рессорами. Грязь, камни, песок – не лучшие условия для работы пневмоподушек.

Грунтовая трасса из камней, песка и пыли – не самые тяжелые условия для такой машины, поэтому справились с ней легко. Скрипа рессор уже не слышно, да и в плавности хода этот тягач, конечно, выигрывает у рессорных соратников. В остальном – обычный внедорожник с увеличенным радиусом поворота из-за ШРУСов в пе-

магрибские зарисовки

Дмитрий Жигульский

Фото автора

и фирмы-производителя

Мир становится тесным. Чем больше и дальше ездишь, тем очевиднее этот факт. Десяток крупнейших мировых производителей грузовиков из Европы и Северной Америки активно и эффективно осваивают новые рынки сбыта по всему миру. Законодатели моды и технического прогресса в автопроме, создатели лучших машин имеют полное право, несмотря на протесты антиглобалистов, производить и продавать грузовики на всех континентах. Сильный и удачливый проводит экспансию и диктует другим народам свое видение и понимание мира. Это – эволюция, и никуда от этого не деться.





реднем мосту и с повышенным, хоть и незначительно, уровнем шума трансмиссии. Но назначение грузовика в такой комплектации для меня осталось загадкой. Единственное, что приходит на ум: в дождь местная пыль превращается в слой глины, а грунтовые дороги в каток. С такой ситуацией мне приходилось сталкиваться в астраханской полупустыне, когда сухая и, казалось бы, песчаная почва после дождя превращается в «мыло».

Scania P124 CB6x4HZ 420

Другая новинка, которую мы опробовали на грунтовой дороге, – Scania P124 CB6x4HZ 420 (фото 2) – самосвал с колесной формулой 6x4 и полной массой 29 500 кг. Особенностью этой машины была КПП, в которой 12-я скорость име-

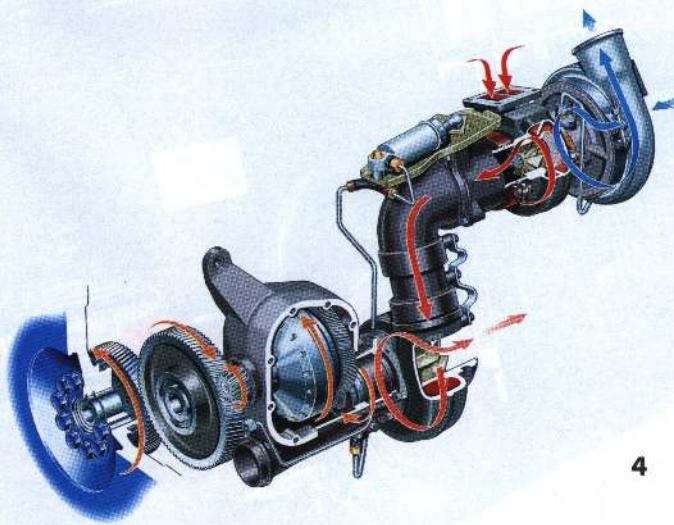
ла передаточное соотношение не 1:1, как обычно, а 1:0,87. По замыслу конструкторов это позволит экономить 3% топлива при движении с максимально разрешенными для грузовиков скоростями. Понятно, что для такой КПП нужен мощный двигатель с солидным крутящим моментом, чтобы

компенсировать потерю тягового момента на 12-й передаче для новой коробки. В результате имеем стрелку тахометра при 90 км/ч в левой и более экономичной зеленой зоне. Правда, эта новая КПП не совсем адекватно смотрелась на самосвале. Логично было установить ее на магистральном

тягаче: скорость и большие суточные пробеги с минимальным переключение скоростей – стихия таких машин.

Scania P124 8x4 360

Еще один любопытный экземпляр – Scania P124 8x4 360 (фото 3). Такие четырехосные машины с колесной формулой 8x4 и полной массой 48 т встретишь не часто. Обычно для таких машин полная масса соответствует 36 – 38 т. Здесь на 10 т больше. Чтобы возвести такой груз, машину снабдили рессорами размером 9x15 мм для двух передних осей, 10x25 мм для задних ведущих и 15-тонными ведущими мостами. Самосвал укомплектован двигателем 360 л.с. и 8-ступенчатой КПП. Если бы не передаточное число в главной





3



23

паре 4.81, то ехала бы машина с трудом. А так и на горки въбиралась без проблем. Для примера скажу, что магистральный автопоезд с такой трансмиссией и полной массой 40 т имел главную пару 4.21.

Гонять на самосвалах по пересеченной местности, конечно, интересно, но на автопоездах по песчаным холмам нормальные водители без крайней необходимости не ездят, поэтому нам пришлось кататься на них по асфальтовой трассе, изредка пугая марокканских баранов, пасущихся вдоль дороги, звуковыми сигналами. Новинок в этом классе не было, но про некоторые особенности напомнить стоит, тем более что они являются вехами развития автомобилестроения.

Турбокомпаунд

Тяжело приживается на грузовиках. Пока не соответствует он в полной мере требованиям перевозчиков. Те несколько процентов прироста мощности и крутящего момента, что дает турбокомпаунд (фото 4), не могут убедить водителей

широко его использовать. Интересная и красивая инженерная мысль, но то ли время не пришло, то ли это тупиковая ветвь развития — будущее покажет.

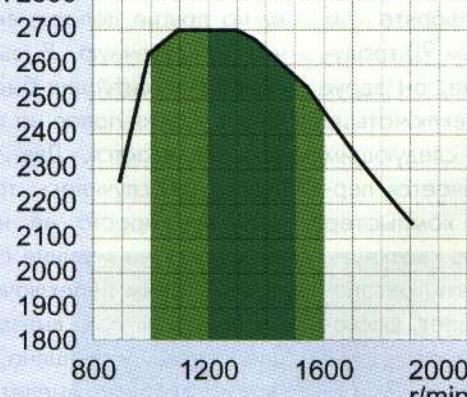
Opticruise

Автоматическое переключение передач все больше

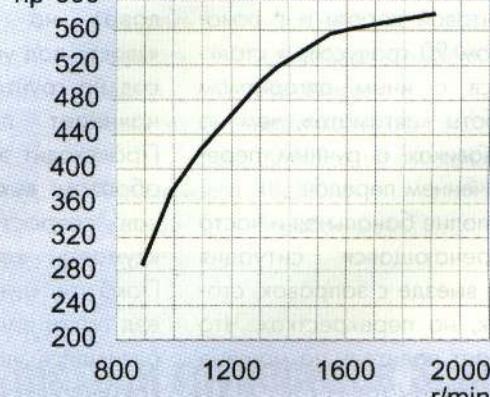
входит в моду. Да, это удобно и здорово облегчает труд водителей. Но новые вещи требуют другого подхода и навыков управления. Я уже писал о том, что «автоматы» на грузовиках не очень удобны в городском режиме движения, как это ни парадоксально, где требуется ча-

DC16 01 580

Nm 2800



hp 600



5



стое переключение передач — слишком медленно грузовик разгоняется и не вписывается в поток. На трассе другое дело — монотонное движение, большие скорости и сосредоточенность на дороге — факторы, при которых «автомат» становится помощником. Еще раз я убедился, что автоматическое переключение передач требует опыта и навыков. Выезжая на трассу с грунтовой дороги и с поворотом 90 градусов, я столкнулся с иным алгоритмом работы «автомата», чем на грузовиках с ручным переключением передач.

Вполне банальная и часто встречающаяся ситуация при выезде с заправок, стоянок, на перекрестках. Что делает водитель на машине без автоматической КПП, выезжая с крутым поворо-

том со второстепенной дороги на главную с полной остановкой перед главной? Включает 1 или 2 передачу, выезжает, не переключаясь, на главную дорогу пока «голова» и прицеп не выстроются в одну линию, или почти одну, и только после этого переключается на следующую передачу.

Что делает автомат? При выезде с поворотом при добавлении «газа», когда «голова» на асфальте, а «хвост» под углом 90 градусов на грунтовке, он вдруг начинает переключаться. Происходит это следующим образом: выключается первая скорость, компьютер «думает», какую воткнуть. Пока он «думает», автопоезд почти замирает, раскочившись на трассе, так как инерции никакой при Г-образном расположении

тягача и полуприцепа. Автоматика все же решается включить следующую передачу и автопоезд опять с места, но с другой передачей с натугой начинает двигаться дальше. Маневр получается довольно опасным, так как при крутом повороте на автопоезде часто выезжаешь не сразу на крайнюю правую полосу, а чтобы не зацепить обочину или бордюр, вытягиваешь сцепку на другие полосы, включая и встречную. В вышеописанной ситуации быстро уйти с других полос на правую не удастся. Для того чтобы не случилась такая ситуация, просто не надо «газовать» на машине с автоматическим переключением передач при выезде с поворотом, и машина, не останавливаясь, выедет на первой передаче. А вот ког-

да сцепка выпрямится и появится инерция, тогда можно добавить «газку».

Opticruise отличается от аналогичных систем других производителей тем, что при трогании и полной остановке машины педаль сцепления необходимо задействовать. Плюс этого в том, что точно знаешь, когда машина тронется, а ситуации, когда необходимо ювелирно подвинуть сцепку, играя сцеплением, не так уж редки.

Но, тем не менее, количество грузовиков с «автоматами» будет увеличиваться и многие водители станут их приверженцами.

580 л.с.

Мощности двигателей продолжают увеличиваться, поэтому неудивительно, что на тестах присутствовал



**Scania R114
CA4x4HA 380**



**Scania P124
CB6x4HZ 420**



**Scania P124
8x4 360**

Двигатель	Scania DSC 1104, 380 л.с., 1800 Нм при 1100 – 1300 об/мин, Евро-3
КПП	Scania GRS890R, 12-ступенчатая
Передняя подвеска	рессорная, 7500 кг нагрузка на ось
Задняя подвеска	пневматическая (подушка+полурессора), 13 000 кг нагрузка на ось
Полная масса	20 500 кг

тягача	
Полная масса автопоезда	40 000 кг
Тормоза	барабанные

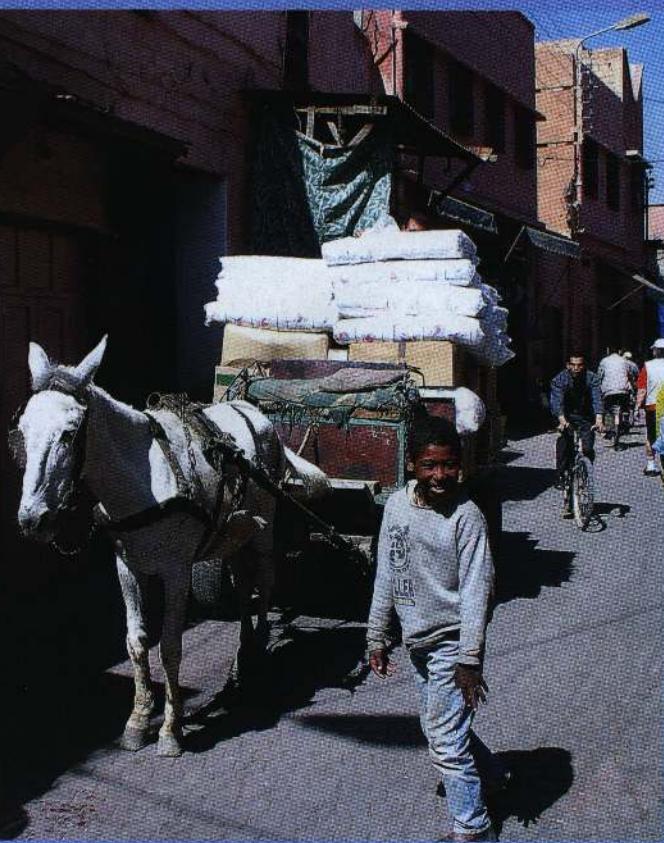
Двигатель	Scania DC 12 03, 420 л.с., 2100 Нм при 1050 – 1300 об/мин, Евро-3
КПП	Scania GASO900, 12+2-ступенчатая
Передняя подвеска	рессорная, 8500 кг
Задняя подвеска	нагрузка на ось
Полная масса	29 500 кг
самосвала	
Тормоза	барабанные

Двигатель	Scania DSC 12 02, 360 л.с., 1665 Нм при 1300 – 1500 об/мин, Евро-2
КПП	Scania GR900, 8+1-ступенчатая
Передняя подвеска	рессорная,
Задняя подвеска	нагрузка на ось 2x9000 кг
Полная масса	30 000 кг на две оси
Тормоза	барабанные

Технические характеристики грузовиков Scania

Служба поддержки клиентов: +7 (495) 785-00-00 | E-mail: support@scania.ru | Сайт: www.scania.ru





Древний транспорт пользуется спросом



Полезный объем используется максимально – на крыше сотовы с куриными яйцами

грузовик с 16-литровым V-образным восьмицилиндровым двигателем мощностью 580 л.с. и сумасшедшим крутящим моментом в 2700 Нм (фото 5). Назначение машин с таким двигателем – флагманы транспортных компаний, спецтехника и тяжелые сканди-навские сцепки полной массой 60 т. На марокканских просторах пугать баранов можно и на менее мощных машинах. Но лет через десять мощности за 500 л.с. будут основными на магистральных тягачах.

FUP

Не за горами вступление в Европе в силу обязательного наличия переднего противоподкатного устройства для магистральных тягачей. Грузовик с таким устройством присутствовал на май-

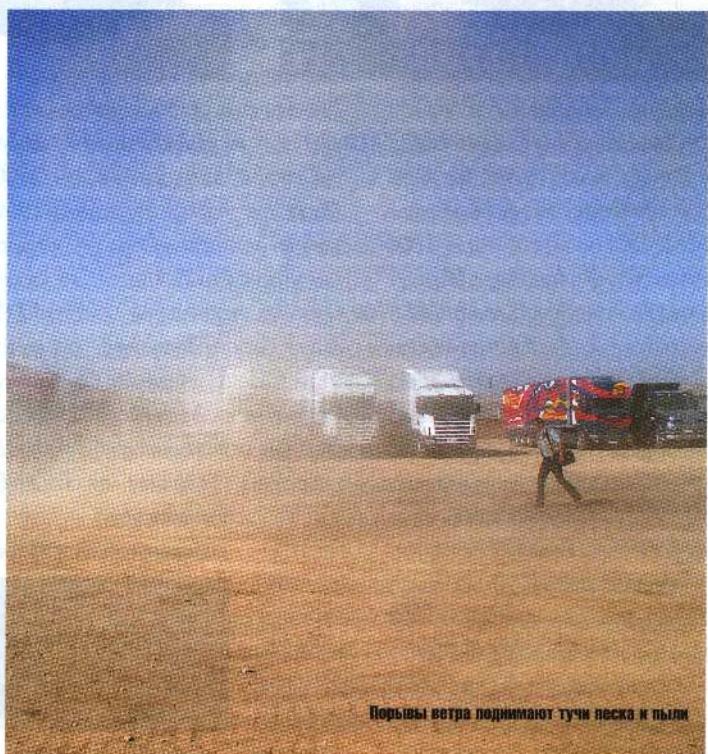
ском тесте в Марокко. Наличие FUP (Front underrun protection) на тягаче выдавал только более широкий бампер. Расстояние от асфальта до нижней кромки бампера (фото 6) меньше, чем на стандартной машине. Новый бампер выполняет не только защитную функцию, но и улучшил аэродинамику, что, в свою очередь, привело к экономии топлива.

Ну а на десерт организаторы теста предложили прокатиться на машине технической поддержки в ралли-рейдах Париж – Дакар. Правда, нас за руль не пустили, и только водитель катал по заранее намеченному маршруту. Впечатлений от такой поездки не очень много, но машина интересная и красивая (фото 7).

А уже на подъезде к гостинице повстречался нам семе-

нящий по обочине то ли осел, то ли мул, запряженный в телегу и везущий какой-то скарб. Прогресс, конечно, хо-

рошо, но всему свое место. И современные грузовики еще долго будут соседствовать с древнейшим транспортом.



Первыми ветра поднимают тучи песка и пыли



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) 746-39-43, 503-33-13
Т/Ф: (095) 528-03-17, e-mail: 904auto@mail.ru

ИЗГОТОВЛЕНИЕ И РЕМОНТ

- Тенты, каркасы, ворота.

- Увеличение, уменьшение объема кузова.

- Работы по сцепке тягача, полуприцепа и

прицепа в автомобилей L=26 т.

- Ремонт приводной техники: ходовой,

тормозная система, электрооборудование, АБС,

сварочные работы.

V = 150m³ - 165m³

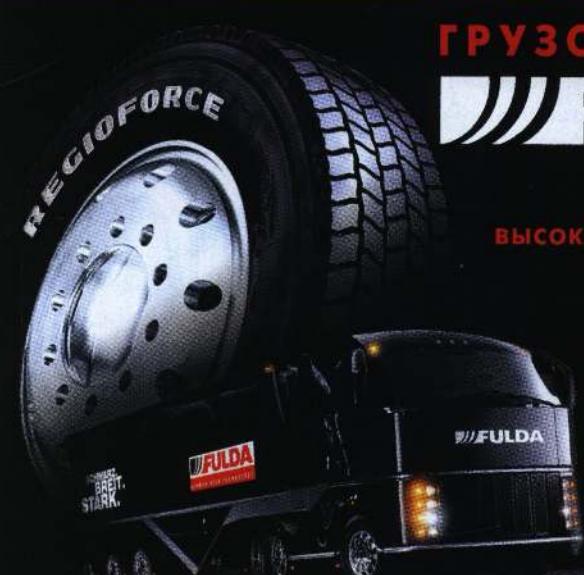


Изготовление, размещение рекламы на вашем авто

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
- рефрижераторных
- 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



ООО «РЕФТРАНССЕРВИС»

ЗАО «ИНТЕРТРАНС ФОРД»

Техническое обслуживание
и ремонт большегрузных
тягачей и п/прицепов



Минское шоссе, 3 км. от МКАД
E-mail: bakovka@bolsho.msk.ru
(095) 591-0547, (095) 591-2000



3

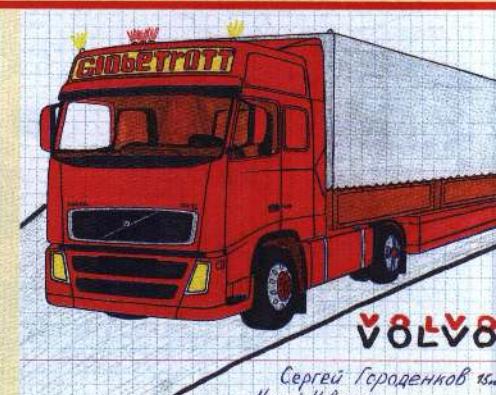
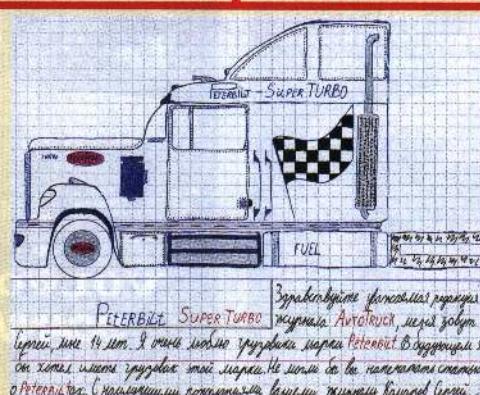
дравствуйте, уважаемая редакция журнала «АвтоТрак». Пишет вам ваш постоянный читатель Влад Ринк. Поскольку мой отец раньше работал на автокомбинате, а сейчас в транспортной фирме, моя жизнь связана с жизнью водителей и их средствами заработка. Услышав о вашем конкурсе на водительскую байку, я решил написать о случае, произошедшем с нашими водителями.

Однажды вечером, на автобазе, когда все машины были поставлены на стоянку напротив друг друга, водители решили выпить и после этого разбрелись по кабинам, в которых ночевали. Один из ребят, работавший на самосвале «КАМАЗ», залез на подножку кабины и решил (неизвестно зачем) завести машину. Та стояла на передаче и, естественно, поехала вперед. Водитель упал, даром что не под колеса. «КАМАЗ» же умудрился вписаться между «МАЗом» и отцепленной телегой и поехал вперед к стене, огораживавшей стоянку от парковки служебных машин, изрядно помяв кабину и боковые стойки. Затем самосвал снес кирпичную стену и остановился. Потом водители говорили, что если бы это был «МАЗ», то машина поехала бы дальше и попортила бы иномарки, стоящие на парковке. Самое прикольное было наблюдать за тем, как ребята покатываются со смеху, глядя на своего коллегу, а тот в это время пытается в темноте осмотреть повреждения.

Хочу сказать, что ваш журнал очень ценен тем, что пишет правду про истинное положение дел на дорогах и в автомобильном хозяйстве страны, и хочу пожелать вам не отступать от выбранной вами линии. Вашему журналу я посвятил короткий стих, и для меня будет честью, если вы его опубликуете.

У меня есть жена, у меня есть друзья,
Вроде бы и не надо мне больше,
Но я жить не могу без машины, руля,
Ведь в крови я всегда ДАЛЬНОБОЙЩИК.

В кабине тепло, а снаружи «дубак»,
Слетели с озер даже утки.
Меня согревает журнал «АВТОТРАК»
В дорожные долгие сутки.



3

дравствуйте, редакция «АвтоТрака»!

Хочу рассказать один интересный случай. Когда-то давно, при социализме, я, молодой и неопытный, штурмовал в первый раз Военно-Грузинскую дорогу в Абхазии. На гололеде в горах многие траки не могли доехать до очередного горного пика. Я на стареньком «ЗиЛе», еле-еле добрившись до очередной вершины, увидел такую тему.

Перед нами — «спуск-подъем» длиной около километра. Внизу — в «п-е», как мы ее зовем, — парочка «сложенных» фур. Почти перекрыли всю трассу. Все ходят, машут руками, ругают дорожников. А один грузин говорит: «Э, даргия, где пэсок взять? Нэту пэска!»

В этот момент залезают на «СуперМАЗ» двое кавказцев (а «супера» тогда были большой экзотикой) на нашу гору. Молча распахивают фуру, достают из нее трехметровый отрезок железнодорожной рельсы, у которой с обоих концов приварены цепи. Кидают рельсу на ледник, концы цепей прикручивают мощными болтами к задней части рамы.

И поехали вниз. Рельса на цепях тащится за ними. На огромной скорости пронырнули между скатившимися вниз неудачниками и пошли на подъем. Но не дотянули. Мы смотрим с холма и говорим: «Хана ребятам». Ах нет! Фуру потянуло назад, но через полметра она уперлась колесами в этот самый рельс, и ее не «сложило». Азербайджанцы снова распахивают дверки фуры, и мы издали видим, что у них там мешки с песком. Дальше объяснять не надо. Они забрались на хребет, убрали рельс в фуру и укатили. А мы еще сутки ждали, пока дорожники нам помогут...

И вот тогда я понял, что не только «белые» «продвинуты». В любой нации есть умные люди. Так было. Так будет. Аминь. Пока. Не забывайте.

Владимир Докучаев. Тверь. Январь 2003.



Тел./факс:
(095) 572-8254
E-mail:
Autotruk@rol.ru
Почта:
119633 Москва,
а/я 117
Журнал «АвтоТрак»

Приз от производителя автоТрака
«Урал» компании «Авто-аудиоцентр» победителю конкурса на лучшую байку



Exotica

ЭКЗОТИКА/2003

VII Московский международный автомобильный фестиваль

Гоночный КамАЗ и другие
эксклюзивные грузовики на
стенде журнала «Автотрак».

Приглашаем всех
посетить наш стенд

11 / 13.07.03

МОСКВА. АЭРОДРОМ ТУШИНО

Информационный
спонсор

**АВТО
МИР**

Коммерческий транспорт будущего

ВЗГЛЯД

Андрей Дмитриев

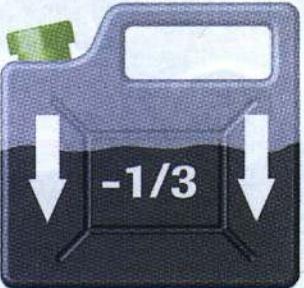


Население планеты увеличивается с фантастической скоростью. Еще недавно, казалось бы, безграничные просторы меняют облик: строятся здания, заводы, дороги. Места под небом на всех не хватает. Но и прогресс не стоит на месте. Экономика должна быть экономной. Этот старый лозунг времен советского застоя в полной мере воплощают в жизнь развитые страны.

Такие разработки и новые технологии призваны улучшить удешевить и в то же время увеличить потребление продукции. Коммерческий транспорт является одним из главных и важнейших секторов экономики, в котором новые технологии и разработки воплощаются в жизнь максимально быстро и эффективно. Старушка Европа, задыхающаяся от перенаселенности

ти, но обладающая современной индустрией, идет в авангарде внедрения современных технологий в автомобилестроение. Что нового можно ожидать в ближайшей перспективе от конструкторов, мы попробуем обрисовать в этой статье.

Лучше меньше, но лучше
И этот коммунистический лозунг идеально описывает эволюцию потребления



С 1967 г. потребление топлива 40-тонными автопоездами (тягач+полуприцеп) уменьшилось на 1/3

топлива автомобилями. За тридцать лет потребление горючего 40-тонными автопоездами из расчета на 100 км сократилось на треть, а если брать за единицу потребления топлива литры на тонно-километр, то на 50%. Этому способствует и внедрение новых принципов подачи топлива в цилиндры и смесеобразования, такие, как повышение давления впрыска топ-

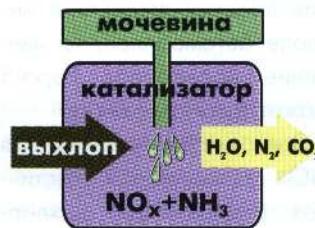
лива (насос-форсунки, Common rail), многоточечные форсунки, 4 клапана на цилиндр. Все активнее внедряются турбонаддув с изменяемой геометрией турбины и турбокомпаунд. Современные грузовики уже немыслимы без электронного управления впрыском топлива.

Другой фактор, позволивший значительно снизить потребление топлива, – современные автомагистрали. Немецкие исследователи провели простой и наглядный эксперимент, показывающий зависимость потребления топлива от количества остановок. Если 40-тонный автопоезд, двигаясь со средней скоростью 50 км/ч, будет иметь на каждом километре пути по 2 остановки, то потребление топлива будет составлять 85 л/100 км. На те же 100 км, но без остановок автопоезд затратит только 28 л. Международники знают, что въехав в Германию со стороны Польши, немецкую землю можно прокопать практически без остановок до любой границы. Почти все грузовые терминалы находятся за пределами или на окраинах городов.

Значительное внимание конструкторы уделяют снижению сопротивления воздуха, трения и уменьшению собственного веса автомобиля. Если за тридцать лет только благодаря уменьшению сопротивления качению и улучшению аэродинамики автопоезда потребление топлива уменьшилось на 25%, то в будущем можно также ожидать улучшения топливной экономичности благодаря двум вышесказанным факторам.

Чем меньше, тем лучше

Экология – один из краеугольных камней современного автомобилестроения. Когда европейцы поняли, что дышать становится тяжело, то бросились догонять Новый Свет в области снижения вредных выбросов в выхлопных газах. Успехов достигли впечатляющих – за 10 лет уменьшили содержание окислов углерода и азота в выхлопных газах в разы. Окрыленные таким успехом европейские законодатели решили к 2008 году ввести нормативы Евро-5 с содержанием окисла азота в выхлопных газах в 7 раз меньше, чем в Евро-0, а твердых частиц в 55 раз. Правда, здесь законодателей ждал сюрприз в виде вердикта конструкторов автомобилей. Если с сажей еще можно бороться, установив дополнительные фильтры в системе выхлопа, то бороться с окислами значительно сложнее. Теоретически с помощью мочевины и каталитической реакции можно



окислить NO в NO₂, а NO₂ восстановить до N₂. Выхлопные газы вместе с жидким мочевиной поступают в катализатор, где и происходят химические реакции по нейтрализации вредных выхлопов. Но практически на сегодняшний день это выглядит так. С одной стороны у грузовика находится бак с дизтопливом, с другой стороны бак с жидким мочевиной, под рабочий громоздкий фильтр твер-

За 30 лет потребление топлива л/тонно-км сократилось на 50%



Нормы содержания NOx и твердых частиц

в выхлопных газах автомобилей в Европе, США и Японии

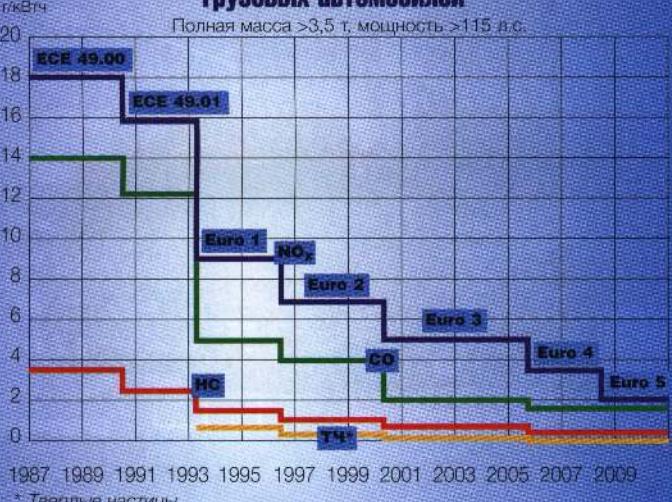
	NOx	Тв. частицы
Евро-0 (1990)	14,4	1,1
Евро-1 (1992)	9	0,36
Евро-2 (1995)	7	0,15
Евро-3 (1999)	5	0,1
Евро-4 (2005)	3,5	0,02
Евро-5 (2008)	2	0,02
США (1997)	6,7	0,13
США (1998)	5,36	0,13
США (2002/04)	3,35	0,13
США (2007)	0,27	0,013
Япония (1994)	6	0,7
Япония (1999)	4,5	0,25
Япония (2003)	3,38	0,18
Япония (2005)	1,7	0,05



Расход топлива 40-тонного автопоезда на скорости 50 км/ч



Содержание веществ в выхлопных газах грузовых автомобилей

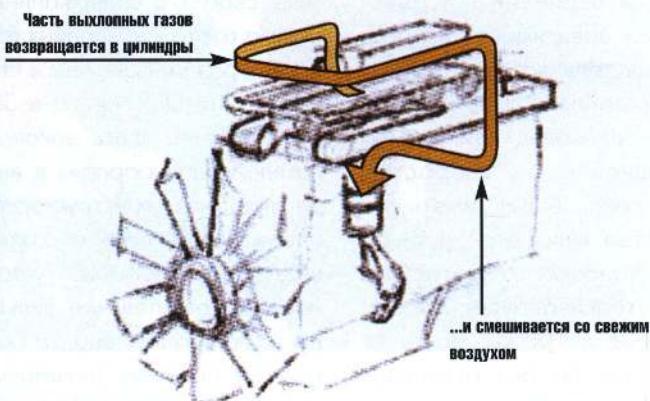


Способы сокращения потребления топлива



дых частиц и не меньших размеров дорогой катализатор. Теперь на заправке кроме топлива нужно будет заливать и мочевину. Если в Западной Европе ресурсы и дисциплина граждан способствуют внедрению этой технологии, то ближе к Востоку водителям придется соображать, чью мочу лить в бак: не потому, что у нас химической промышленности нет – мы современную «соляру» с пониженным содержанием серы делать не хотим.

Снижение NO_x можно добиться при помощи новых принципов смесеобразования и впрыска. Система HCCI разработана Scania и Королевским технологическим институтом в Стокгольме. Топливо и воздух смешиваются непосредственно во впускном коллекторе, после чего гомогенная смесь подается в цилиндр, где воспламеняется в результате сжатия. Отсутствуют форсунки, свечи зажигания, но требуются новые сорта топлива.



Поэтому если не придумают другого способа снижения вредных веществ в выхлопе автомобилей, то введение нормативов Евро-5 может быть отложено.

Для снижения содержания NO_x применяется частичная рециркуляция выхлопных газов во впускной воздушный коллектор.

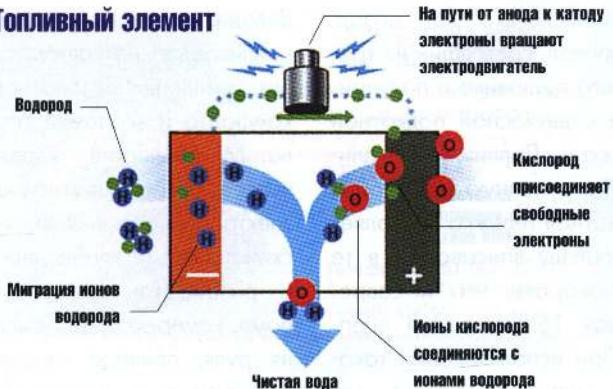
HCCI (Homogeneous Charge Compression Ignition)



Топливные элементы получают все большее распространение на городском транспорте. В результате электрохимической реакции водорода и кислородарабатываются электрический ток и вода в виде побочного продукта.

Активно ведутся работы по применению альтернативных видов топлива и источников энергии. Газообразное топливо широко применяется на городском транспорте и в странах, где оно значительно дешевле бензина. Наиболее распространенное газовое топливо – природный газ и пропан. Ведутся работы по внедрению в виде источника топлива газообразного или жидкого водорода.

Топливный элемент



Спирт как топливо применялся в некоторых двигателях внутреннего сгорания на заре автомобилестроения, пока его не вытеснили нефтепродукты. Так как спирт экологически чище традиционных видов жидкого топлива, то инженеры и технологии не оставляют надежды вернуть его на автомобиль не только в виде технических жидкостей, но и как топливо для двигателей.

Автомобили на электрической тяге — хороший козырь любителей чистого воздуха. Но дороговизна и малый запас хода являются плохими помощниками в широком распространении. Гибридные силовые установки отчасти нивелируют это противоречие, но широкого распространения пока так и не получили.

Много мало не бывает

Европейский союз все пристальнее присматривается к автопоездам с увеличенными габаритами и полной массой — знаменитым скандинавским сцепкам. Автопоезда длиной 25,25 м и полной массой 60 т, не вписывающиеся в стандарты большинства европейских стран, активно используются в Швеции, Финляндии и с 2000 г. в Голландии. Уже несколько лет 150-кубовые автопоезда активно используют российские меж-

дународные перевозчики на северо-западном направлении. Кроме чисто экономичес-

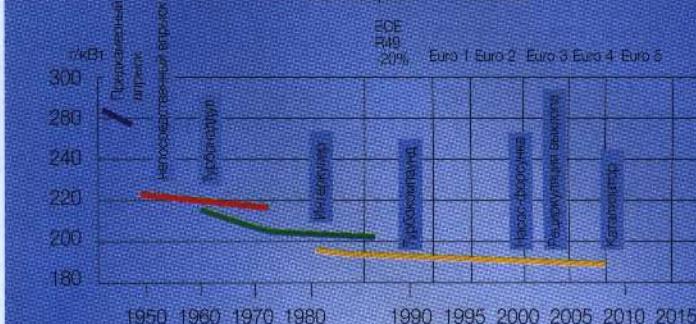
кой выгода для перевозчиков

за дополнительные тонны и объемы перевезенного груза, существует и государственная выгода — уменьшается нагрузка на дороги и окружающую среду. При повсеместном использовании скандинавских сцепок количество рейсов на единицу объема и веса груза сокращается на 10%, выбросы CO₂ грузовым транспортом на 8%. Кроме этого, сокращается количество грузовиков на дороге, уменьшаются транспортные издержки владельцев груза.

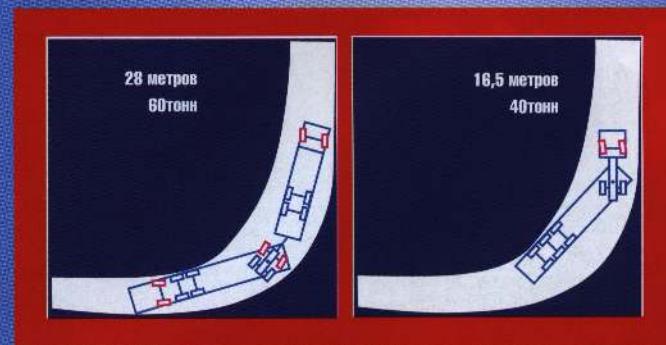
Прототип грузовика будущего фирма Scania разрабо-

Развитие дизельного двигателя

Минимальное потребление топлива



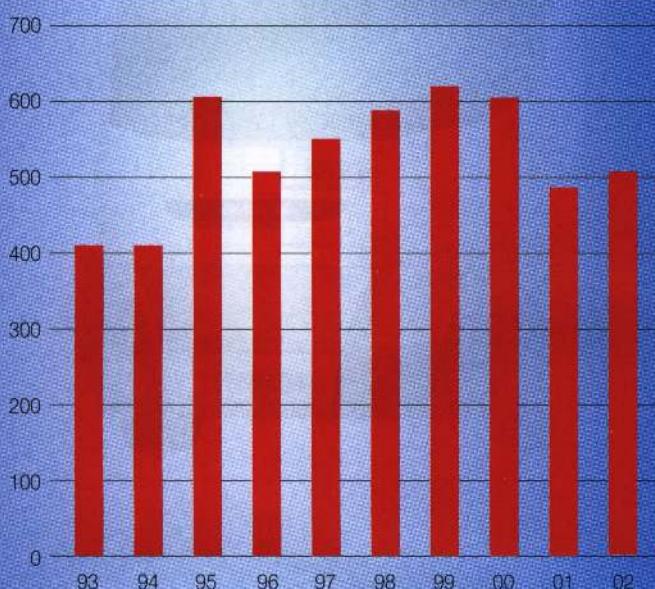
28-метровый концепт-трак с четырьмя поворотными осями и подкатной тележкой
«Долли» на Г-образном повороте имеет такую же маневренность, как 16,5-метровая сцепка



**Мировое производство тяжелых грузовиков
10 основных производителей**

	2002	2001	2000
Mercedes-Benz	69 100	65 000	74 100
Volvo	68 200	63 800	79 100
Freightliner	53 900	39 300	70 600
Scania	41 400	43 500	51 400
MAN	40 100	42 100	43 500
Iveco	31 800	31 500	31 700
Renault	31 700	32 900	34 500
International	30 900	23 900	35 900
DAF	28 700	30 400	28 400
Kenworth	25 800	14 200	22 600

**Мировое производство грузовиков
полной массой выше 16 т**



Концепт-трак
Scania 2010 года

Газогенераторный
грузовик Scania –
Vabis 1941 года

тала несколько лет назад. Автопоезд, состоящий из трехосного грузовика и полуприцепа с двухосной подкатной тележкой «Долли», имеет длину 28 м и полную массу 60 т. Подкатная тележка позволяет автопоезду вписываться в те же повороты, что и современная 16,5-метровая сцепка. При использовании такого шасси нагрузка на ось уменьшается, а полезный коммерческий объем увеличивается на 50%. Осталось только ждать изменения в транспортном законодательстве европейских стран, Германии в первую очередь.

12, 24, 42. Кто больше?

Возможно, что уже через несколько лет на грузовиках появится 42-вольтовая электрическая система. Напомню, что европейские грузовики используют сегодня стандарт 24 вольта, а североамериканские производители грузовиков 12-вольтовую систему.

Прогресс на месте не стоит. Все больше электрообору-

дования и компонентов устанавливаются на автомобили для улучшения безопасности, комфорта и экономии топлива. Механические, гидравлические системы вытесняются электроприводом. Электрический привод разрабатывается и разработан для водяных помп, компрессоров, усилителя руля, привода клапанов, тормозов, трансмиссии. И это притом, что современный автомобиль за последние 10 лет уже нашли грузовики электроникой и бортовыми компьютерами. Если все же в борьбе за чистоту экологии дело дойдет до установки на грузовиках катализаторов, то потребление ими бортовой электроэнергии вырастет сразу на 1,5 кВт.

Все это требует перехода электрических систем на новый 42-вольтовый стандарт. Международная организация стандартизации (ISO) уже разработала принципиальные технические требования для автомобильной электрической системы 42 вольта.





СТЭФ

Продажа автозапчастей для грузовых машин, автобусов и полуприцепов
Mercedes-Benz M.A.N. IVECO SETRA NEOPLAN SAF BPW ROR

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ:
автостекла
топливная аппаратура
детали КПП

Телефон: (095) 787-5360
Факс: (095) 287-9655
E-mail: stef@bestcom.ru

ТЕХ-ДИЗЕЛЬ

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

BOSCH
LUCAS
ZEXEL



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: ridompolis_m@mtu-net.ru



ADAMPOLIS
Joint stock company
Truck @ Trailer Service

ИНПРАС-М

технический центр

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



143000
Московская обл.,
Одинцово, ул. Транспортная, д. 2 МНЗ
Тел.: (095) 789-3240, 789-3241, 765-0488
E-mail: inpras_m@mail.ru

АВТОПРАК

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

Тел.: 572-8254 749-4550




РАЗБОР
европейских грузовиков

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



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

АВТОПАК

36





Setra Grand Prix:

наши на Нюрбургринге

Александр ТРОХАЧЕВ
Фото автора

ообщество «команда» – это громко сказано, поскольку за рулем автобуса часть государственного флага защищал один человек. Не «блестной», не сын какого-нибудь начальника, как это было принято в застойные годы. С матерыми профессионалами со всего мира соревновался простой труженик Алексей Ильин из автоколонны №1417 Коломны. Почему именно он? Да потому, что Алексей – водитель 1-го класса, имеет водительский стаж более 15 лет и ездит без аварий. О его мастерстве говорит, например, звание «лучший водитель ГУП МО «Мострансавто» 2001 г.». Кроме того,

Внимание мировой общественности к этой гоночной трассе обычно приковано в дни проведения этапа Формулы-1 (Гран-при Европы) или соревнований по трак-рейсингу.

Но нынешней весной Нюрбургринг принял 5-й международный конкурс профессионального мастерства водителей автобусов Setra Grand Prix. Он так и назывался: Setra Grand Prix. Впервые в них приняла участие российская команда.



он был участником VI и призером VII Всероссийских конкурсов профессионального мастерства водителей автобусов соответственно в 2001 и 2002 гг. А в прошлом году стал призером конкурса профессионального мастерства водителей автобусов ГУП МО «Мострансавто». Кого же, как не его, посыпать в Германию?!

Кстати, первый Гран-при Setra прошел в 1992 г. и не в Нюрбурге, а в Ульме, где собирают автобусы этой уважаемой марки. Он сразу получил признание специалистов и стал популярным среди водителей автобусов. Правда, во второй раз Setra Grand Prix был организован с большим перерывом: он состоялся в



дов, Норвегии, Польши, России, США, Турции, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции, Хорватии, Эстонии.

Всех участников соревнований организаторы разбили на 5 групп. Российский водитель попал в группу «D», поддержать которую пришли немногочисленные болельщики. Конкурсная программа, в свою очередь, тоже была раздроблена на составляющие. В числе основных этапов – соревнования на точность маневрирования, экономичное вождение и безопасное управление автобусом на влажном дорожном покрытии. Организаторы также предусмотрели медосмотр и надева-

ние цепей противоскольжения. О том, как шла борьба на различных этапах, я расскажу в порядке очередности выступлений Алексея Ильина.

С первым заданием – скоростным маневрированием – Алексей справился без особого труда. Тут ему пришлось садиться за руль Setra S315 GT-HD, а в родном хозяйстве он работает на аналогичной машине – Setra S315 HD. Автобус был оснащен 422-сильным 6-цилиндровым рядным двигателем Mercedes-Benz OM 457 LA, мерседесовской трансмиссией GO 190 и ретардером Voith VR 115 E. Представитель России уверенно взял старт с места, легко

Алексей Ильин защищает честь России

выполнил диагональную парковку задним ходом, имитирующую постановку в узкий бокс, и неплохо





40

въехал на рампу правым передним колесом. Спокойно и почти безукоризненно он прошел и самый сложный участок — поворот в ограниченном пространстве. При этом требовалось передним бампером сбить как можно больше деревянных колышков, расставленных по окружности, не касаясь стены (ее имитировали расположенные в шахматном порядке пластмассовые конусы). Даже заезд в ворота под углом в 90 градусов Алексей выполнил безупречно, а ведь с каждой стороны между корпусом автобуса и столбиками расстояние было на ширину ладони, не больше. И только при обьезде препятствий «змейкой» оказались волнение и недостаток опыта таких соревнований — стремясь поскорее пройти дистанцию (на все отведено 4 минуты), наш соотечественник задел пару фишек, чем и заработал штрафные очки. И тем не

менее на данном участке соревнований Алексей Ильин долгое время оставался лучшим.

Весьма увлекательными были соревнования по безопасному вождению. Проводились они не на гоночном треке, а на специальных участках, оборудованных датчиками, водомета-

ми и измерительной аппаратурой. На этот раз предстояло управлять двух- и трехосными лайнерами нового поколения Setra S415 HDH. Они оборудованы 8-цилиндровым V-образным двигателем Mercedes-Benz OM 502 LA мощностью 476 л.с., 12-ступенчатой автоматической коробкой передач ZF AS-Tronic и встроенным интегратором ZF. И если большинство европейских коллег Алексея работают на технике четвертого поколения и знают ее как свои пять пальцев, то наш водитель впервые сел за руль Setra TopClass 400.

Казалось бы, ну что тут сложного: с разгона под горку выкатиться на мокрую асфальтовую площадку со скоростью 40–45 км/ч и, ударив по тормозам, обехать внезапно возникшие препятствия в виде стен из водяных струй. Во время первого заезда нужно было обогнуть одну «стену» и оста-



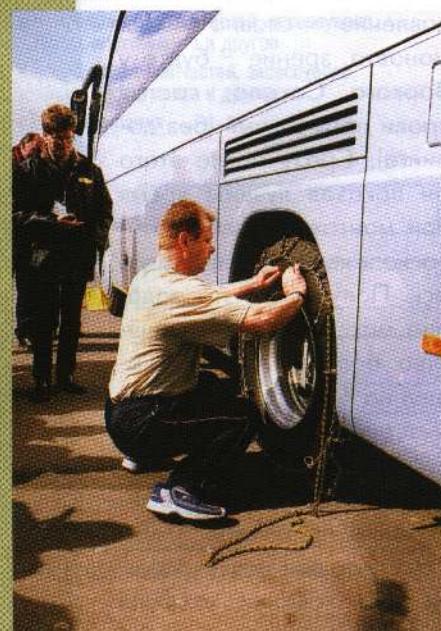
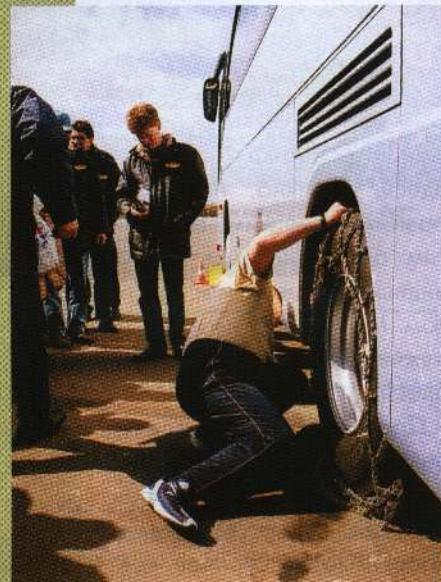
новиться перед второй. При следующей попытке – выполнить «змейку» в режиме экстренного торможения и остановиться перед третьим «фонтаном». Но то ли инструктор неточно объяснил задание, то ли водители неправильно поняли перевод, многие делали не совсем то, что от них требовалось. Возможно, и Алексей Ильин потерял важные очки из-за неточно выполненного задания. По правде говоря, многие профессиональные водители прозрели только на следующий день, когда те же самые упражнения уже выполняли немногочисленные журналисты. Разумеется, с учетом ошибок первого дня.

Еще занимательнее было безопасное вождение на залитом водой круге. Его требовалось пройти с максимально возможной скоростью, но так, чтобы не включилась система безопасности FDR. А уж увод от заданного направления и использование рабочей тормозной системы приносили ощутимую потерю очков. Конкурсанты так старались, что кое-кто из них умудрился даже проехать с вывешенным передним колесом. Однако это «ковбойство» тоже было наказано штрафом: пассажиры в салоне должны себя чувствовать не только безопасно, но и комфортно.

Собственно гоночное кольцо Нюрбургринга протяженностью 5,2 км было отведено для престижного этапа под названием «Экономичное вождение». Здесь использовались автобусы Setra S415 HD с мерседесовскими силовы-

ми агрегатами: 6-цилиндровым рядным двигателем OM 457 LA мощностью 422 л.с. и 6-ступенчатой механической коробкой передач G65. Машины были также оснащены ретардером Voith VR 115 E и регулятором динамики движения FDR. Всю дистанцию нужно было проехать как можно быстрее при минимальном расходе топлива. Система подсчета очков выглядела просто: средняя скорость движения умножалась на 100 и делилась на средний расход топлива, выраженный в привычном значении л/100 км. Скажем, при скорости в 59 км/ч и расходе 32,1 л/100 км водителю начисляли 183,8 балла. При одинаковой экономичности большее количество баллов получал водитель, чья скорость оказалась выше. Например, при расходе 30 л/100 км и скорости 60 км/ч водитель получал 200 очков, а при скорости 90 км/ч – уже 300 очков. Аналогично выводился результат и при одинаковой скорости. Пример: при 60 км/ч и расходе топлива 30 л/100 км конкурсант зарабатывал 200 очков, а вот при расходе в 20 л/100 км – уже 300 очков.

В эту арифметику вмешивались и пометки инструкторов на основе данных бортовой электроники. Так, штрафные санкции предусматривались за резкое прохождение поворотов, при котором включалась система FDR. Шумахером ощущать себя за рулем хорошо, да только не нужно забывать и о комфорте пассажиров





пришлось взметать ввысь на специальном подъемнике. А панорамный снимок он вообще вынужден был делать по частям. Затем состоялся банкет в честь победителя и призеров. Победителем 5-го Гран-при Setra стал Вернер Фридл из Германии с 790 очками. О сложности борьбы говорит тот факт, что лидер прошлых соревнований в итоговом протоколе оказался далеко позади первой десятки. Наш Алексей Ильин с активом в 730 очков занял 34-ю строчку итогового протокола в 120 позиций. Неплохо для дебюта, неправда ли.

42
 (чай, не дрова везешь!). Здесь, конечно, не было равных немецким водителям: они и числом взяли, и индивидуальным мастерством. Между прочим, кроме мужчин, своими умениями блеснули и женщины.

Проводившийся после небольшого перерыва медосмотр выявил, что наш Алексей Ильин во время соревнований спокоен, как сытый удав: артериальное давление — словно у космонавта, зрение — будто у Зоркого Сокола, состав крови нормальный (без допинга). Сразу после этого он показал лучшее время при монтаже цепей противоскольжения на ведущую ось. Получив за это задание максимальное количество баллов, Алексей вышел на 6 место среди всех участников из Восточной Европы.

Потом было фотографирование на память. Чтобы в кадр вошли все участники соревнований, включая журналистов, фотографа



AUTOТЕСТ 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:



International Trade Fairs Agency



При поддержке:



НАПАК



www.autotec.ru

БЕСПЛАТНЫЕ ПРИГЛАСИТЕЛЬНЫЕ БИЛЕТЫ

Приглашения на выставку будут высланы Вам по почте. Пожалуйста, заполните данную форму и отправьте по факсу:

Ф.И.О.:

Должность:

Название компании:

Сфера деятельности:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> производство а/м | <input type="checkbox"/> тюнинг автомобилей |
| <input type="checkbox"/> автокомбинат | <input type="checkbox"/> розничная продажа автозапчастей, аксессуаров, оборудования, инструмента и другое |
| <input type="checkbox"/> автосалон | <input type="checkbox"/> оптовая продажа автозапчастей, аксессуаров, оборудования, инструмента и другое |
| <input type="checkbox"/> автосервис, станция технического обслуживания | <input type="checkbox"/> транспортная компания |
| <input type="checkbox"/> шиномонтаж | <input type="checkbox"/> другое (укажите) |
| <input type="checkbox"/> моечная станция | |
| <input type="checkbox"/> АЗК | |

Индекс:

Страна:

Телефон:

код

Регион:

область, АО, край, район

Факс:

код

Населенный пункт:

город, поселок, деревня

E-Mail:

Адрес:

улица, дом и т.д.

Адрес в Интернете: <http://>

Пожалуйста, направьте (количество)

билетов на посещение выставки AUTOTEC 2003.

По всем вопросам участия и посещения, пожалуйста, обращайтесь:
000 "АйЭфЭй"

123557, Москва, Средний Тишинский переулок, д.28, стр.1, офис 628

Тел. +7 (095) 411-5202

Факс +7 (095) 411-5203

www.ifa-expo.ru

info@ifa-expo.ru

По вопросам бронирования гостиницы и заказа транспортных услуг обращайтесь:

"Конференс Менеджмент Групп"

119134, Москва, ул. Б. Якиманка, 24

Тел./Факс +7 (095) 239-3948

cmsg@president-hotel.ru

HYUNDAI БИОТРАНС



Эксклюзивный дистрибутор корейской компании HYUNDAI – ООО «HYUNDAI Ком-Транс», показал продукцию корейского автопрома на прошедшей выставке «КомТранс».

Среди представленных экспонатов автофургон на шасси нового грузового автомобиля, сделавшего первый дебют в

России на MIMS-2000 серии «HD-72». Эти машины выпускаются в двух вариантах: на удлиненной и укороченной колесной базе. На них уста-

навливаются модернизированные дизельные двигатели новой серии – обычный «D4 AF» мощностью 100 л.с. и «D4 AE» мощностью 120 л.с. с турбонаддувом, а также «D4 AL» мощностью 115 л.с. и «D4 AB» – 131 л.с. с турбонаддувом и охлаждением надувочного воздуха.

Компания HYUNDAI утверждает, что она разра-

батывает и производит «автомобиль для водителя». Действительно, внутреннее и наружное устройство корейских грузовиков продумано до мелочей. Форсунки омывателя ветрового стекла встроены в щетки, что улучшает качество очистки огромного ветрового стекла. Массивный передний бампер обеспечивает надежную защиту при возможном столкновении. Сдвоенные фары расположены одна над другой и дополнены противотуманными, дверные ручки утоплены, что делает их травмобезопасными. Подвеска кабины выполнена на оригинальных резиномасляных подушках. Помимо автофургона на длиннобазном шасси «HD-72» был представлен «авто-карриер» – специальный автомобиль-эвакуатор для транспортировки вышедших



из строя или поврежденных легковых автомобилей.

Семейство средних и крупнотоннажных грузовиков фирмы HYUNDAI было представлено шасси серии «HD-120». Автомобили этого модельного ряда по своей конструкции вполне типичны для «азиатской конструкторской школы»: лонжеронная рама на болтовых соединениях, рессорная задняя подвеска, простой и надежный рядный шестицилиндровый дизельный двигатель с турбонаддувом и интеркулером, работающий с шестиступенчатой механической коробкой передач.

Автомобили серии «HD-120» предлагаются только в двухосном (4x2) исполнении,



с несколькими вариантами размеров колесной базы от 3,8 до 6,2 м. Грузовики HYUNDAI, предназначенные

специально для России, комплектуются морозостойкими резинотехническими деталями, обогревом топливной си-

стемы, облегченным зимним запуском, антикорозийным покрытием, кондиционером и АБС.

HYUNDAI
КОМПАНИЯ
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

Комфорт и качество Hyundai проверено российскими дорогами.

County 12-28 мест

Express HSX 28-45 мест

АВТОБУСЫ
ГРУЗОВИКИ
Official Partner
СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА
КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА
ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ
ЭВАКУАТОРЫ

2002
FIFA WORLD CUP
KOREA JAPAN

Миксеры 7-9 куб. м

Грузовики 2.5-100 т

**Предлагаем всю гамму коммерческой техники марки Hyundai осуществляя 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: hyundai@comtrans@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





Удобно ехать по ровному асфальту, удобно заправляться без очереди и покупать, когда магазин под рукой. Удобство для водителя при выборе запчастей и расходных материалов – основная идея торгового комплекса «Авто – 31», находящегося между трассой «Дон» и Симферопольским шоссе на 31 километре МКАД.

Главное удобство – большой выбор. Несколько магазинов, расположившихся под одной крышей, представляют разнообразный товар. Для отечественной и иностранной коммерческой техники возможен подбор большинства запасных частей и расходных материалов, а если поломка не характерна, то деталь быстро доста-

вят со склада. Кроме «железа» и «жестянки» есть резина и отечественная, и иностранная, свежая и поддержанная.

Помогает покупателю разнотипность сервиса. Выбор товара упрощает электронная база данных по запчастям, особенно актуальная для владельцев иностранной техники. Кроме того, продавцы

дают гарантийные обязательства на товар.

Современный магазин предлагает несколько способов оплаты. Самый распространенный – наличными рублями. Для гостей есть пункт обмена валюты, а кто-то предпочтет безналичный расчет. Владельцам кредитных карт (по словам работников, их немного) нужно чуть-чуть подождать – открытие банкомата готовится.

Кроме недорогого кафе, столь редкого на МКАД, комплекс гордится охраняемой стоянкой с видеонаблюдением. Ее конфигурация рассчитана на тягачи с прицепами и исключает сложные маневры. Она же становится для многих временной ремонтной площадкой.

Удобно присутствие сопутствующих товаров: торговый центр стал комплексом потому,

Удобно!

Андрей Морозов
Фото автора





ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ

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

23 МКАД, тел.: 399-3435
31 км МКАД, тел.: 957-1075,
957-1197, 957-1211,
957-1310
доб. 148, 149

Тел./факс:
399-3881, 399-9249
E-mail:
ring_way@hotmail.com

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



ТЕХНОГРУП

Tex., 101 7582, 5181188, 782 7435
957 1310-957 1211-957 1191-957 1075-131
31 км МКАДа, ТК «АВТО-31» Б-1-6
Technogrup@hotmail.com

Запчасти на грузовики



IVECO



МКАД 31 КМ 43КМ

ЗАПЧАСТИ,
масла 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»



СПЕЦИАЛЬНАЯ ФОРМУЛА
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ МАШИН И Л/Т

ТОСОЛ И АНТИФРИЗ

С полным пакетом
функциональных присадок
европейского качества



Тел./факс: 357-8782, 502-6482

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

тел. 369-46-83, 369-51-93, 782-46-05

e-mail: info@truckmotors.ru



Грузовая мозаика

Дмитрий
Жигульский



Мир коммерческой автомобильной техники довольно разнообразен. Мало того что на дорогах общего пользования можно увидеть десятки, если не сотни моделей грузовиков, великое множество разнообразной техники специального назначения существует и работает в не столь открытых и доступных местах. И только на автомобильных выставках обычный может с удивлением узнать, что, помимо развозных фургонов и тягачей, есть другие любопытные, забавные и производительные машины.

Известная узкому кругу лиц немецкая фирма Ruthmann специализируется на строительстве специальных автомобилей, шасси и установки на них различного оборудования. На прошедшей выставке в Ганновере эта фирма представила несколько машин, заинтересовавших меня своей необычной конструкцией. Обе машины построены с использованием узлов и агрегатов Mercedes. В основе конструкции кабина от Atego, двигатель мощностью 230 л.с., КПП и главный редуктор известной фирмы. Ведущим сделан передний мост в силу конструкционной необходимости, а поэтому кабина поднята высоко от земли.

Дальше «головы» присутствие Mercedes заканчивается и начинается Ruthmann.

Одна из машин предназначена для транспортировки специального контейнера на ограниченной территории, например завода или фабрики. Заднее оригинальное шасси с помощью гидроприводов может подниматься, обеспечивая погрузоразгрузочные операции с контейнером на различных уровнях. Задача таких машин — перевозка продукции от одного цеха или производственного корпуса к другим.

Другая машина с «головой» от Mercedes предназначена для перевозки и эвакуации легковых машин.

Она уже может работать на дорогах общего пользования. Есть разные способы погрузки легковых машин на платформы. Но фирма Ruthmann предложила свою версию. Задняя ось другой конструкции, чем упомянутая выше, но с тем же принципом действия. Платформа приседает с помощью гидроцилиндров, и машина лебедкой затаскивается на нее. Далее задние колеса поднимаются, и грузовик готов транспортировать легковой автомобиль. Время погрузоразгрузочных работ существенно сокращается. Эти же гидроцилиндры на обеих машинах выполняют роль рессоры.



Песня о «Зеленом городке»

Вкус дома, который всегда с тобой!



Внимание: текст, приведенный ниже, не следует читать людям, не заботящимся о своем питании.

Вам встречались люди, которые могут отказаться от вкусной еды?

Правильно, таких в природе нет. И людей, которые могли бы вкусно и полноценно поесть, находясь в дороге, – практически тоже. С консервами «Зеленый городок» – это стало наконец возможным. Вряд ли вам сильно интересно знать технологию производства нашей продукции и количество медалей с международных выставок, поэтому мы решили вам просто рассказать о том, что наши повара с заботой готовят для вас (здесь начинается самое интересное).

Паштеты (мясные, печеночные, птичий) – без них не научился обходиться еще ни один путешественник, что

может быть вкуснее нежной пасты из дичи, нанесенной на свежеиспеченный хлеб?!

Праздничные застолья – вряд ли они обходятся без мясных деликатесов, но их приготовление всегда занимает уйму времени, позабытесь об этом заранее: языки говяжьи и свиные в желе, в собственном соку, отварные; печень, почки – все уже готово, дело осталось за малым: потянуть за кольцо на крышке банки и красиво разложить на блюде.

Любимые многими и по каким-то причинам забытые отечественными производителями колбасные фарши и ветчины – на нашем заводе они изготавливаются по рецептам 60-х годов: это оз-

начает превосходные вкусовые качества.

И... Внимание! Вершина творения нашей кухни – вторые блюда. Праздник вкуса!

Всем знакома ситуация, когда хочется чего-то вкусненького, а чего именно, не знаешь. Взглянув на разнообразие наших блюд, вы сразу определитесь, потому что, что бы вы ни выбрали, вы попали в десятку! Азу, плов, голубцы, долма, мясо с капустой, кабачками, фасолью, перцем, говядина и свинина... Все то, что дома вам готовят мамы и жены, теперь когда вы в пути, за ваше питание они могут не волноваться, ведь все наши блюда приготовлены с любовью и заботой о вас.

Помните вкус «Завтрака туриста» – имеет смысл оживить воспоминания, тем более что представлен он тремя видами: говядина, свинина, баранина.

Ну и конечно же, тушенка. Какая вам нравится больше? Трудно определиться, поэтому возмите все три (птица, свинина, говядина), тем более что срок их хранения три года.

Наша встреча с вами – не случайность, а закономерность: вы любите вкусно поесть, мы придумали, как это сделать вне дома.

Мы доступны всем 24 часа в сутки!

Наш адрес: ТД «Зеленый городок», Москва, ул. Куусинена, 5 (ст. метро «Полежаевская»).

Телефоны: (095) 195-9007,
195-9008,
946-5171.

Завод: Зеленоград, 2-й Западный проезд, 1

Телефоны: 534-4417,
782-5477.

Наш сайт: www.zelengor.ru



На страже давления

Александр Евдокимов



С 2004 года немецкий производитель прицепов SchmitzCargobull будет предлагать систему контроля за давлением в шинах через спутниковую telemetry.

Постепенное падение давления воздуха в колесе во время движения автомобиля приводит к целому ряду проблем: повышается сопротивление качению и, как следствие, начинает расти расход топлива, резко увеличивается износ покрышек, ухудшается управляемость. Если вовремя не заметить этого, в какой-то момент перегретое колесо взрывается, машина резко теряет управление и...

Ясно, что для избежания подобных ситуаций в дороге недостаточно просто обежать перед поездкой автомобиль и замерить манометром давление в каждом колесе. Ведь на стоянке давление может быть нормальным, а вот как уследить, если по-

крышка начала терять давление на ходу?

Для этого совсем недавно западные компании начали устанавливать на свои машины новейшие электронные системы контроля давления в шинах. Первыми эту техническую новинку испробовали на себе легковушки, и вот теперь этих «стражей воздуха» начинают устанавливать на коммерческие автомобили и прицепную технику.

Одно из подобных устройств под названием TSS (Tire Safety System) недавно предложила немецкая фирма Beru AG. Система (фото 1) состоит из центрального контрольного блока *a*, автономных колесных датчиков *b* и приемной антенны

v. Колесный датчик спроектирован с учетом возможности установки его на любой тип колесного диска. Срок службы батареи – 3 года, а сами датчики рассчитаны на работу при температуре колеса от -40 до +120° С. При этом установленный внутрь колеса датчик защищен от влаги, грязи, механических нагрузок и вандалов.

Работает система следующим образом. Установленный в каждом колесе грузовика или прицепа датчик через равные промежутки времени производит замер давления и температуры воздуха в покрышке. Затем с помощью высокочастотных радиосигналов датчик посылает эти данные и собственные

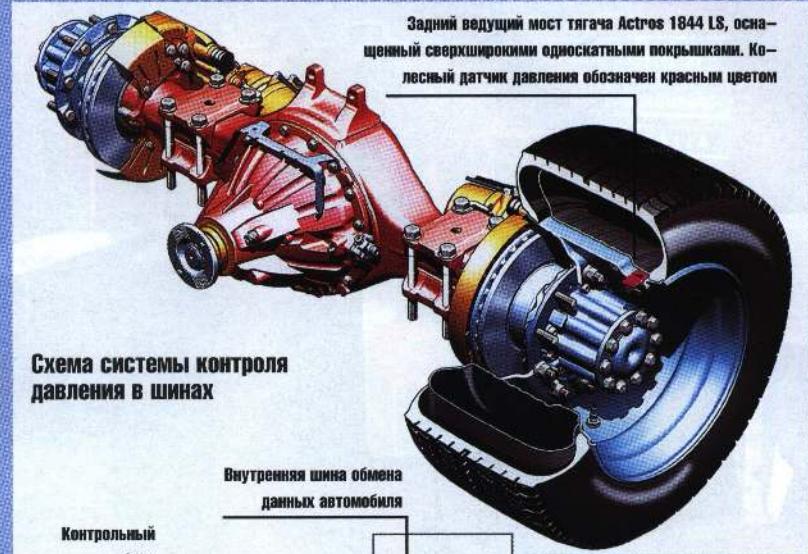
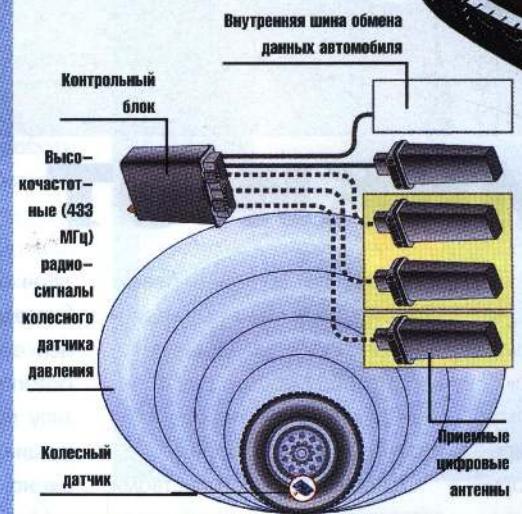


Схема системы контроля давления в шинах



опознавательные сведения на приемные антенны системы. Полученные антенны радиосигналы переводятся в цифровой формат и поступают в центральный контрольный блок для анализа. Этот «мозговой центр» определяет, какой датчик какие сведения послал, сверяет полученные данные о давлении в каждом колесе с установленными пороговыми значениями и уже после этого решает, следует ли информировать водителя или пока нет. Первый предупреждающий сигнал подается после того, как давление упало на 0,4 атмосферы ниже нормы. Сами же величины рабочего давления в шинах вводятся в контрольный блок на заводе

либо самим водителем с помощью кнопок. Если давление в накачанном колесе не достигает нужной величины, система посоветует водителю это колесо подкачать.

Когда на ходу давление в покрышке начинает падать со скоростью более 0,4 атмосферы в минуту, система TSS расценивает это как опасную ситуацию и на панели приборов перед водителем загорается тревожный сигнал «Колесо спущено, остановитесь немедленно!». Если же давление в колесе снижается очень медленно (где-то потихоньку «травит» ниппель, покрышка или погнутый обод колесного диска) и это пока не угрожает безопасности движения, сис-

тема не поднимает панику, но все-таки напоминает водителю, что колесо хорошо бы подкачать при удобном случае. Если же давление упало на 0,8 атмосферы ниже нормы, знак предупреждения подается еще чаще, например вместо желтого сигнала начинает гореть красный. Важно, что предупреждение о пониженном давлении выводится каждый раз, когда водитель включает зажигание, и потом постоянно повторяется во время езды. Также надо отметить, что система TSS контролирует давление шин и на стоящем автомобиле и, если в колесе начинает снижаться давление, водитель будет проинформирован об этом еще до начала движения.





Новинки от «Тонара»

Полуприцеп-самосвал «9523»

В новом полуприцепе-самосвале модели «9523» сочетаются такие понятия, как высокое качество и доступность. Передовые технологии и опыт зарубежных производителей транспортных прицепных средств – все это заложено в новом изделии завода. Подобное семейство полуприцепов-самосвалов, которые завод продолжит конструировать, может стать незаменимым там, где требуются особо высокая грузоподъемность, прочность ходовой части и неприхотливость в тяжелых условиях эксплуатации.

Полуприцеп-самосвал-9523 наилучшим образом отвечает

требованиям долгой и безотказной службы без обременительных расходов. Именно такие характеристики ценят перевозчики как в европейских странах, так и в России.

Основными достоинствами эксплуатационных параметров «тонаровского» самосвального полуприцепа являются его большая вместимость и грузоподъемность (24 м³ и 26 т соответственно), масса, которая ниже отечественных аналогов (6800 кг), а также способность работы в сцепке с такими тягачами, как «МАЗ-54229» и «МАЗ-54323». Ранее полуприцепы изготавливались главным образом под трехосный тягач «МАЗ-64229», масса которого 9,5 т, тогда как

тягач «МАЗ-54323» весит 7,5 т. Благодаря тому что новый прицеп с пневмоподвеской разработан применительно к этому типу тягачей, масса всей конструкции автопоезда стала меньше на 3 т.

Нельзя не отметить еще одну существенную деталь. В этом прицепе-самосвале применена конструкция гидравлики, разработанная самим заводом «Тонар». Поэтому детали, составляющие систему гидравлического привода, менее дефицитны чем, скажем, в заграничных механизмах аналогичных самосвалов.

К числу других достоинств новинки нельзя не отнести еще один параметр. Речь идет о допустимом угле отклонения кузова относительно горизонтальной плоскости. На отечественных самосвалах угол допустимого отклонения составлял не более трех градусов. В изделии фирмы «Тонар» этот показатель доходит до пяти градусов. Тем самым обеспечивается большая безопасность в работе, существенно снижается вероятность опрокидывания сцепки.

Рефрижераторы и холодильные агрегаты «Тонара»

Постоянно расширяющаяся производственная база, внедрение новых технологий и высокоточной техники дают возможность коллективу завода множить спектр своих изделий. В технологической цепи важное место занимает высокопроизводительный пресс, изготавливающий так называемые сэндвич-панели для сборки изотерических кузовов. По качеству исполнения «тонаровские» панели не уступают лучшим зарубежным образцам, зато в цене не так уж дороги. В арсенале предприятия действуют лазерные станки, нарезающие нужные детали любой сложности с точностью до 0,1 мм, а также гибочный пресс, обеспечивающий высочайшую точность получаемых деталей. Все это и многое другое оборудование цехов позволили «Тонару» начать выпуск полноразмерных многоосных изотермических полуприцепов.

Надежные эксплуатационные данные термоизолированных кузовов не были столь высоки, если бы прице-



ны продолжали комплектоваться осями, которые завод закупал у других производителей. Опыт и время подсказали необходимость разработать и внедрить в производство новый вид оси к многотоннажным полуприцепам. Итогом творческого поиска «тонаровских» конструкторов и инженеров стало изготовление оси модели «1042». Оснащение полуприцепов такими осями увеличило их полные массы до 42 т. Такое стало возможным еще и потому, что «Тонар» использовал в осях отечественные подшипники увеличенной грузоподъемности и надежности, а также широкие (200 мм) тормозные накладки. Совокупность таких нововведений продлила ресурс ходовой части до 600 тыс. км пробега.

Освоив производство многоосных изотермических полуприцепов, завод «Тонар» продолжил работу над холодильными агрегатами. Настоящим прорывом стало появление холодильно-обогревательной установки «Белый медведь». Ее разработали и дали «путевку» в жизнь инженеры и конструкторы завода «Тонар». Сразу отметим, что ее рабочие возможности не идут в сравнение с вышеназванными. Этот мощный агрегат способен обеспечить внутри изотермического кузова фургона длиной 13,6 м и объемом 90 м³ температуру в диапазоне от -20 до +12° С.

В первоначальном замысле агрегат «Белый медведь» планировали оснастить «вазовским» дизельным мотором. В целях проверки этого двигателя завод закупил «четверку» с дизелем. Но едва были накатаны 50 тыс. км, как с дизелем начались большие проблемы. Пришлось отказаться от этой идеи, чтобы не дискредитировать «тонаровские» рефрижераторы. Позднее выбор был остановлен

на моторе к автомобилю «ВАЗ-2108». Этот 1,5-литровый инжекторный двигатель показал себя с наилучшей стороны. Практика подтвердила целесообразность выбора, тем более что ремонтировать такие моторы можно на любом сервисном предприятии «ВАЗа». Инжекторная система мотора дает значительные преимущества перед карбюраторными собратьями, расходуя значительно меньше топлива. К тому же инжекторная система в моменты запуска компрессора хорошо держит обороты. Чтобы обеспечить бесперебойную длительную работу агрегата в заданном режиме и избежать при этом перегрева мотора, завод смоделировал под него картер новой конструкции, который стал вмещать 11 л масла, обеспечив при этом оптимальное рабочее состояние всего агрегата.

Сегодня предприятие также производит экономичные хладоагрегаты для устанавливаемых на «ГАЗель» кузовов объемом 9 м³. Дорабатывается агрегат на 14-кубовый кузов для «бычка». К концу 2003 года ряд холодильных установок пополнится моделями для 40-кубовых кузовов, устанавливаемых на шасси МАЗов и КамАЗов. Холодильные установки рассчитаны на автономное питание и будут иметь привод компрессора от двигателя автомашины. В ближайшей перспективе завод планирует разработать ряд модификаций хладоагрегатов под рефрижераторы емкостью от 90 до 100 м³.

Последующий этап – это поиск предприятий, которые устанавливали бы эти холодильники на определенные транспортные средства, став представителями завода «Тонар» в различных регионах страны. Также очень важно и то, что все эти изделия при их хорошем качестве исполь-

«ТОНАР» – авторитет на рынке полуприцепов!

Более 60 моделей на службе вашего бизнеса

О нас спрашивают О нас говорят 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

Проверено жизнью!

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

нения будут иметь самую низкую реализационную цену.

В заключение необходимо отметить еще одно существенное преимущество «тонаровских» изделий от аналогов этого типа. Поскольку полуоси и хладоагрегаты завод производит собственными силами, проблем обеспечения их запасными частями нет и не может быть. Производитель торгует запчастями на месте и может

высыпал их централизованно по заявке покупателя. Бесспорным остается и тот факт, что продукция завода «Тонар» значительно дешевле, чем аналоги зарубежных и отечественных изготавлителей. «Тонаровские» полуприцепы прошли испытания в условиях российского бездорожья, проявив при этом высокую эффективность, эксплуатационную надежность и техническую долговечность.



Присадки к моторным маслам

В.Д. Резников

Сегодня на рынке автохимии в большом ассортименте имеются присадки, называемые иногда также добавками, к моторным маслам. Что представляют собой эти препараты и могут ли они быть полезны?

Всякое современное моторное масло обязательно содержит сложную и тщательно сбалансированную композицию присадок, добавляемых к базовому маслу. В состав композиции входят моющие, притивоизносные, антикоррозионные, антипенные, диспергирующие, антиокислительные присадки, а также депрессары, понижающие температуру застывания зимних масел. Всесезонные масла загущают присадками, повышающими индекс вязкости; энергосберегающие масла содержат модификаторы трения. Все перечисленные присадки должны хорошо взаимодействовать друг с другом, не проявляя антагонизма, а в лучшем случае, давать совокупный эффект, больший, чем при простом сложении, то есть проявлять взаимное усиление. Важно и согласование композиции присадок с базовым маслом. Разработка состава моторного масла – это сложное исследование, завершающееся гармонизацией взаимодействия всех его компонентов.

Автопроизводители гарантируют исправное функционирование двигателей при использовании для их смазывания моторных масел, соответствующих их фирменным спецификациям или требованиям классификаций, признанных в международном масштабе. Инструкции по эксплуатации автомобилей не содержат рекомендаций по использованию каких-либо добавок или дополнительных присадок к моторным маслам. Но автовладельцам эти препараты настойчиво предлагают, обещая повышение мощности двигателя и его ресурса, снижение расхода топлива и масла, повышение компрессии, уменьшение токсичности отработавших газов и даже восстановление первоначальных размеров изношенных деталей.

Что предлагают в качестве добавок к моторным маслам? Наибольшее распространение получили суспензии твердых смазочных материалов. Это очень тонко размельченные и разбавленные масляным раствором диспергирующей присадки порошки графита, дисульфида молибдена и некоторых других веществ,

имеющих пластинчатую структуру кристаллов. Диспергирующая присадка необходима для удержания твердых частиц в масле, предотвращения и выпадения в осадок. К этой группе можно отнести и порошки политетрафорэтилена, добавление которых к моторному маслу абсолютно неприемлемо. При сгорании масла с этой добавкой в отработавших газах появляется в высшей степени токсичные вещества. По этой же причине нельзя добавлять к моторным маслам соединения хлора, брома и йода, которые являются эффективными противоизносными присадками.

Добавление к маслу твердых смазочных материалов снижает пусковые износы двигателя, предотвращает задир трущихся поверхностей в случае возникновения нарушений подачи масла, устраниет контакт металла с металлом при граничном режиме смазки. Однако нет необходимости добавлять к маслу графит или дисульфид молибдена. На нашем рынке сегодня ряд западноевропейских фирм предлагает моторные масла, в состав которых графит или дисульфид молибдена введены в процесс производства. О наличии в масле этих веществ говорят рекламные материалы как об его преимуществе. Однако есть у

масел такого состава и недостатки. Основной — окисление MoS_2 с образованием абразивного MoS_3 .

Некоторые добавки, рекомендуемые к применению в изношенных двигателях, представляют собой обычные загущающие присадки, расфасованные в мелкую тару и продаваемые по высокой цене. Естественно, добавление загущающей присадки вязкость масла повысит, в изношенных двигателях уменьшится расход масла, повысится компрессия, снизится шумность. Но и в этом случае есть более экономичное и целесообразное решение: если нет возможности поставить двигатель в ремонт, при очередной смене залить в картер более вяз-

кое масло, например, вместе SAF 10W-40 использовать SAF 20W-50 и получить тот же эффект, не нарушая гармоничное сочетание базового масла и композиции присадок.

Широкое распространение в качестве добавок к моторным маслам получили дисперсии пластичных металлов, которые якобы реализуют эффект избирательного переноса при трении. Такой эффект наблюдается только при трении меди или ее сплавов по стали или чугуну в среде глицерина, эфиров или их смесей в очень ограниченном интервале давлений и удельных давлений. Только при этих условиях на поверхности стали или чугуна образует-

ся тонкий слой меди, снижающий трение и износ. В двигателях автомобилей этот эффект не реализуется, а добавка металлических порошков к моторным маслам имеет ряд негативных последствий. Они служат мощным катализатором окисления масла и увеличивают его зольность, которая обязательно ограничена всеми стандартами и особо строго — европейской классификацией моторных масел ACEA 2002 года.

Введение в моторное масло добавок может лишить владельца автомобиля права на гарантийный ремонт. Опытный эксперт при осмотре деталей двигателя и анализе работавшего масла ус-

становит наличие в нем по-
сторонних веществ и вполне
законно отклонит претензии,
так как были нарушены пра-
вила эксплуатации.

Та же ситуация при выходе из строя двигателя из-за применения недоброкачественного масла. Изготовитель или продавец масла отклонит рекламацию, обнаружив в нем посторонние вещества.

Подведем итог. Все современные моторные масла содержат композиции присадок, обеспечивающие полный спектр эксплуатационных свойств. Поэтому нет необходимости вводить в их состав какие-либо добавки, нарушающие баланс свойств, приданых маслу его производителем.

**ИСПОЛЬЗУЙТЕ МАСЛА WELLRUN И ТОПЛИВО ЭТАЛОН-АВТО
И СТАНОВИТЕСЬ УЧАСТНИКОМ УНИКАЛЬНОЙ ДИСКОНТНОЙ ПРОГРАММЫ!**



ИСПОЛЬЗУЙТЕ НАШИ ВОЗМОЖНОСТИ!
Звоните! (995) 230-63-69, 135-44-08 Ждем вас!

www.etalon-auto.ru ТАЛОНЫ И КАРТЫ НА БЕНЗИН
СИСТЕМА БЕЗНАЛИЧНЫХ РАСЧЕТОВ ЗА МОТОРНОЕ ТОПЛИВО

**КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ
ДЛЯ ВАШЕГО АВТОПАРКА**

МОТОРНОЕ МАСЛО wellrun®
ДАЖЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВЫ ОЖИДАЕТЕ
WELLRUN TURBO ID



офиис в Москве:
(095) 234 3942,
(095) 564 8636;
офиис в С-Петербурге:
(812) 388 0286
www.wellrun.ru

Document released under the Access to Information Act

РИНГ ВЭИ МКАД 23км. (095) 399 3891
Компания Г.О.К. МКАД 47км. (095) 937 9610
ПБЮОЛ Калиндра И.В. Ленинградское ш., 196 (095) 571 3068
ПБЮОЛ Климов И.С. Ленинградское ш., 227 (095) 504 1329
ООО «П. Релли» Симферопольское ш., (095) 996 7900
 14-км от МКАД

14.301.01.01

ТРАК-СТОП
Региональные дилеры:
Краснодар
Казань
Нижний Новгород



Эволюция ограничения содержания серы в дизельных топливах

В. Резников А. Бакалейник

Приложение. Начало в № 3, 2003 г.

кологический уровень автомобильного парка России существенно отстает от европейского, и лишь в 1999 году в России перешли на прямое применение Правил ЕЭК ООН в национальных процедурах сертификации автомобилей. Национальный график применения европейских правил, регламентирующих требования к выбросам загрязняющих веществ от вновь производимых автомобилей, отстает от графика стран Европейского Союза на 4 – 6 лет. Дизельные топлива в России в настоящее время вырабатывают по ГОСТ 305-82 и ряду технических условий не только для автотранспорта, но также для сельскохозяйственной техники, строительных и дорожных машин, тепловозов и т.д. Уровень содержания серы в 0,2% можно считать для России базовым. Для использования в крупных городах или регионах со сложной экологической обстановкой разработаны технические условия на дизельное топливо с улучшенными экологическими свойствами – городское (ГУ 38.401-58-170-96) с содержанием серы не более 0,05% и экологически «чистые» топлива (ГУ 38.1011348-99), предусматривающие среди прочих ограничений выпуск топлива с содержанием серы не более 0,035%.

С 1 ноября 2001 года утверждены и введены в действие ТУ 38.401-58-296-2001 «Топливо дизельное автомобильное. Технические условия», разработанные на базе аутентичного перевода EN-590-2000 с нормой содержания серы не более 0,035%, для автомобилей, соответствующих требованиям Евро-3. К 2003 – 2005 годам намечается гармонизация отечественных стандартов на бензин и дизельное топливо с европейскими требованиями для автомобилей уровня Евро-3. Это

означает постепенный переход на выпуск дизельных топлив с ограничением содержания серы в дизельном топливе до 0,035%. Но введение подобных стандартов не будет означать одномоментного перехода на новые требования. Процесс перехода продолжится не менее 5 лет. В этот период будут одновременно действовать «старые» и «новые требования».

Применение дизельных топлив с содержанием серы менее 0,05% ухудшает смазывающие свойства топлив, и их использование на автомобилях, традиционных для нашего парка конструкций, приведет к существенному увеличению износа и снижению срока безотказной работы топливной аппаратуры. Впервые с такой проблемой столкнулись в Швеции, когда при работе на дизельном топливе с содержанием серы 0,001% некоторые насосы вышли из строя, отмечен сильный износ кулачков и роликов. На автомобилях, применяющих топливо с содержанием серы 0,005%, эти проблемы возникали при пробеге 4,8 – 30 тыс. км. Для улучшения смазывающих свойств таких топлив в них вводят специальные смазывающие присадки. В России такие присадки пока еще серийно не производятся.

Наиболее остро проблема дизельных топлив с очень низким содержанием серы (до 0,001 – 0,005%) возникает при организации международных автомобильных перевозок. Страны Европейского Союза готовятся к переходу на обеспечение таким топливом экологически чистых автомобилей с 2005 года, и, чтобы не потерять рынок перевозок, необходимы подготовка и реализация межведомственной программы производства, транспортировки и распределения топлив, отличающихся по содержанию в них серы и другим показателям, характеризующим их экологичность.



Итоги 3 этапов чемпионата «Европа Трак-триал-2003»

8 июня во французском городе Монталье завершился 3-й этап чемпионата Европы по триалу на грузовых автомобилях, по итогам которого спортсмены АЗ «Урал» по-прежнему в тройке лидеров.

По результатам прошедших этапов экипаж автомобиля «Урал-5323» (Александр Жмаев и Сергей Петелин) занимает второе место. Другой миасский дуэт (Валерий Князев и Иван Болотов), выступающий в классе автомобилей 6x6 на «Урале-4320», удерживает третье место.

Напомним, что на первом этапе этого года в Австрии (г. Роппен) в категории C5 (8x8) спортсмены АЗ «Урал» стали первыми. Менее удачным для уральцев был второй этап, впервые проходивший в итальянском городе Сардиния с 31 мая по 1 июня. Получив серьезное техническое повреждение автомобиля, экипаж автозавода стал пятым, но по сумме очков двух выступлений спортсменам удалось удержаться на втором месте.

В другой самой многочисленной категории C4 (6x6), в которой участвуют 11 экипажей, развернулась серьезная борьба за чемпионский титул. Упустив в прошлом году россиянам пальму первенства, европейцы пытаются взять реванш, строго оценивая выступление нашего экипажа.

Впереди у спортсменов еще 3 этапа, по результатам которых будут определены чемпионы 2003 года во всех категориях. Следующие старты состоятся 2 – 3 августа в немецком городе Оsnабрюк.

Нужна ли поддержка отечественному производителю?

Aвтовладелец, решивший оснастить свой автомобиль «музыкой», в настоящее время сталкивается с проблемой перенасыщенности рынка и недостатка информации о реальном качестве и возможностях того или иного продукта. И если в сегменте дорогого car audio все более или менее понятно – за большие деньги получаешь качественный продукт (который зачастую обладает реально неиспользуемыми функциями, увеличивающими стоимость), то средняя и низшая ценовые категории для потребителя – лес дремучий.

Воспитанный годами количественного подхода к производству покупатель, испытывая недоверие ко всему, что «сделано в России», зачастую выбирает низкокачественные и ненадежные магнитолы производства Юго-Восточной Азии. Однако тенденция развития этой части рынка внушает оптимизм, хотя и не предполагает радикальных изменений в кратчайшие сроки.

Компания «Автоаудиоцентр», выпускающая продукцию марки URAL, поставила цель заполнения дешевого сегмента car audio качественной российской продукцией, поскольку, например, качество тюнера корейских, а особенно китайских, автомагнитол не удовлетворяет условиям российской действительности с ее просторами и отсутствием ретрансляторов. Поэтому тюнеры URAL разрабатываются с учетом необходимости повышенной чувствительности.

В расчете на автовладельцев, не имеющих возможности держать машину в теплом гараже, производители URAL в акустических системах выполняют диффузор из целлюлозы с тканевым покрытием и полимерным напылением, защищая, таким образом, систему от влаги и перепадов температуры.

Учитывается также и наша главная беда – качество дорог: от вибраций акустику защищает мягкий подвес из бутиловой резины. А головные устройства – CD-ресиверы – имеют антишоковую задержку до 18 с, что обеспечивает каче-

ственное звучание в условиях бездорожья.

Одна из самых популярных магнитол – URAL RM-21SA – была разработана с учетом того, что в России воровали и воровать будут. Поэтому магнитола – полностью съемная. Такой вариант является редкостью на рынке car audio, тем более что возможность снять ее полностью не означает, что это необходимо делать каждый раз: передняя панель также съемная, поэтому свобода в выборе действий остается за хозяином.

Доверие потребителей было частично подорвано большим количеством брака продукции, а именно, магнитол URAL, несколько лет назад. Огромные усилия компании-производитель направила на то, чтобы вернуть это доверие. Были проведены доработки и исправления существующих моделей, разработаны новые качественные и технически совершенные, расширена сервисная сеть, и теперь производитель URAL дает пятилетнюю гарантию на свою продукцию. В результате в 2001 году автомобильная техника марки URAL занимала, по данным исследовательской компании COMCON и «Gfk-Русь», около 10% российского рынка, а узнаваемость марки URAL, по данным ВЦИОМ, составляла в мае 2002 года 77% (при 15% на начало 1997 г.).

Что касается движения вперед и внедрения технологических инноваций, то на лето запланирован выход в продажу новинки – интеллектуальной мультимедийной автомобильной аудиосистемы URAL ConceRt (CDD), аналогов которой на рынке пока нет. Помимо стандартных аудио-

и компакт дисков устройство позволяет проигрывать диски, записанные в формате MP3, а также поддерживает радиотекст RDS. Высокая выходная мощность позволяет аудиосистеме качественно работать без дополнительного внешнего усиления. Те, кто пользовался образцами из опытной партии, говорят, что по качеству звучания URAL ConceRt приближается к аппаратам ценовой категории 1500 у.е. Все это – не голословные утверждения. Победу в чемпионате России «Формула звука», высокие оценки специалистов на выставках в Гонконге (2002 г.) и Зинсхайме (2003 г.) можно считать хорошим началом для этой модели.

Так, результатом выставки в Гонконге (окт. 2002 г.), где URAL был единственной представленной российской торговой маркой, стало соглашение с фирмой Delphi (поставщиком электроники для General Motors) о возможности использования электронной базы URAL ConceRt как платформы управления электроникой во всем автомобиле. Компания Samsung также обратилась с предложением о приобретении лицензии на торговлю автоаудиотехникой под торговой маркой URAL.

Таким образом, вопрос о поддержке отечественного производителя представляется в нынешних условиях малоактуальным: необходимо просто не мешать предприятиям развиваться. А они, в свою очередь, готовы использовать весь свой богатый потенциал для создания продукции, которую потребитель будет выбирать за качество и разумную цену. Торговая марка URAL развивается как раз в этом направлении.



Фото: Юрий Смирнов



«ДОРКОМЭКСПО» 2003

Пятилетний
юбилей

Александр Новиков

Фото автора

58

В последних числах мая в центре Москвы, на Васильевском спуске, открылась выставка «Доркомэкспо», организованная Правительством Москвы, Департаментом жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства, Государственным комитетом по строительству и Службой дорожного хозяйства. «Дороги – соединили народов», но чтобы они соединяли людей, сначала необходимо их построить, а затем содержать в хорошем состоянии.

для выполнения этих нелегких задач необходимо применение современной строительной и уборочной техники. Отходы бытового мусора и сор на тротуарах и городских магистралях тоже требуют быстрой уборки, асфальтовое покрытие постоянно разрушается – для того и другого нужны мусоровозы, подметально-убороч-

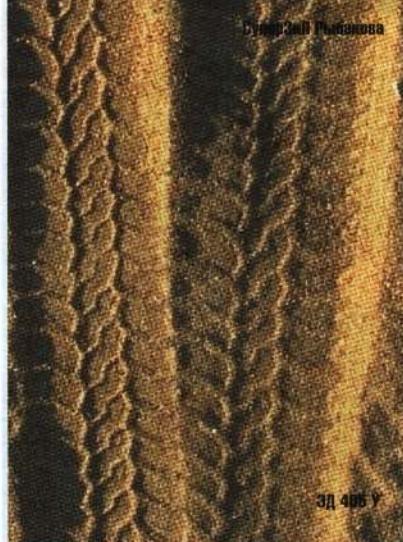


ные машины, снегоочистители и ремонтеры дорожного полотна. Самые последние новинки российской и зарубежной техники для дорожно-коммунального хозяйства и продемонстрировали у Кремлевской стены на открытой площадке, а также в Гостином дворе 27 – 30 мая уже в пятый раз. Предлагаем вам познакомиться с некоторыми наиболее интересными экспонатами выставки.

АО «Евразия Трансстрой» показало машину «СуперЗиЛ Рыбакова» на шасси «ЗиЛ-133 Г 42» для монтажа и рихтовки колесоотбойных ограждений из стального бруса. Машина оборудована установкой «Ортеко» для забивки стоек дорожных ограждений и гидравлическим манипулятором для рихтовки отбойного бруса. Двухконтурный гидропривод обеспечивает работоспособность машины при любой температуре окружающего воздуха. Машиной управляют водитель и оператор. Ее производительность – 200 – 300 м комплексного дорожного ограждения в смену. Укороченная грузовая платформа позволяет перевозить полный комплект материалов, необходимых для работ.

Вакуумно-погрузочная машина «Вихрь» предназначается для уборки и погрузки различного дорожного мусора путем всасывания вакуумной системой через шланг и трубопровод. Кроме очистки и уборки дорог, «Вихрь» может быть использован на очистке руды на обогатительных комбинатах, очистке дренажных труб и кабельных покрытий. При всасывании смесь из воздуха и материала поступает по всасывающему шлангу в кубический контейнер, где материал отделяется от несущего его воздуха и оседает на днище. Объем контейнера составляет 9 м³. Машина построена на шасси «КамАЗ-6540» (8x4) и вместе с надстройкой «125/5-ФТ9» может работать в условиях умеренного климата при окружающей температуре от -10 до +30 градусов.

«ЭД 405 У» – высокоунифицированный дорожный комплекс на шасси «КамАЗ-53215» (6x4) с ходоуменьшителем. Машина выпускается научно-производственным объединением «Меркатор» и предназначена для проведения всего комплекса работ по обслуживанию и содержанию автомобильных дорог. Зимой она используется для уборки снежных валов за и перед



отбойным бруском, патрульной снегоочистки и распределения на проезжей части антигололедных реагентов. Летом «ЭД 405 У» сметает мусор, поливает и моет дорожное покрытие, обслуживает лотковые зоны барьера ограждений, шумозащитных экранов и других вертикальных дорожных сооружений.

Из всего многообразия мусоровозов, показанных на выставке, наибольший интерес представили большой кузовной мусоровоз немецкой фирмы «Фаун» на шасси MAN FE 19.310 и мусоровоз украинского производства на базе DAF серии CF. Обе машины имеют обычную заднюю



MAN FE 19.310



АПП-50

загрузку кузова и разгрузку мусора самосвальным способом.

Вакуумно-подметальная машина производства ОАО НПК «Коммаш» использует шасси минского «МАЗ-5501», а рабочее оборудование, устанавливаемое на него, изготавливается в Германии фирмой «Шмидт». Машина оборудована бункером для смета объемом 6,5 м³ и 1300-литровым баком для воды, из которого происходит поливка дорожного покрытия.

Еще одной новинкой, не имеющей аналогов среди отечественных машин такого типа, стала комбинированная машина для очистки канализационных трубопроводов «Новатор КО-560» на шасси «КамАЗ-53229» Мценского завода «ОАО «КомМАШ». Она может использоваться для профилактики и очистки городских водосточных и канализационных сетей, имеющих диаметр труб от 100 до 500 мм, от плотных отложений при ликвидации, аварий или засоров и, кроме того, для противоимпульсной обработки прифильтровых зон водозаборных скважин в целях увеличения их дебита. Плотные отложения в канализационных сетях размываются струями высокого давления. Производительность плунжерного насоса – 6,3 м³, вместимость баков для воды – 5 м³. Противоимпульсную очистку производит компрессор. Управление стрелой с всасывающим рукавом и другими рабочими органами может производиться дистанционно.

Обслуживание городской системы освещения, вывешивание рекламных и агитационных плакатов, транспарантов на стенах зданий и дорожных щитах невозможно без автомобильных телескопических или коленчатых подъемников. На выставке свои изделия экспонировали торжокский завод «Пожтехника» и ОАО «Казанский электромеханический завод». Самым небольшим коленчатым подъемником был «АПП-12» на шасси «ГАЗели». Против него просто гигантом выглядел пожарный коленчатый подъемник «АПП-50» ЗАО «Mounler», способный поднимать пожарных на высоту 50 м. Этот гигант смонтирован на шасси Scania 114G с мотором мощностью 380 л.с. Он был изготовлен по заказу треста «Черномортранснефть». Отпуск-

ная цена «АПП-50», который может комплектоваться пожарным насосом высокой производительности, составляет более 1 млн. долларов. Однако основными в городском хозяйстве стали коленчатые гидравлические подъемники средней высоты, один из которых – «ВС-22.01» Казанского электромеханического завода, смонтированный на шасси «Зил-433362» и способный поднимать рабочих на высоту до 22 м.

ВНИИстройдормаш совместно с Плавским авторемонтным заводом показали спецшасси «МДКУ-07», предназначенное для работы со сменным оборудованием для содержания улиц, дорог и тротуаров. Двухместная кабина расположена над двигателем. Коммунальное оборудование устанавливается как за кабиной на раме, так и на переднем и заднем навесных устройствах. Кроме того, были выставлены снегопогрузчик непрерывного действия «СнП-16» и «СнП-17» производительностью до 200 м² снега. Скорость движения каждого из них – от 1 до 31,6 км/ч. Машины отличаются между собой длиной стрелы транспортера. Все машины оснащены унифицированной одноместной кабиной.

В дорожно-коммунальном хозяйстве трудно обойтись без мобильных автокранов, способных быстро попадать на объект. ОАО «Клинцовский автокрановый завод» продемонстрировало 16-тонный автокран «КС-3571» на двухосном шасси «КамАЗ-43253», относящийся к кранам среднего типа. Этот кран имеет трехсекционную телескопическую стрелу, позволившую увеличить максимальную высоту подъема крюка, а рабочую зону сделать соизмеримой с той, которую имеют 15-тонные краны, оснащенные гуськом. Думается, потребители по достоинству оценят новый маневренный и в то же время мощный автокран.

Механический завод «Спецтранс» показал новый контейнерный мусоровоз с троенным погрузчиком «Мультилифт» и манипулятором, снабженным грейфером, позволяющим загружать крупные камни и выкорчеванные пни деревьев.

Следующая выставка «Доркомэкс» пройдет в 2004 году – в год 355-летия жилищно-коммунального хозяйства России.





«МАЗ-500», выпускавшийся с 1955 по 1970 год, на площадке грузовых автомобилей и автобусов ВДНХ СССР летом 1966 года.

Фото автора

Бескапотные «Зуборы»

А. Новиков

В книге «Пути развития грузовиков и автобусов», изданной Наркомхозом СССР в 1938 году, профессор Борис Васильевич Гольд ратует за использование на грузовых автомобилях кабины, установленной над двигателем. При такой компоновке помимо рационального распределения веса груженого автомобиля по осям удается сократить общую длину, сохраняя и увеличивая длину грузовой платформы.

Однако данная компоновка имеет и существенные недостатки: перегрузка передней оси при движении порожняком и сложность доступа к двигателю для ремонта и обслуживания. Чтобы получить хороший доступ к мотору, требовалась кабина, откидывающаяся вперед.

Несмотря на это, грузовики с кабиной над двигателем с двадцатых годов прошлого века начинают получать большое распространение в США, Великобритании и других странах. Советская автомобилестроительность смогла наладить производство «бескапотников» лишь в середине 60-х годов, и самым тяжелым среди них стал «МАЗ-500».

Первые образцы новых автомобилей (грузовика «МАЗ-500» и карьерного самосвала «МАЗ-503») коллектив Минского автомобильного завода собрал в канун 41-й годовщины Великого Октября – к 7 ноября 1958 года. Новые машины существенно отличались от «МАЗ-200» и «МАЗ-205» как по компоновке, так и по основным агрегатам и узлам. Кабина у них устанавливалась над двигателем, что значительно повысило грузоподъемность и улучшило маневренность. Годовая производительность «МАЗ-500» по сравнению с «МАЗ-200» повысилась на 15%, самосвала – на 25%. В создании новых машин принял участие целый коллектив конструкторов, воз-

главляемый Михаилом Высоцким. Вместе с ним трудились Н. Кузьмин, Л. Гильельс, А. Вагонный, И. Демидович, а также молодые художники-конструкторы Н. Янкова, Л. Лаврентьева и Ф. Ревзина. Именно они стали основными создателями «500-х» МАЗов.

Пробная сборка грузовиков «МАЗ-500» на конвейере началась в марте 1963 года, потому что Ярославский автомобильный завод, 17 апреля 1958 года переименованный в моторный, смог начать серийный выпуск V-образных шестицилиндровых дизелей «ЯМЗ-236» для новой машины только к этому времени. Через два года — в марте 1965-го — «пятисотые» пошли на поток, а в декабре того же года был выпущен последний «МАЗ-200П».

«МАЗ-500» явился шагом вперед в техническом отношении по сравнению со своим предшественником. И не только благодаря компоновке с кабиной над двигателем, позволившей при уменьшении общей длины машины на 290 мм установить грузовую платформу на 310 мм длиннее и перевозить на 500 кг груза больше. Переход на совершенно новую конструкцию без унификации с прежней, устаревшей, позволил внедрить множество прогрессивных технических решений. В их числе — планетарные редукторы в ступицах задних колес, гидроусилитель руля, телескопические амортизаторы двойного действия, а также откидывающаяся вперед кабина.

«МАЗ-500» имел грузоподъемность 7,5 т и благодаря мощному четырехтакт-

ному дизелю «ЯМЗ-236» мог буксировать прицеп полной массой 12 000 кг, преодолевая подъемы крутизной до 20 градусов и развивая с полной нагрузкой скорость 75 км/ч. И главное, что при этом его эксплуатационный расход топлива составлял 25 л на 100 км.

Большой процент среди продукции Минского автомобильного завода занимали автомобили-самосвалы. Опытный образец автосамосвала «МАЗ-503» на короткобазном шасси экспонировался с марта 1959 года на ВСХВ, однако в серийное производство он пошел также в 1965 году вместе с грузовиком. «МАЗ-503» имел низкобортный кузов ковшевого типа и предназначался для вывоза грунта и скальных пород. Кроме него в производство пошел автосамосвал «МАЗ-503Б», оборудованный кузовом с высокими бортами, козырьком над кабиной и откидным задним бортом. Он более подходил для транспортировки сыпучих грузов: грузоподъемность обеих машин составляла 7 т. Планировалось также выпускать строительный самосвал с одноместной кабиной «МАЗ-510», однако из-за отсутствия места на МАЗе для выпуска одноместных кабин, он так и остался опытным образцом.

В 1962 году появились самосвальные автопоезда с двусторонней разгрузкой, состоящие из автомобиля-тягача «МАЗ-511» и двухосного прицепа-самосвала «МАЗ-847» общей грузоподъемностью 13 т. Такие



Самый первый опытный образец грузового автомобиля «МАЗ-500» был готов к 7 ноября 1958 года. Фото с разрешения О.К. Федулова



Карьерный самосвал «МАЗ-503» образца 1958 года был установлен на подиуме павильона «Машиностроение» ВСХВ в январе 1959 года. Фото с разрешения О.К. Федулова



Второй опытный образец «МАЗ-500» с несколько иной облицовкой радиатора был построен в 1961 году. Фото из архива А.С. Ислева





Опытный образец карьерного автосамосвала «МАЗ-510» отличался одноместной кабиной, так как погрузочные и разгрузочные работы в карьерах были механизированы и не требовалось возить с собой грузчиков. Он был построен в 1962 году. Фото из архива А.С. Исаева



Строительный «МАЗ-503Б» оборудовался подогревом днища кузова в зимнее время выхлопными газами. Это вариант 1963 года. Фото из архива А.С. Исаева



Автотопливозаправщик «Т3-500» на шасси «МАЗ-500» имел цистерну объемом 8000 л и выпускался заводом «Стройформашин» с 1964 по 1970 год. Фото автора

самосвальные автопоезда выпускались в ограниченных количествах.

Было начато производство новых седельных тягачей «МАЗ-504» с кабиной над двигателем и колесной базой в 3200 мм, переход на новую компоновку дал заметный выигрыш в снаряженной массе тягача. Условия работы водителя на этом тягаче были далеко не идеальными, изводил высокий уровень шума и вибраций. На базе «МАЗ-504» был создан седельный тягач «МАЗ-504В», предназначенный для международных перевозок, и буксирующий двухосный полуприцеп «МАЗ-5205». Этот тягач оснащался мощным 8-цилиндровым дизелем «ЯМЗ-238» в 240 л.с., дававшим автопоезду необходимые тягово-динамические качества. Однако недопустимая нагрузка на ось не позволяла успешно эксплуатировать полуприцепы «МАЗ-5205» на международных трассах, и тягачи «МАЗ-504В» буксировали импортные полуприцепы, в основном финского или немецкого производства.

Существовал и еще один седельный тягач – «МАЗ-504Г», предназначавшийся для буксировки самосвального полуприцепа «МАЗ-5232» грузоподъемностью 13 т и имевший масляный насос для подъема кузова на полуприцепе. Кроме самосвальных полуприцепов седельные тягачи «МАЗ-504» буксировали полуприцепы-цистерны «АЦПТ-11» для транспортировки молока; «ВЦПП-10» для перевозки вина; «РЗ-ВЦП-11» для пива. Но самым распространенным полуприце-

пом-цистерной был цементовоз «ТЦ-6», который строился Красногорским заводом цементного машиностроения и буксировался седельным тягачом «МАЗ-504», оборудованным компрессором. Автобетоносмесители «С-1036» и «СБ-92», автомобили-топливозаправщики, продуктовые фургоны монтировались на шасси «МАЗ-500». А автомобильных кранов для этого автомобиля советская промышленность выпускала более двадцати видов.

Когда еще готовился серийный выпуск «МАЗ-500», для него уже были созданы полноприводные модификации. Однако в серию пошел только лесовозный тягач «МАЗ-509П». Но также предполагалось делать и две его модификации, тоже с колесной формулой 4x4 и постоянным (неотключающим) приводом на все колеса: грузовой автомобиль «МАЗ-505» с бортовым кузовом с решетчатыми бортами и седельный тягач «МАЗ-508В». Последний, как и «МАЗ-509П», оснащался двухскатными задними колесами и маслонасосом для питания гидросистемы буксируемого полуприцепа, который мог быть самосвалом или цементовозом. Обе машины были вооружены в металле в начале 1962 года и комплектовались 180-сильным дизелем «ЯМЗ-236».

Лесовозный автопоезд «МАЗ-509П» состоял из тягача и прицепа-роспуска «2Р-15Т» Тавдинского механического завода, который мог быть погружен тяговой лебедкой на раму тягача, что сохраняло ходовую часть роспуска при движении.

ни без хлыстов бревен и улучшало маневренность на трудных дорогах лесоразработок. Пожарная механическая лестница «АЛ-45 (500)» могла устанавливаться не только на шасси обычного грузовика, но и на переработанном шасси лесовоза «МАЗ-509П». Такие лестницы использовались при тушении пожаров на нефтехранилищах в районах Сибири, где не было дорог с хорошим покрытием. В том же сибирском городе Серове работала мощная передвижная станция «ПНС-100» на шасси «МАЗ-509П».

Интересен тот факт, что Минский автозавод с 1956 по 1970 год сумел, не располагая собственным производством двигателей и коробок передач, спроектировать и построить большое количество различных моделей и модификаций «500-го» МАЗа. Были созданы и испытаны: длиннобазный грузовой автомобиль «МАЗ-500Т», северные и южные модификации – «МАЗ-512» и «МАЗ-513». Своим появлением они были обязаны не только инициативе конструкторов, но и наличию большого и хорошо оснащенного экспериментального цеха. Завод постоянно располагал образцами новых моделей, которые могли быть в любой момент поставлены на серийное производство. Удельный вес автопоездов МАЗ в советских магистральных перевозках был достаточно большим. И хотя двухосный грузовой автомобиль «МАЗ-500А» с двухосным прицепом «МАЗ-886» мог перевозить 16,5 т, требовалось более

производительные автомобили. Повышение грузоподъемности увеличивало осевые нагрузки. Поэтому главный конструктор Михаил Высоцкий считал, что для магистральных перевозок народно-хозяйственных грузов необходимы трехосные автомобили. Так появился «МАЗ-516» с третьей подъемной осью – самый первый советский автомобиль такого типа. При полной загрузке вес машины передавался на дорожное полотно через колеса всех трех осей, а когда автомобиль следовал порожняком, третья неведущая ось вывешивалась при помощи гидравлического устройства. В результате сокращались износ резины и расход топлива, а осевые нагрузки пустого автомобиля оставались в допустимых пределах. Межведомственные испытания «МАЗ-516» прошли в январе 1966 года, первая партия машин покинула сборочный конвейер в январе 1969-го. Параллельно испытывалась и доводилась трехосная модель «МАЗ-514» с колесной формулой 6x4. Ее приемочные испытания прошли в январе 1969-го, а производство началось в 1974 году. На основе этих автомобилей был создан седельный тягач «МАЗ-514», варианты которого специально разрабатывались для нового общества международных перевозок «Совтрансавто».

8 февраля 1965 года на Международную ярмарку в Лейпциге был отправлен седельный тягач «МАЗ-504» с полуприцепом «МАЗ-5245», который был отмечен почет-



Автобетоносмеситель «С-1036» на шасси «МАЗ-504» предназначался для приготовления и транспортировки бетонной смеси. Такие бетономешалки выпускал «Славянский завод строительных машин» с 1970 года. Фото автора



Седельные тягачи «МАЗ-504» с полуприцепами-платформами «МАЗ-5245» были распространены на перевозках строительных грузов. Фото автора



Первым маршрутом «Совтрансавто» стал «Москва-Ленинград-Хельсинки». Перевозки грузов на нем осуществлялись седельными тягачами «МАЗ-504» с полуприцепами-фургонами финской фирмы Narko. Здесь автопоезд «Совтрансавто» сфотографирован перед зданием Центральной московской таможни. Фото автора



Полуприцепы-цементовозы «ТЦ-В» выпускались Красногорским заводом цементного машиностроения с 1967 по 1973 год. Они предназначались для работы с седельным тягачом «МАЗ-504А», оборудованным компрессором. Фото из архива А.С. Исаева



Самым распространенным краном на шасси «МАЗ-500» был «К-67» Ивановского автокранового завода. Фото автора

ным дипломом. В августе – сентябре того же года состоялся грандиозный пробег советских автомобилей по странам Европы, организованный всесоюзным объединением «Автоэкспорт», и все модификации «МАЗ-500» приняли в нем участие. Минские автомобили были тепло встречены за рубежами СССР, и их экспорт увеличивался из года в год.

С началом 70-х годов семейство «МАЗов» прошло модернизацию: на смену

«МАЗ-500» пришел «МАЗ-500А». Новая модель получила измененную облицовку радиатора и более совершенную пятискоростную коробку передач, что в сочетании с измененным передаточным отношением заднего моста повысило тяговые качества, возросла до 85 км/ч и максимальная скорость. «МАЗ-500А» и

его модификации продержались на производстве до 1977 года, когда они были заменены новым семейством «МАЗ-5335». Следующее унифицированное семейство минских грузовиков появилось в 1979 году, они уже имели совершенно другой стиль кабины и оснащались двигателями «ЯМЗ-238Ф» мощностью 320 л.с.

Технические данные автомобилей семейства «МАЗ-500»

«МАЗ-500» «МАЗ-503» «МАЗ-504» «МАЗ-509П»

Годы выпуска

1965 – 1970	1965 – 1970	1965 – 1970	1967 – 1970
-------------	-------------	-------------	-------------

Число мест: в кабине/в кузове

3/30	3/-	3/-	3/-
------	-----	-----	-----

Грузоподъемность, кг: по шоссе/по грунтовым дорогам

7500/7000	7000/6000	18 000/-	20 000/15 000
-----------	-----------	----------	---------------

Двигатель

«ЯМЗ-236»,	4-тактный дизель, V6
------------	----------------------

Рабочий объем, см³

11 150	11 150
--------	--------

Степень сжатия

16,5	16,5
------	------

Мощность, л.с./ при об/мин.

180/2100	180/2100
----------	----------

Число передач/главная передача

5/коническая пара	5/коническая пара
-------------------	-------------------

с цилиндрическим колесным редуктором

Размер шин

12.00-20	11.00-22	12.00-20	12.00-20
----------	----------	----------	----------

Габаритные размеры, мм:

длина

57310	5920	5555	6770
-------	------	------	------

ширина

2600	2500	2600	2600
------	------	------	------

высота

2620	2700	2620	3600
------	------	------	------

Внутренние размеры грузовой платформы, мм:

длина

4860	3500	3500	3500
------	------	------	------

ширина

2325	2284	2284	2284
------	------	------	------

высота

615	520	520	520
-----	-----	-----	-----

Колесная база, мм

3830	3200	3200	3950
------	------	------	------

Колея колес, мм: передних/задних

1950/1900	1950/1860	1950/1900	1950/1900
-----------	-----------	-----------	-----------

Собственная масса в снаряженном состоянии, кг

6500	6750	6000	8800
------	------	------	------

Максимальная скорость, км/ч

75	60	75	60
----	----	----	----

Контрольный расход топлива, л/100 км

25	28	30	48
----	----	----	----

Опять Венера? Виновата?

До своей любимой деревушки я добираюсь около трех часов по одной очень оживленной автомобильной дороге. По дороге мы с мужем обсуждаем разные жизненные проблемы и одной из них я хочу поделиться с вами. Я думаю, что не сделаю сногсшибательного открытия, если сообщу вам об изобилии «живого» товара на всех трассах нашей необъятной Родины.

Но лично для меня было крайне не- приятным сделанное для меня моим супругом открытие о чрезвычайном спросе на этот товар. Глядя на неприглядный и нетоварный, на мой взгляд, вид этого товара, я никак не могла в это поверить. Однако мне вскоре представился случай в этом убедиться. Наш «чудо-автомобиль» в одну из поездок наотрез отказался продвигаться вперед, сделав это в непосредственной близости от одной из представительниц древнейшей профессии. Пока муж возился с ремонтом автомобиля, я наблюдала за происходящим. Доложу вам — процесс шел безостановочно. И пока я наблюдала за подобным «безобразием», в моей голове пронеслись симптомы всевозможных заболеваний, возникающих от подобной «свободной люб-

ви», известные мне только по учебным пособиям. С некоторыми из них хочу поделиться с вами.

Гонорея — классика венерологии. В немедицинских кругах многие искриво называют ее «гусарским насморком», подчеркивая свое лихое отношение к этой издержке свободной любви. Характеризуется эта болезнь обильными гнойными, желто-зеленого цвета выделениями из мочеиспускательного канала, жуткими болями в начале мочеиспускания, болезненными эрекциями и учащенными позывами на мочеиспускание. Возбудитель инфекции — гонококк — в наше время стал хитрым и устойчивым к действию пенициллина. Неприятно, что гонорея чаще всего распространяется людьми, не придающими особого значения симptomам болезни. Классическая форма болезни все чаще подменяет себя малосимп-

томными формами, которые прямиком ведут вас к серьезным осложнениям.

Сифилис существует с доисторических времен. Сейчас мир переживает новый всплеск этой древней болезни. Сегодня в России именно сифилис является предметом реального беспокойства. Сифилисом, если не лечатся, болеют долго. Годы. Всю жизнь, плавно переходя от твердого шанкра первичного, через сыпь вторичного, к знаменитому проваленному носу третичного сифилитического периода. Но довести до этого при современном арсенале диагностических и терапевтических средств довольно сложно. Французские венерологи шутят, что, скорее, готовы заболеть сифилисом, чем гриппом, — настолько просто изничтожить бледную трепонему. А вот поставить диагноз без помощи опытного венеролога — непросто. И если после контакта с пыш-

нотелой блондинкой вы обнаружили у себя язву без признаков воспаления, величиной с монету, с «лакированным» дном, немедленно обратитесь к врачу, расскажите о своей болезни всем половым партнерам и прервите половую жизнь до полного выздоровления.

Хламидиоз не первый год возглавляет «хит-парад» инфекций, передаваемых половым путем. Коварство и особенность этой болезни заключаются в том, что она редко начинается остро, а чаще сразу переходит в хроническую форму, сопровождаясь легким зудом, частыми позывами к мочеиспусканию, скучными слизисто-гнойными выделениями из уретры, которых можно и не заметить. Результат в будущем: хронический простатит, бесплодие, воспаление придатка яичка, воспаление яичка, воспаление прямой кишки. Так что как только стало больно мочиться, отправляйтесь к венерологу, особенно если подбирали по дороге «девушку своей мечты».

Я искренне желаю вам любви настоящей, которая позволит вам не отвлекаться на подобные проблемы.

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**

DAF-95XF июль 2001 г.в., 150 т.км, желтый, 480 л.с., кабина space cab, бак 900 л, автон., ABS, блокировка, Евро3, с тент. полуприцепом ВФТ 94 г.в., со стоянки в Литве. т.720-33-44

Вольво-FL10 91 г.в., белый, 320 л.с., пневмо, вебasto, спальник, 553 т.км, б/пр по РФ, 9800 евро. т.313-23-73

Вольво-FL-7, 95 г.в., синий, 440 т.км, 230 л.с., термо, 15 тонн, 3 оси, спальник, Евро-1, КПП-8, там. 100%, б/п по РФ. В Брянске т.(0832)74-38-52

Ивеко 91 г.в., красный, г/п 12.5 т, 420 л.с., 700 т.км, мебельный фургон 45 куб.м, 6х2, ворота, спальник, фен, б/п по РФ, н 11.800 евро. т.8-926-218-52-48

Ивеко-Еврокарго 96 г.в., белый, пневмо, шторный, 32 куб.м, гидролифт 1.5 т, спальник, спойлер, 569 т.км, б/п по РФ, таможня 100%. 15.000 евро. т.314-01-95

КамАЗ-53-20 оцинк. кузов, зеркала с подогрев., магн. Пионер, 92 г.в., капрем. с заменой всех узлов и агрегатов в 2003 г., усилен. 10 т рессоры, серый, б/п после рем. т.8-902-691-39-85

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

МАЗ-53362, 95 г.в., синий, 260 т.км, турбина, 300 л.с., КПП делитель, музыка, ухожен, контейнер не течет, 8.700\$, торг. т.(09679)3-09-57 г.Домодедово

МАН-12192 92 г.в., синий, тент, 43 куб.м, из Герм., без пробега пр РФ, в хорошем состоянии, 650 т.км. т.(0872)38-08-48 г.Тула

КамАЗ-53212 98 г.в., серый комбинир., 220 т.км, изотерм. фургон V 37 куб.м, муз., спойлер, бак 500 л, резина 280, отл. сост., 20 т.км, 11.000\$. Торг при осмотре. т.8-902-630-43-44

МАН-17372 седельный тягач, голубой, 94 г.в., 600 т.км, пневмо, ABC, широкая кабина, два спальника, в хор. состоянии, 13.800\$. т.130-96-63 Николай

МАН-18403 97 г.в., сине-серебристый, спойлеры, 2 бака, 400 л.с., ABS, ASR, круиз, ц.смазка, фен, музыка, 380 т.км, б/п по СНГ, пневмо, нов. резина, 20.500 евро. т.8-902-118-40-90

МАН-33463 10.98 г.в., желтый, 495.000 км, 6х4, гидравлика, автономка, кофеварка, сост. нового, 100% таможня, без СНГ. Цена договорная. т.109-02-50

Рено-G340 92 г.в., белый, пневмо, Вебasto, 650 т.км, без пробега по РФ, таможня 100%, 9800 евро. т.313-32-54

Мерседес-1314 6.0 диз., 93 г.в., беж, 370 т.км, 6 тонн, ходил.-морозил., -30 град.С, 40 куб., гидролифт, 14.300\$. т.8-916-700-03-94

Мерседес-1834 Евро-1, 92 г.в., синий, 120 куб.м, 850 т.км, Вебасто; прицеп Rem Samro, 92 г.в., 3-осный тандем, нов. резина, 19.950\$. т.(0852)93-28-38

Мерседес-1834 седельный тягач, 92 г.в., белый, пневмо, 680 т.км, спальник, вебasto, полуприц. рефрижер. 12,3 куб.м, 30 палет, г/п 21 т, х/у термокинг, 28.000 у.е. т.768-99-71

Мерседес-1838LS 96 г.в., металлик, 520 т.км, пневмо, ц.смаз., ABS, L-пак., E-2 + п/приц. Кропе, 94 г.в., тент, пневмо, ABS, 3 осн. BPW, возм. по отд., 30.000 евро. т.8-910-400-15-50

Мерседес-208D Спринтер, 99 г.в., 76 т.км, синий, эл.пакет, 2.3 дизель, только из Германии, таможня Москва, идеал. сост., 15.000\$. т.136-13-61

Рено-G230 84 г.в., дизель, гидролифт, кабина красная, тент синий, V 56 куб.м, в хор. сост., 285 т.км, 2.900\$, торг. т.109-29-28

Рено-АЕ385 Магnum, 95 г.в., красно-белый, пневмо, Вебасто, спальник, 712 т.км б/п по РФ, таможня 100%, 15500 евро. т.313-42-37

Скания-143 93 г.в., белый, 450 л.с., 850 т.км, рефриж. Кариер, tandem 104 куб.м, 2 бака – 850 л, спалка, автоном., круиз, фирм. серв., 30.000\$. Торг. т.(0812)64-27-73, Смоленск

Мерседес-Актрос-1840 – Mega Spice, 18 т, 98 г.в., белый, 611 т.км ориг., L-пакет, Евро-2, ретардер, конд., аэропакет, 06.2003 из Герм., 100% там., 28 т.евро, торг. т.8-902-692-71-16

Ниссан-Атлас 12.97 г., бортовой грузовик, дизель 3.1 л (Исузу), КПП-5, кат. С, борт 3.1x1.8, г/п 2500 кг, синий, правый гидроруль, кондиц., 54 т.км без РФ. 8300\$. т.753-27-00

Скания-124L синий, 97 г.в., 730 т.км (ориг.), Евро-2, АБС, Вебасто, пневмо, из Германии 04.03 г., 32 тыс. евро, торг. т.8-916-358-24-80

Скания-113 95 г.в., синий, 775 т.км, 320 л.с., 4x2, пневмо, 55 куб.м тент, ворота, г/п 10.5 т, 2 спальн., автоном., бок.загр., б/п по РФ, там. 100%, 18.500 евро. т.8-926-218-52-48

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.

Скания-113M360 90 г.в., зеленый, тент, ленивец, 80 т.км, 57 куб.м, хор. сост., прицеп Narco – 65 куб.м, абсолютно нов., ремонт г.Слуцк, 22.000\$. Торг. т.8-902-137-91-68

Скания-93M фургон, 36 куб.м, 91 г.в., 4x2, бело-зеленый, 210 л.с., 280 т.км ориг., лифт, б/п по РФ, 100% таможня, 3 ед., 11.900 евро. т.558-61-56

Полуприцеп Krone, 92 г.в., красный, тент, 83 куб.м, 3 моста, воздух, из Германии, б/п по РФ, в хор. сост., 8.000 у.е. т.(0872)38-08-48 в Туле

Полуприцеп-рефрижератор Грей-Адамс, 94 г.в., 32 е.п., 3 оси ROR, термокинг СБ-II, ц.смазка, АБС, под. ось, регулировка пола, резина 50%, б/п по СНГ, белый. 15.800\$, торг. т.8-903-566-32-55

Полуприцеп-рефрижератор Schmitz, 95 г.в., 33 палет, белый, 3-осный ROR, TK SMX, растамож., 22.000\$. т.(812)320-94-84

Полуприцеп Metako, тент, 94 г.в., белый, 3-осный, 82 куб.м, хор. сост., 9000\$, торг. т.995-84-55

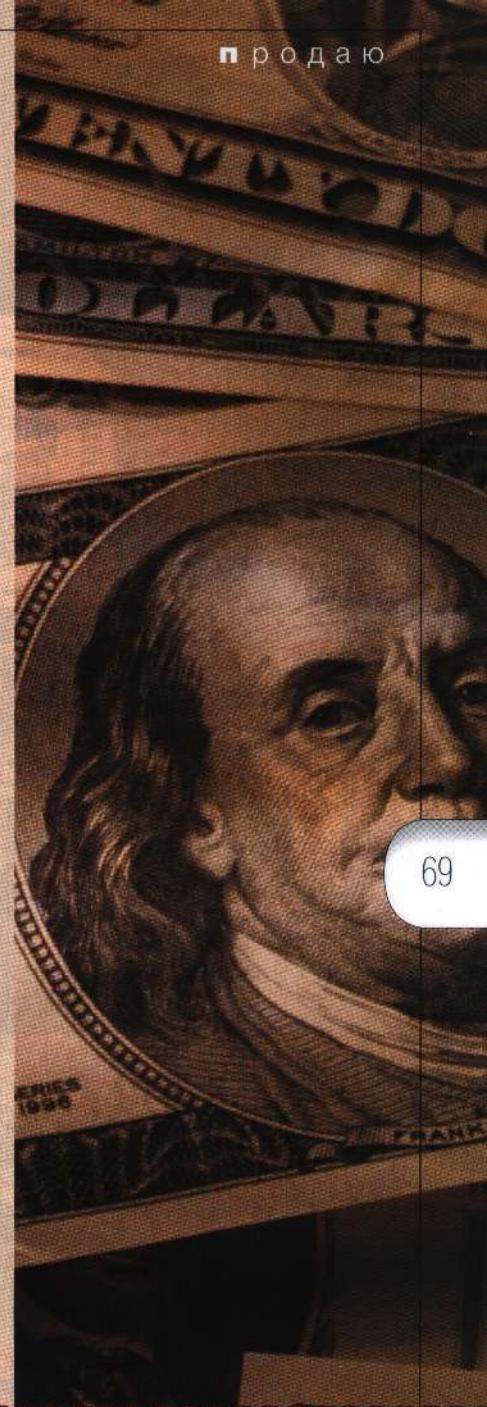
Фиат-Ивеко желтый, 85 г.в., аварийный, с докум., 930 т.км, на запчасти, 2.000\$. т.(08439)4-06-44

Полуприцеп Babko, 91 г., серый, 3-осный, 92 куб.м, оси BPW, 6/п по СНГ, серый. 9.5 т.евро. т.507-03-89

Полуприцеп Kron, 96 г.в., желтый, 91 куб.м, ворота, SAF, АБС, резина 90% остаток, из Германии, 100% таможня, без СНГ. Цена договорная. т.109-02-50

Полуприцеп МАЗ-93866-2, 10.95 г.в., зелен., 2 оси, 13.6 м, 82 куб.м, 25 тонн, хор. сост., можно с тягачом МАЗ. 6500\$. т.998-64-40

Полуприцеп МАЗ-938662, 2001 г.в., тент, ворота, зеленый с серым. Цена договорная. т.8-916-305-08-00



БЛАНК

ДВОЙНОЙ

объявление



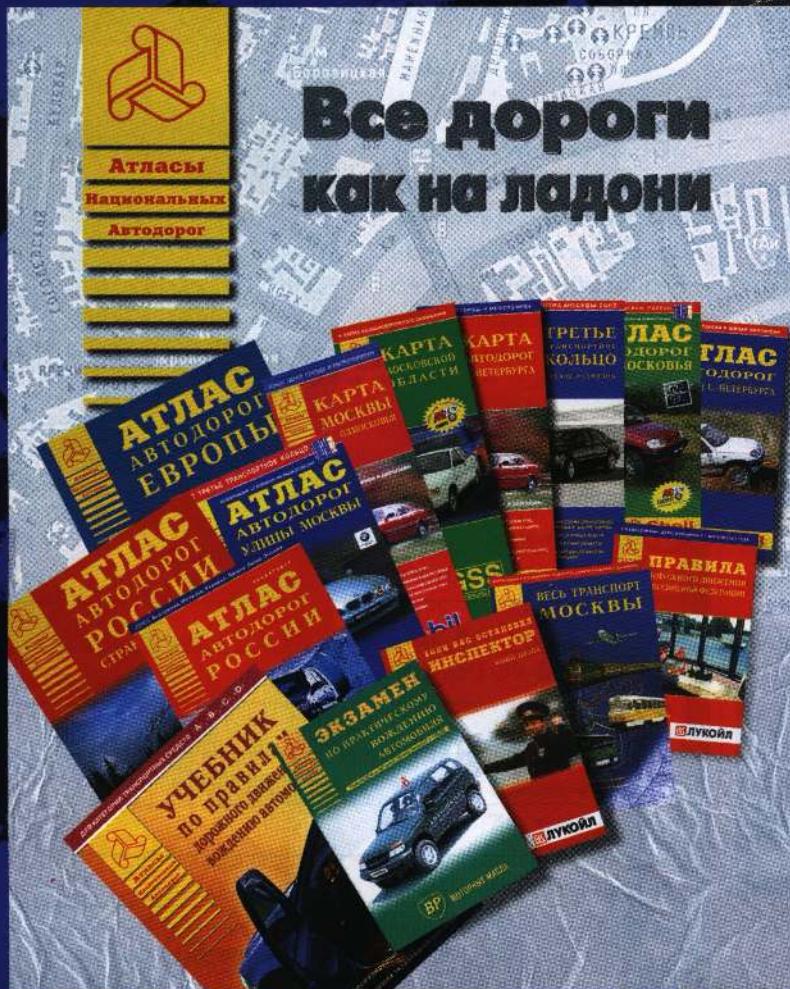
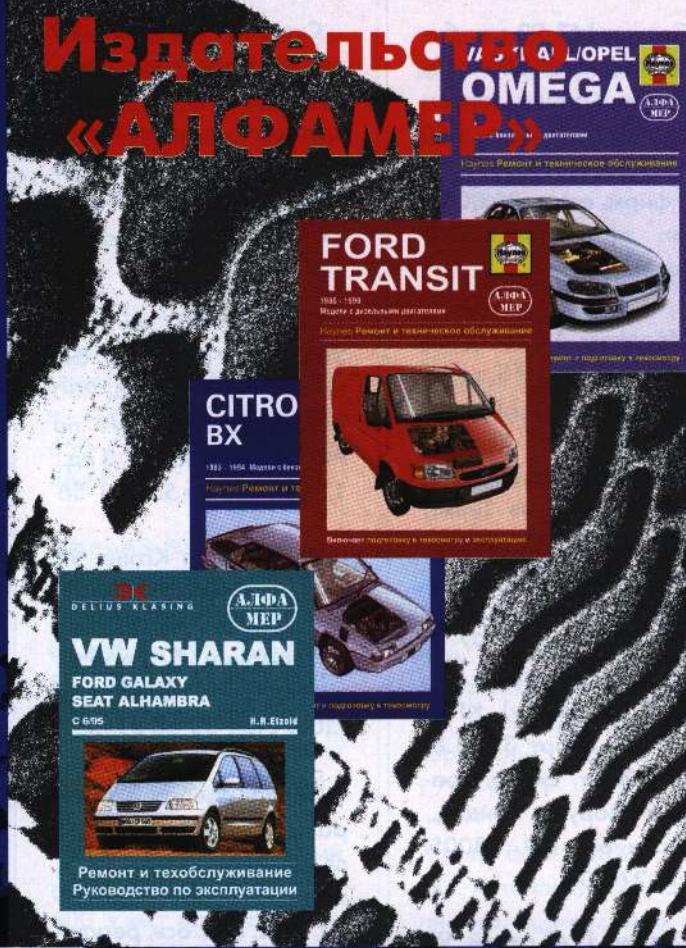
Для ответа телефон или иной способ связи



Издательство «ТЕРЦИЯ»



70



АВТОГРАК

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

Тел.: 572-8254
749-4550

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.**

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

Расчетный счет 40702810940440105980
Среднерусский банк Сбербанка РФ, Химкинское ОСБ №7825, г. Москва
наименование банка

корреспондентский счет № 30101810900000000323

БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с № _____ по № _____ в кол-ве _____ экз.		

Кассир

Плательщик

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

Расчетный счет 40702810940440105980
Среднерусский банк Сбербанка РФ, Химкинское ОСБ №7825, г. Москва
наименование банка

корреспондентский счет № 30101810900000000323

БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с № _____ по № _____ в кол-ве _____ экз.		

Квитанция
Кассир

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,

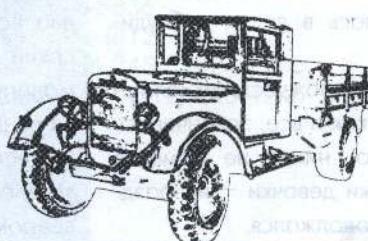
необходимо: заполнить учетную карточку и отправить ее по факсу (095) 572-8254 или по почте:

119633 Москва, а/я 117.

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

Журнал

АВТОТРАК





По лесной тропинке навстречу друг другу бегут кролик и хорек, ну и на крутом повороте со всего размаха стукаются головами. От удара у обоих полностью отшибает память. Через некоторое время зверьки приходят в себя и мучительно пытаются вспомнить, кто они есть.

Кролик предлагает:

— Давай по очереди описывать друг друга. Может, хоть так вспомним, кто мы такие! Ты начинай.

Хорек:

— Ну ты такой пушистый, длинноухий, хвостик у тебя маленький.

Кролик, радостно подпрыгивая:

— Так я, наверное, кролик!!!

Хорек:

— А я, а я?! Теперь меня опиши!!!

Кролик:

— Ладно, слушай. Ты такой светлый, вертикальная полоса сзади и воняешь сильно...

Хорек в отчаянии хлопает себя лапкой по лбу:

— Во блин, неужели я ж...??!



Как-то раз одна маленькая девочка в лютый мороз отправилась в лес и заблудилась.

Но эта рождественская история, как и все, закончилась хорошо: никто не заметил пропажи девочки — и праздник продолжался.

Основные марокканские продукты экспорта в страны развитого капитализма:

1. Марокканские апельсины.
2. Марокканские мандарины.
3. Марокканцы.



Из решений комиссии по внесению изменений в украинскую грамматику:

1. Слово ЧЛЕНН писать через два НН (шоб было длиннее)...

2. Слово ГРУД писать без Ь (шоб была тверже)...



Двое гаишников замечают машину, мчащуюся ну на очень высокой скорости.

Один из них выходит на середину дороги и дает знак остановки. Тачка его сбивает и метров так через 100 останавливается. Другой гаишник подходит к водителю и спрашивает:

— Как у нас с документами?
— Так же, как и с тормозами.



Врач говорит новому русскому, который сломал руку:

— Придется наложить вам гипс.

— На фига мне гипс, накладывай мрамор, я заплачу!



Останавливается на светофоре 600-й «мерс». В него сзади врезается «Запорожец». Из «мерса» вылезают два новых русских, один высокий и здоровый, а другой маленький и «криклявый» (нервный). В «Запорожце» сидит старый дед-пенсионер. «Маленький» делает пальцы веером и орет:

— Ну старый ты попал!

Пенсионер не спеша выходит из «Запорожца», достает с заднего сиденья «калашнико娃», передергивает затвор и спокойно говорит:

— Так, маленький сейчас быстро делает большому минет.

После того как маленький делает большому минет, дед говорит:

— А теперь большой сделает маленькому анальный секс.

После того как все кончается, дед неспеша садится в свой «Запорожец» и спокойно уезжает. Маленький нервно орет:

— Ну старый козел.

Большой не спеша с удовольствием раскуривает сигарету и обращается к маленькому:

— А по мне так мужик ничего.



Приходит мужик домой, а его подруга говорит:

— Все, я от тебя ухожу.

— Почему? — спрашивает мужик.

— Потому что я узнала, что ты педофил.

— Х-м, а не слишком ли умные слова для десятилетней девочки?



Вовочку выгнали из кабинета за то, что он пукнул у доски. Вовочка стоит у двери и думает: «Где логика? Где разум? Меня выгнали, а сами остались!!!».



Подъехал Илья Муромец к камню, прочитал на нем надпись и заплакал. Ибо было там начертано: «Здесь покоятся Змей Горыныч. Он

был рожден, чтобы летать, имел пламенное сердце и к тому же владел тремя языками».



И правда, мужчины — существа замкнутые. Ведь мужское начало находится там же, где и мужской конец.



Два часа ночи. Стук в дверь. Хозяин открывает, а там мужик:

— Слушай, мужик, помоги. Подтолкни меня, я тут за углом.

Хозяин:

— Мужик, ты чего, офигел, третий час ночи!

Лег спать, а его жене не спится.

— Что ж ты так, может быть, у человека беда, может быть, ему очень надо.

В общем доконала она его. Пошел, собрался, оделся, выходит из подъезда:

— Мужик, ну ты где?
— Да я здесь, на качелях.



Объявление в службе знакомств:

«Молодой человек ищет женщину, друга, собеседника и любовницу в одном лице. Если придут все четверо, буду только рад».



Четвертый час ночи... Идет пятый час телефонного консультирования в связи с семейной проблемой клиента. Консультант:

— Скажите, а про самоубийство вы думали?
— Нет, что вы?
— А вы подумайте, подумайте!!!

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

АВТОКомисС. «Автозапчасти», 88 км МКАД.

Тел.: 405-6425, 778-2668

АВТОКомисС. «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»& Люберецы, Новорязанское ш., 5.

Тел.: 559-0378, 559-0093

«Автополис+». 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

AЗС «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. Дурыкино

«Арката». 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

МПВП (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 РАСПРОСТРАНители

«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 Паблисинг». 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

