

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОПАК

AUTOTRUCK

№1 2003



«Атлеты» и «марафонцы» XXI столетия



SCANIA

НОВЫЕ МОДЕЛИ
СЕМЕЙСТВА
SCANIA GRIFFIN



Лидер продаж 2002 года

тягач GRIFFIN 4x2 - 61 000 Евро

низкорамный седельный тягач 4x2 - 64 000 Евро

мощный седельный тягач 6x4 - 72 000 Евро

самосвал 6x4 с кузовом 11 м³ - 96 000 Евро

цены указаны с учетом таможенной очистки включая НДС

ЦЕНТРЫ ПРОДАЖ

СКАНИЯ-РОССИЯ
(дистрибутор)
М.О. Голицыно,
Одинцовский р-н,
Минское шоссе, 43 км
тел. (095) 787-5000
факс (095) 787-5002

СКАН-ЮГО-ВОСТОК
М.О., Люберцы, 115 кв.
ул. Шоссейная, д.42а
тел. (095) 559-3154
факс (095) 503-8344

НОРДТРАКСКАН
Москва,
ул. Полярная, 31а
тел. (095) 473-0000
факс (095) 477-3038

СКАНИЯ СЕРВИС
М.О. Голицыно,
Одинцовский р-н,
Минское шоссе, 43 км
тел. (095) 787-5000
факс (095) 787-5002

ПЕТРОСКАН
Санкт-Петербург,
ул. Софийская, 6
тел. (812) 326-1588
факс (812) 326-1588

ВОЛГАСКАН
Н.Новгород,
ул. Ошарская, 95
т. (8312) 31-7340
ф. (8312) 31-7341

УРАЛСКАН
Екатеринбург,
Сибирский тракт, 57
т. (3432) 61-7150
ф. (3432) 61-6119

Всему свое время, но каждому свое

1000

То, что наши чиновники умеют во время сделать правильное тело движение, ни у кого не вызывает сомнения. Не о великом их думы и даже не о нас: о кресле и кормушке, обеспечивающих безбедное существование. С экранов телевизоров и со страниц печатных изданий они в поте лица трудятся на благо России. Днем и ночью работают, работают и работают. Только позитивных сдвигов в экономике почти никаких.

Чередное повышение цен и таможенных пошлин продлевает агонию умирающих предприятий. А высокие цены на нефть создают минимую иллюзию экономической стабильности в стране. Не дай Бог цены на «черное золото» пойдут вниз. Во всем мире это будет означать рост потребления и, как следствие, рост производства. Для нашей страны это будет очередным кризисом и одной рухнувшей надеждой больше. Мы не развиваем современную высокотехнологическую экономику. Таковой являются и грузоперевозки автотранспортом.

Состояние транспорта в стране – следствие развития экономики. А экономикой рулят чиновники. Скандал, связанный с попыткой лишить Россию доступа к международной системе страхования и возможности выполнять международные перевозки по Kornet TIR, привел к волнениям в среде перевозчиков. Основание – нарушение перевозчиками таможенных правил. Ни для кого не секрет, что 90% грузов растаможиваются в «серую» или в «черную». Да, перевозчики об этом знают, да, они идут на нарушения. Но их к этому вынуждают, с одной стороны, владельцы груза, а с другой... ГТК. Да, именно доблестные таможенники, вступив в сговор с грузовладельцами, обеспечивают последних «коридорами». Не безземдно, конечно. Поэтому в таможенные учебные заведения очередь из абитуриентов, как в свое время к Мавзолею.

Нельзя провезти груз через границу, минуя таможню. И именно тамож-

ня должна нести ответственность за эти нарушения. Вместо того чтобы бороться с коррупцией в своих рядах (что я говорю!) или привлекать к ответственности владельцев грузов, ГТК нашел «козлов отпущения» в лице перевозчиков и «прессы» их по полной. Но нарушение перевозчика только в том, что он знает или догадывается о сговоре таможенника и грузовладельца. Если «встать в позу» и отказаться от «коридора» – лишишься загрузок. И остается только ждать команды на время и место прохождения границы, выполняя требование государственных чиновников в лице таможенников.

Поэтому международные перевозчики решили в декабре 2002 года устроить акцию протesta против произвола чиновников. Чиновники, ответственные за транспорт, узнав об этом, вовремя подсуетились и приняли участие как бы на стороне перевозчиков. Немножко организационной суэты – и волки сдохли и овцы съедены. Все вернулось на круги своя. Чиновники в креслах – перевозки в заднице. Вместо громкой акции слабый пшик. Страна так и не узнала своих героев. Пока.



В номере

1/2003:

2

Всему свое время, но каждому свое
Новости
Новости

Те же яйца, только в профиль
Профсоюз разбушевался
Ford F-150: новое издание

Карпатские мотивы, или Три дня по Румынии
Iveco Euro Trakker
О тех, у кого за 400

Прибыль по-немецки
«Атлеты» и «марафонцы» ХХI столетия
Новости

Шоферская страничка
Слезам чиновников не верить!
1000-й вахтовый автобус «Урал»

Самосвал-переросток
Грузоперевозки
Автобазар

Допустимые нагрузки на шины АТС
Freightliner: семь лет свободы
Длинные и желтые

Дакар-2003: очередная победа КАМАЗов!
Классификация моторных масел
Полторы тысячи городских лайнеров

Антифриз для грузового транспорта
Объявления
Подписка

Аnekdoty



1	от редакции
4	новости
6	новости законодательства
8	крик души
10	закон и человек
12	легкий вес
16	встречи на дорогах
19	спецтехника
20	испытания
26	делимся опытом
32	выставки
44	новости
46	нам пишут
48	делимся опытом
51	веки
52	гигантомания
54	рынок
56	рынок
58	ликбез
60	архив
64	автобусы
66	спорт
68	ликбез
70	архив
75	ликбез
76	продаю
78	подписка
80	юмор



АвтоТрак

Учредитель: ТОО фирма «Таис»

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

Оптовые распространители:

«Медиа группа Логос» 974-2131

ООО «Агентство ОДА» 974-2132

«ДМ-Пресс» 231-1224

Изд-во «КОЛЕСО» 286-3518

Межрегиональный профессиональный

Союз водителей-профессионалов

746-0511, 721-7052

«Азбука», Челябинск, (3512) 33-4883

Санкт-Петербург

Изд-во «Алфамер Паблисинг», (812) 275-3327

«Терция», (812) 528-8636

ООО «Союзпечат», (812) 323-9833

ООО «Пресс», (812) 245-5382

Магазины «Балткам», (812) 245-2448

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 несет ответственность за содержание рекламных объявлений.





■ Минимальный транспортный налог в Челябинске

Губернатор Челябинской области Петр Сумин утвердил областной закон «О транспортном налоге». Закон вступает в силу 1 января 2003 года и определяет ставки транспортного налога на территории Челябинской области. Владельцы легковых автомобилей будут платить от 3 до 20 рублей за лошадиную силу (в зависимости от мощности двигателя). Владельцам мотоциклов и мотороллеров придется платить от 1 рубля 20 копеек до 2 рублей 70 копеек, владельцам автобусов – от 8 до 12 рублей, владельцам грузовых автомобилей – от 8 до 28 рублей, владельцам мотосаней и снегоходов – от 5 до 10 рублей за лошадиную силу.

Минимальные ставки транспортного налога, установленные на Южном Урале, стали поводом для самого широкого обсуждения на всей территории Уральского федерального округа. Согласно аналогичному закону, который подписал губернатор Свердловской области Эдуард Россель, транспортные средства на Среднем Урале облагаются значительно большим налогом. Владельцам легковых автомобилей придется платить от 5 до 30 рублей за лошадиную силу, владельцам мотоциклов – от 2 до 6 рублей за лошадиную силу, владельцам автобусов – от 10 до 20 рублей за лошадиную силу.

Таким образом свердловские автолюбители оказались в менее выгодной ситуации, чем их челябинские коллеги. Не исключено, что автолюбители, а также целые предприятия, специализирующиеся на коммерческих перевозках, в целях экономии перерегистрируются и будут платить налог в бюджет Челябинской области.

■ Кондуктор выкинула из трамвая безбилетника

В Магнитогорске подростка, не заплатившего за проезд, выкинули из трамвая. 14-летний подросток с закрытой черепно-мозговой травмой доставлен в одну из городских больниц.

Как сообщили в отделе информации ГУВД Челябинской области, в ходе разбирательства по факту насечения телесных повреждений выяснилось, что подросток ехал в общественном транспорте, однако денег или проездных документов при нем не оказалось. Некоторые пассажиры предлагали оплатить его проезд, однако кондуктор – 42-летняя женщина – при помощи одного из пассажиров выкинула мальчика из трамвая. Кондуктор задержана, сотрудники милиции расследуют обстоятельства случившегося.

■ Петрозаводск приобретет подержанные импортные автобусы



Экономический совет при главе самоуправления Петрозаводска принял решение о выделении 3 миллионов рублей из фонда развития города на покупку автобусов для общественного транспорта. По расчетам специалистов, для нормальной работы общественного транспорта города необходимо 250 больших машин. На сегодняшний день в Петрозаводске выходят на маршруты только 30 автобусов и порядка 80 троллейбусов. Несмотря на то что в городе работают 500 маршрутных такси, проблема автобусного сообщения остается острой.

Члены экономического совета высказались за приобретение 7 подержанных импортных машин, поскольку выделяемых денег не хватит даже на 2 новых отечественных ЛиАЗов. Специалисты муниципальной автоколонны остановили свой выбор на нескольких моделях автобусов – это всем известные «Скания», «Вольво» и «Икарус». Уже на следующей неделе петрозаводские эксперты отправятся в командировку, где лично проведут осмотр техники и обсудят условия договора с поставщиками.



■ В Ставрополе будут собирать МАЗы

Руководство Ставрополя, побывавшее на днях в Минске, заинтересовалось автобусами Минского автомобильного завода. Результатом стало соглашение по сборке белорусских автобусов в краевом центре, которое подписали глава администрации города Д. Кузьмин, 1-й зам. генерального директора РУП «МАЗ» А. Тутубалин и 1-й зам. председателя «Государственной инвестиционной корпорации» В. Кожемякин.

Белорусская сторона взяла на себя обязанности по поставке машинокомплектов, а также по обучению персонала. В свою очередь администрация города намерена создать новое предприятие для производства, сбыта и сервисного обслуживания автобусов, сообщают пресс-служба администрации Ставрополя.

■ Сбивший женщину грузовик вернул ей зрение

53-летняя тайка Витву Мияге была слепа с 10 лет. Однажды, возвращаясь из церкви, она угодила под проезжающий мимо грузовик. Водитель успел среагировать и затормозить, так что под колеса тайка не попала, лишь ударилась о бампер грузовика. Однако водитель, который не снизил скорость на пешеходном переходе, был прощен властями. Дело в том, что от удара к Мияге вернулось зрение. Теперь Мияга наслаждается рассветами и закатами, а водитель грузовика счастлив от того, что у него не отняли права.

■ КАМАЗ завершил отправку первых 100 грузовиков

3 декабря КАМАЗ завершил отправку первых 100 грузовиков из числа 500 единиц, реализацию которых по новой лизинговой схеме субсидирует Татарстан, сообщает пресс-служба компании. Главный бухгалтер ОАО «КАМАЗ» Евгений Гольдфайн, координирующий работы по этому направлению деятельности компании, сообщил, что новая схема предоставления лизинговых услуг по грузовым автомобилям опирается на недавно принятый федеральный закон о лизинге.

Применяется схема передачи автомобилей в долгосрочную аренду сроком на три года. Оформление должно происходить через дилерскую сеть и фирменные автоцентры КАМАЗа. Аванс составляет 30% от стоимости автомобиля. Клиент выплачивает арендную плату, которая даже меньше процента инфляции, и плату за выкуп без учета налогов. По согласованию с КАМАЗом арендатор может передать грузовик в субаренду. Автомобиль на время выкупа остается на балансе ОАО «КАМАЗ», который, как основной и единственный арендодатель, берет на себя обязательство по оплате налога на имущество, транспортного налога, а также выплачивает проценты по банковским кредитам и страхование финансовых рисков. «В то же время КАМАЗ не отказывается и от сотрудничества с лизинговыми компаниями, работающими по традиционной, классической схеме «производитель – дилер – лизинговая компания – клиент», – сказал главный бухгалтер ОАО «КАМАЗ». – Партнеры уже поверили в камазовскую продукцию, в наш бизнес и все активнее направляют свои ресурсы в это взаимовыгодное дело».

В настоящее время проектная группа ОАО «КАМАЗ» отрабатывает бизнес-процесс по лизинговой продаже автомобилей в 2003 году. Предусматривается реализовать в течение года через эту форму работы на рынке от двух до шести тысяч грузовиков.



■ Минфин предложил определять страховые тарифы через лошадиные силы

Министерство финансов России выступило с новыми предложениями по обязательному страхованию гражданской ответственности автовладельцев. Минфин, сообщает «Интерфакс», хочет еще более дифференцировать предложенные страховщиками тарифы. Размер страхового взноса, по мнению министерства, должен зависеть, помимо прочего, и от количества лошадиных сил в автомобиле.

Напомним, что несколько дней назад Департамент страхового надзора Минфина уже представил свой вариант страховых тарифов (кстати, точно совпадающий с предложениями, разработанными самими страховщиками). В соответствии с этим вариантом тариф зависит от возраста водителя, его стажа и степени аварийности, а главное, является очень высоким – обязательная страховка получается заметно дороже нынешней добровольной. Окончательный вариант страховых тарифов должен быть определен по согласованию Минфином, Минэкономразвития, МВД, Госкомстата, Минтрансом, Минюстом и ГТК до 25 декабря 2002 года. После этого предложения будут внесены в правительство, доработаны в аппарате кабинета министров и направлены на подпись премьер-министру РФ. Как отмечают эксперты, «ожидать утверждения тарифов ранее, чем к весне, не стоит».



■ Поймана банда угонщиков грузовиков

В Новгороде пресечена деятельность группы угонщиков грузовиков. Как сообщили в областном УВД, группа была вскрыта в результате совместных действий сотрудников уголовного розыска Санкт-Петербурга и Новгорода. По данным милиции, на территории одной из овощебаз в Новгороде работники правоохранительных органов обнаружили три грузовика, угнанные с апреля по октябрь 2002 года в Калининском и Приморском районах Санкт-Петербурга, а также рефрижератор. По информации источника, автомобили были уже подготовлены к перепродаже, в частности, на их двигателях перебиты номера. В настоящее время похищенные грузовики возвращены в Санкт-Петербург. По факту кражи автотранспортных средств возбуждено уголовное дело.

■ Российские КамАЗы будут собирать в Эфиопии

Россия подпишет с Эфиопией соглашение, по которому в этой стране будут созданы производства по сборке автомобилей «КамАЗ», «Ока» и др. Как сообщает «НТА-Приволжье», об этом говорится в программе развития торгово-экономического и научно-технического сотрудничества между Россией и Эфиопией. Помимо этого, в программу среди основных проектов включены производство на территории Эфиопии автобусов на базе камазовских шасси и организация сервисного обслуживания КамАЗов.

НОВОСТИ



Дорожный налог

Во втором номере нашего журнала мы писали о том, что Правительство РФ внесло в Государственную думу РФ проект закона который, подразумевал отмену налога с владельцев транспортного средства и вместо него вносил изменения в Налоговый кодекс РФ (далее НК), вводя новый транспортный налог. Хотя от изменения названия, по существу, ничего не изменилось. Единственное, что радовало в проекте закона, внесенного в Думу, это то, что законом устанавливалась предельная ставка налога, которую местные власти могут взимать с т/с исходя из мощности двигателя. До настоящего времени каждый субъект РФ устанавливал налоговую ставку самостоятельно, можно сказать, с потолка, безо всяких ограничений. Однако в Государственной думе проект закона претерпел значительные изменения, причем не в лучшую сторону.

Итак, с 1 января 2003 года вводятся новые базовые ставки налога с владельцев транспортных средств.

Объект налогообложения

	Налоговая ставка в руб.
Автомобили легковые	
с мощностью двигателя	
(с каждой лошадиной силы):	
до 100	5
свыше 100 до 150	7
свыше 150 до 200	10
свыше 250	30
Грузовые автомобили	
с мощностью двигателя	
(с каждой лошадиной силы):	
до 100	5
свыше 100 до 150	8
свыше 150 до 200	10
свыше 200 до 250	13
свыше 250	17

Можно было бы порадоваться таким низким ставкам налога, но опять-таки, как и в старом законе, законодатели оставили лазейку для субъектов РФ. А именно, указанные в таблице ставки налога могут быть увеличены местными законодательными органами власти в ПЯТЬ РАЗ !!!

То есть если местные власти захотят, то на законных основаниях могут брать, например, с владельца 300-сильного грузовика $17 \times 5 \times 300 = 25\ 500$ руб. (т.е. более \$800). По-моему сильно. В Мосгордуме уже рассматривается проект закона, о повышении в Москве ставок транспортного налога в 1,3 – 1,5 раза по сравнению с нынедействующими.

Если ранее, продав или передав машину по доверенности с правом владения, управления и т.д., налог должен был оплачивать человек, указанный в доверенности, то с 1 января налогоплательщиком будет исключительно лицо, на кого зарегистрировано транспортное средство.

Кроме того, с первого января при снятии или постановки на учет транспортного средства исчисление суммы налога производится исходя из количества месяцев, в течение которых данное транспортное средство было зарегистрировано на нало-

гоплательщика. То есть если я в мае снимаю машину с учета, то платить налог буду только за 5 месяцев. Кто ставит машину на учет, платить будет за 7 месяцев. Иными словами, канули в Лету времена, когда в случае покупки/продажи машины за нее брался налог и с продавца и с покупателя.

И напоследок самая хреновая новость для тех, кто налоги платить не любит, а талоны о прохождении ТО покупает сами знаете, у кого. Теперь сотрудники ГИБДД после постановки машины на учет обязаны в течение 10 суток сообщить в налоговые органы информацию о лицах, которые ставят на учет транспортное средство. Мало того, дважды в год органы ГИБДД будут сообщать в Налоговую инспекцию сведения о транспортных средствах, а также обо всех связанных с ними изменениях.

Так что есть вероятность, что к лету следующего года многие автовладельцы начнут получать из налоговой уведомления о том, что им необходимо оплатить задолженность по налогу плюс пени, плюс штрафы.

Упрощенка

В том же, втором, номере журнала мы рассказали вам о том, что Президент РФ выступил с законодательной инициативой и им был внесен в Государственную думу РФ проект закона, предусматривающего снижение количества налогов и упрощение системы налогообложения для частных предпринимателей и малых предприятий.

И вот закон принят и начинает действовать с 1 января 2003 года.

Итак, какие плюсы и минусы перехода от обычной системы налогообложения на упрощенную?

Правом на применение упрощенной системы обладают индивидуальные предприниматели и организации, если отвечают двум основным требованиям: наличие не более ста наемных работников и стоимость амортизируемого имущества организации, находящегося в ее собственности, не должна превышать 100 млн. руб.

Упрощенная система налогообложения заменяет уплату НДС (20% с валового дохода), налог с продаж (5% с валового дохода), налог на доходы (13% с чистых) и единий социальный налог в части взносов в территориальный и федеральный медицинские фонды (3,4% и 0,2%).

Вместо этого они по своему выбору оплачивают 15% с чистых денег и 9,6% с чистых денег взнос в Пенсионный фонд либо 6% с валового дохода и 9,6% с чистых денег взнос в Пенсионный фонд. В 2005 году выбор ограничится и останется только возможность перехода на упрощенку, предусматривающую уплату 15% с чистых денег и 9,6% с чистых денег взнос в Пенсионный фонд.

Отчетность будет представляться, скорее всего, квартально. Налоговый кодекс очень обтекаемо закрепил подачу деклараций [во множественном числе] раз в квартал. Отдельно будет разработана и отчетность по взносам в Пенсионный фонд.

Перейти на упрощенную систему можно путем подачи в налоговую заявления в период с 1 октября по 30 ноября перед тем годом, в котором вы собираетесь перейти на упрощенку.

То есть для тех, кто хочет перейти на упрощенную систему с января 2003 года, заявление в налоговую необходимо подать до 30 ноября 2002 года. Вновь зарегистрированные индивидуальные предприниматели, изъявившие желание перейти на упрощенную систему налогообложения, могут подать заявление о переходе на упрощенную систему одновременно с постановкой на учет в налоговую.

По нашим подсчетам, налоговое бремя для предпринимателей и малых предприятий снизится с 1 января примерно в 2 – 3 раза. Очень сильно!

Бланк заявления о переходе на упрощенную систему налогообложения

вы можете найти по адресу:

<http://tradeunion.narod.ru/zakon/blankupr.htm>

Бесплатные консультации по вопросам, связанным с получением пропусков и лицензий, а также по вопросам налогообложения частных предпринимателей, вы можете получить по телефону Межрегионального профессионального союза водителей (095) 283-0854 по рабочим дням с 13 до 21 ч.

Эвакуация

Мы часто получаем письма, что только благодаря нашим публикациям и разъяснениям удается доказать правоту перед сотрудниками ГАИ. Поэтому водители копируют наши статьи и возят их с собой, чтобы при разговоре с сотрудниками ГАИ было на что ссылаться.

Почти каждый перевозчик хоть раз в жизни буксировал эвакуатором свой сломавшийся автомобиль до стоянки или к месту ремонта. Одно дело, когда происходит буксировка одиночного тягача или автомобиля, другое дело, когда требуется эвакуировать сцепку целиком. Часто это единственный способ выйти из положения. Но возникают проблемы с блюстителями порядка на дорогах. Комбинация эвакуатор – тягач – полуприцеп не укладывается в российские нормативы по длине автопоезда. Тогда начинаются вымогательства со стороны сотрудников ГАИ, и немало денег оседает в их карманах. Один из московских автокомбинатов, занимающийся эвакуацией грузовиков, попросил нас разъяснить, что можно, а что нельзя при эвакуации грузовика. Вот, что ответило нам ГУ ГИБДД.



МВД РОССИИ

Служба общественной безопасности

Главное управление
Государственной инспекции
безопасности дорожного движения

101990, Москва, ул.Мясницкая, 3

26.06.02 г. № 13/ц - 2955
на № г-0981/ЦС от 28.05.02

Г Секретарю ЦС МПВП

А.В. Кочетову

129301, Москва,
ул. Б. Галушкина, 14/2-21

На Ваш запрос в ГУГИБДД СОБ МВД России сообщаю следующее.
Правила дорожного движения (пункт 20.4) не ограничивают длину состава транспортных средств при буксировке, а раздел 23 Правил регламентирует только порядок перевозки грузов и не распространяется на случаи буксировки механических транспортных средств.

В связи с этим буксировка автопоезда общей длиной более 20 м Правилами не запрещается и требование сотрудников ГИБДД о наличии у водителя буксирующего транспортного средства специального разрешения неправомерно.

Заместитель начальника


А.Ю. Якимов



Только в профиль

Дмитрий ЗЛЕНКО

8

ТЕХ

Чувство несправедливости знакомо каждому из нас. С этим чувством мы взрослеем, проживаем все сознательные годы, ну и, в конце концов, умираем... Любой человек, чьим куском хлеба является автомобиль, подтвердит утверждение, что наибольшее количество несправедливости ему приходится претерпевать от инспекторов ГИБДД.

В прошлом году в «Автотраке» был материал «Быть оправданым», в котором речь велась о том, как несправедливо, но вполне законно можно у водителя отобрать водительское удостоверение. Эта история получила продолжение. Причем с весьма несправедливым концом.

Так и не дождавшись приглашения из ГИБДД для разбирательства моего дела, решил поехать к ним сам. Приехав в родное отделение, узнал, что по всем вопросам нарушения ПДД и лишения прав мне надо ехать в совершенно другой район Москвы. Но что забавно, все протоколы и водительские удостоверения приходят сначала в районные отделения ГИБДД, а затем в картонных коробках направляются уже в окружную ГИБДД.

В окружной ГИБДД дела о лишении прав рассматриваются

лишь два раза в неделю. Хотя, рассматриваются — громко сказано. Просто начальник отделения, а затем инспекторы решают: наказать тебя штрафом или передать дело в народный суд. Но, чтобы было принято хоть какое-нибудь решение, нужно отстоять три огромные очереди: первую к секретарше начальника отделения, которая в журнале регистрации смотрит, пришли ваши права или нет, затем к самому начальнику, который, не вчитываясь, ознакомится с копией протокола и напишет рекомендацию инспекторам, в какое русло им направить дело: в суд или в сберкассу, и затем очередь к самим инспекторам. Короче, одного дня для возращения водительского удостоверения вам вряд ли хватит. Многие лишенцы (водители, лишенные прав) занимают очередь в 6–7 утра.

После полутора часов пребывания в очереди попал в кабинет начальника. Угрюм, немногословен... Взял у меня копию протокола и прочитал только ту строчку, где написано место нарушения. Глубоко вздохнул, с раздражением покачал головой:

— Опять Краснодарский край...

Поставил дату и свою подпись.

— Теперь мне куда?

— На первый этаж в девятый кабинет, — пробурчал он. — Там решат, как с тобой быть.

Девятый кабинет нашел без труда — его выдавала огромная, часа на три-четыре очередь... По самым скромным подсчетам, в ней, очереди, было человек тридцать. Интереса ради спросил у присутствующий, мол, кто лишился прав в Краснодарском крае? Тринадцать человек нехотя подняли руки. Разговорившись с

братьями по несчастью, я узнал, что многие из них остались без водительских удостоверений при таких же обстоятельствах, что и я. Но нашлось шесть человек, которые якобы проехали на красный свет:

— Горел зеленый, затем неожиданно включился желтый и меньше чем через секунду красный, — вспоминает мужчина в спортивном костюме. — На перекресток я выехал на красный. Но я и не мог иначе — среагировать не успел. За перекрестком стоял гаишник, словно меня и ждал... И вот я здесь.

Очередь хоть и медленно, но продвигалась. Из девятого кабинета выходили все с одинаково кислыми физиономиями. Кого в суд направляли, кого в сберкассу — в общем, хрен редьки не спаще... Всех моих братьев по несчастью направили в сберкассу.

— Я думал в суде смогу свою невиновность доказать, — с досадой в голосе говорит мужчина в спортивном костюме. — А там их свидетель написал такого, что в суде меня точно признают виновным. Да и суда еще сколько ждать!

Через три с половиной часа подошел и мой черед. Изложил инспектору все как было. Она внимательно выслушала, затем вслух прочитала мне показания свидетеля и рапорт инспекторов. Свидетель, разумеется, написал все под дудку остановивших тогда меня инспекторов, поскольку письменные показания очень сильно разнились с показаниями устными. Более того, в рапорте не было фамилии Алексейцев. Вместо нее была какая-то другая. Совпадало все: номер нагрудного знака (23-2361), звание (младший лейтенант), должность (командир взвода), но не совпадали

ФИО. Обидно. Если бы я знал, когда писал материал «Быль о правах», что фамилия Алексейцев — псевдоним младшего лейтенанта, я бы его называл иначе, по номеру нагрудного знака, «инспектор 23-2361».

По большому счету, в кабинете №9 мне было все равно, Алексейцев он или, скажем, Жопкин, — для дела это не имело ровным счетом никакого значения. Я понял одно, что мне, как и моим предшественникам, искать в суде справедливости не придется — бесполезно, да и себе дороже выйдет.

— Давай я тебе штраф минимальный выпишу, — с сочувствием произнесла инспектор. — Честно тебе скажу, в суде ты проиграешь. Ведь не будут же двух инспекторов и свидетеля привозить в Москву из Краснодарского края по такому пустяку. Судье на основании рапорта и показаний их свидетеля проще будет лишить тебя права... На месте тебе с ними надо было разойтись.

Штраф хоть и минимальный, но разорил меня на 300 рублей. Да и в сберкассе отстоял добрых 45 минут. Странные вещи происходят в нашем государстве: новый КоАП, вступивший в силу с 1 июля 2002 года, был призван встать на защиту интересов водителей и всяческим образом ограждать их от произвола дорожных милиционеров, на деле, увы, осталось все без изменений — те же яйца, только в профиль. Как чмырили водил не за что, так и чмырят. А самое обидное, справедливости не найти.

Мы пишем о подобных случаях вовсе не для того, чтобы поплакаться. Скорее, мы хо-

тим прояснить ситуацию и помочь разобраться в ней. Вот вам еще пример из жизни, когда сотрудник ГИБДД пытается сделать из ни в чем не виновного водителя виноватого...

Было это не так давно. Остановили меня для проверки документов на стационарном посту ДПС. С документами у меня все было в полном порядке, однако инспектору не понравилась рукописная доверенность. В ней не было указано срока действия.

— В вашей доверенности не оговорено, на сколько она вам выдана, а значит, она недействительна, — отрапортовал инспектор. — Машину сейчас вашу мы на эвакуаторе отправим на штрафстоянку до полного разбирательства... Пройдемте со мной в будку.

Прошли в будку. Инспектор пробил машину на угон. Все чисто. Затем он долго и заискивающе смотрел на меня, словно голодная дворняжка...

— Ну что? Я вызываю эвакуатор или договоримся?

— Да тут и договариваться не о чем...

— То есть как не о чем? Доверенность-то у тебя не действительна...

— Если в доверенности не оговорен срок ее действия, то по закону она действительна в течение трех лет с момента подписания.

После этих слов инспектор стыдливо опустил глаза, молча вернул документы и первым покинул будку. То ли он и впрямь не знал о том, что я ему сказал (хотя это весьма сомнительно), то ли на бабки хотел развестись... Подобные случаи на дорогах, увы, не редкость, скорее, даже закономерность...

Подобные случаи на дорогах, увы, не редкость, скорее, даже закономерность...



Получив грозный и, мягко выражаясь, не очень корректный ответ на наши публикации, мы поначалу не хотели публиковать эти угрозы, но, подумав, решили, что будет корректным решением дать высказаться со страниц нашего журнала и оппонентам. Слишком грубые фразы и наезды мы вычеркнули. Но суть того, что под вывеской «СГРиУ» работают обыкновенные вымогатели, от этого не меняется. Итак цитируем.

P.S. Так как в № 5 за 2001 г. Вашего журнала деятельность нашей организации фактически связана с процессом «минета» (редакция журнала в предисловии) в исполнении г-на Котова, то надеемся на публичные извинения в наш адрес. В противном случае этот случай не останется без внимания Комитета РФ по печати, который выдал лицензию журналу «Автотрак».

Профсоюз разбушевался

«Самоутверждение через вседозволенность» – похоже, этот ницшеанский принцип крепко освоил председатель ЦС МПВП г-н А. Котов, который довольно оригинально отстаивает интересы всех членов этой организации. Попытаемся разобраться, кого и за какие грехи обвиняет А. Котов, на какие принципы опирается и какие цели стремится достичь публикацией в журнале «Автотрак» (№ 5/2001 и № .../2002) двух статей, касающихся проблем нарушения санитарных правил и норм со стороны предприятий и организаций, занимающихся перевозкой автотранспортом продуктов питания. Автор – некто А. Кочетов, но уж очень этот псевдоним похож на вышеупомянутую фамилию (Кочетов). (Кочетов и Котов – разные реально существующие люди. – Прим. ред.)

Итак, исходим из очевидного факта – роста числа автотранспорта, водители которых имеют просроченные, оформленные ненадлежащим образом или даже поддельные санитарные паспорта, а также несвоевременно проходят или игнорируют работы по дезинфекции автомашин. Отсюда и обеспокоенность городских властей по поводу такого рода предпосылок к резкому обострению санитарно-эпидемиологической обстановки в столице, способных привести к весьма тяжким последствиям.

Основной фигурант в статьях – НП «СГРиУ», которое, по утверждению автора обеих статей, «совместно с правоохранительными и контролирующими органами создали десятки постов по проверке транспортных средств, перевозящих продукты питания на предмет выявления нарушений санитарного законодательства, проверки правильности оформления санпаспортов и

своевременности прохождения дезинфекции» (дословно). Автор констатирует, что за спиной СГРиУ – Правительство Москвы, санэпидстанция Москвы, Московская транспортная инспекция, а прикрывают ее (этую фирму) чиновники, облеченные властью. Однако далее он, довольно высокое должностное лицо, почему-то не призывает грузоперевозчиков поддержать логичные меры столичных властей навести порядок в этой сфере жизнедеятельности, а как раз наоборот – «посыпать»...

Так что это за структура – Некоммерческое партнерство «СГРиУ», которая взяла на себя функции координатора предпринимаемых исполнительской властью Москвы мер, и что в этом крамольного? По официальным данным Московской регистрационной палаты, НП «СГРиУ» создано в 2000 г. Одним из инициаторов и учредителем выступил «Союз предпринимателей –

ветеранов ОВД», которым на долю беспредел в предпринимательской деятельности. В последние два года НП «СГРиУ» сделало акцент на контроль санитарного законодательства, исходя из логики ст. 42 Конституции РФ, согласно которой «каждый имеет право на благоприятную окружающую среду, достоверную информацию об ее состоянии и на возмещение ущерба, причиненного его здоровью или имуществу экологическим правонарушителям...».

НП «СГРиУ» в конце 2001 г. выступило инициатором создания регионального общественного объединения «Экология». Дело в том, что к этому времени учредители РОО «Экология» решили скорректировать свою деятельность в области общественного контроля за окружающей средой, о чем было заявлено в марте 2002 г. в письмах начальнику ГУВД г. Москвы и в Департамент





природопользования и охраны окружающей среды.

В соответствии с указанием зам. начальника ГУВД В.Ф. Чемисова от 04.04.02 «...наладить взаимодействие в части, касающейся», объединение в последние месяцы активно развивает сотрудничество с Экологической милицией ГУВД по проверке необходимых для перевозки продуктов питания документов. В основе этого сотрудничества – необходимость реализации решения (п.6) Межведомственной антитеррористической комиссии Москвы от 02.04.2001 г.: «ГУВД г. Москвы совместно с ЦГСЭН обеспечить строгий контроль за наличием санитарных паспортов на автотранспорт и перевозку продовольственного сырья». Для сотрудников НП «СГРиУ» и РОО «Экология» – в большинстве бывших сотрудников правоохранительных органов, спецслужб и Минобороны, это решение

было не предметом насмешек, как для г-на Котова, а руководством к действию, актуальность которого подтверждается мнением авторитетных специалистов, в том числе Главного санитарного врача МЗ РФ (журнал «Вакцинация», №3 май/июнь, 2002), считающих, что «реальное состояние готовности органов государственной власти, заинтересованных министерств и ведомств к проведению мероприятий по ликвидации медико-санитарных последствий актов биотerrorизма и биокатастроф, пока не отвечает в полной мере потребностям страны».

Ниже мы все-таки обязаны прокомментировать бредовые мысли, изложенные в статьях А. Котова.

Так, в СП 2.3.4.1066-01 в.п.11.2 сказано, что «внутренняя поверхность кузова машины должна иметь гигиеническое покрытие, легко поддающееся мойке и дезинфекции».

С 1 июля 2002 г. действует новый КоАП, который отбивает охоту у горе-руководителей смеяться над штрафами в 50 руб., так как ст. 14.4 предусматривает штраф до 50 000 руб.

Составлять протоколы об административных нарушениях, предусмотренных ст. ст. 6.3; 8.1; 14.4 КоАП уполномочены также должностные лица органов внутренних дел (милиции).

Согласно ст. 28.1 КоАП протоколы являются поводами к возбуждению дела об административном правонарушении.

А согласно ст. 28.2 КоАП таким поводом являются материалы (акты проведения общественного экологического контроля за соблюдением санитарных норм), поступившие от общественных объединений, которыми и являются РОО «Экология», НП «СГРиУ».

Это только в воспаленном мозгу председателя ЦК профсоюза «непонятные люди бегают с непонятными документами, останавливая все машины у «рамсторов».

На самом деле, составлен перечень объектов на территории Москвы, где РОО «Экология» будет проводить общественный экологический контроль за СБЭН, одновременно проверяя, как работают врачи ЦГСЭН при обследовании автотранспорта, перевозящего продукты. Подчеркиваю, это общественность контролирует ЦГСЭН, а не наоборот!

Этот перечень доведен до префектов, начальников УВД, Департамента природных ресурсов. По закону в семидневный срок должны последовать либо мотивированный запрет, либо автоматическое разрешение. За год работы еще никто не отказал нашему общественному объедине-

нию (Правительство Москвы не имеет к этому никакого отношения).

Так вот, согласно утвержденному перечню общественные инспектора осуществляют свою деятельность, причем совместно с сотрудниками милиции, чтобы быстрее доходили статьи федеральных законов в том числе и до водителей, одураченных Котовыми, Кочетовыми и К°.

Владельцы автотранспорта, которые уже «послали» НП «СГРиУ» и заплатили штрафы по призыву профсоюза, могут обратиться к юристам РОО «Экология», которые помогут им вернуть деньги с руководителей профсоюза.

Что касается Останкинского мясокомбината, то особо интересующихся можем ознакомить с их договорными обязательствами с НП «СГРиУ». А также среди наших партнеров «Пепси-Кола», «Пармалат», Очаково, Завод шампанских вин и еще около 10 000 предприятий среднего и малого бизнеса. Это для тех, кто с трудом, но понял, что с законом надо дружить.

Генеральный директор С.В. Станкевич (НП «СГРиУ»)

Исполнительный директор Г.Е. Бакика (РОО «Экология»)

Вот так, дорогие перевозчики. Крутые «ветераны» всех войн и всех спецподразделений объединились, чтобы защитить животы москвичей от вздутия, а отсутствие санпаспорта этими ребятами приравнивается не иначе, как к биотerrorизму. По сути, мы все террористы. Но надо отметить, что с чувством юмора у руководителей «СГРиУ» все в порядке. Читайте Р. С. в начале статьи.





Ford F-150:

новое издание

Александр ЕВДОКИМОВ

По традиции первой представлена самая легкая серия, к которой и относится модель F-150. Эта модель невероятно популярна в Штатах не только в качестве развозного грузовичка, но как стильный и универсальный автомобиль для индивидуального пользования. Как водится, машина

предлагается в разных конфигурациях. Задне- и полноприводные модификации пикапа будут предлагаться с грузовыми платформами длиной 1,65, 1,95 и 2,4 м. (Кстати, чтобы владелец нового F-150, упаси Бог, не надорвался, ворочая задний откидной борт, конструкторы заботливо преду-



мотрели специальный торсион, который помогает этот самый борт откidyвать и закрывать. Этому торсиону даже имя придумали — Tailgate Assist! Такая вот «у них» любовь к потребителям...) Максимальная грузоподъемность F-150 выросла с 1 до 1,3 т при полной массе около 3,5 т. Масса

Страсть американцев к пикапам, давно ставшая притчей во языцах, уже превратилась в эпидемию национального масштаба. Ежегодно американский авторынок (самый ёмкий в мире) поглощает по нескольку миллионов машин этого типа. И уже больше 25 лет лидером продаж здесь остается Ford со своими знаменитыми полноразмерными пикапами F-Series. Так, в прошлом году в Штатах были проданы более 800 000 этих машин, что составило 23% от всех американских продаж концерна Ford Motor Company! Но похоже, что в Америке скоро начнется очередной всплеск пикапомании и в ближайшие годы вышеизложенные показатели продаж могут быть превышены. Дело в том, что на январском автосалоне в Детройте Ford представил новое поколение своего бестселлера, приурочив этот показ к 55-летнему юбилею семейства пикапов F-Series. Что же подготовил производитель будущим покупателям легендарной «Эфки»?

буксируемого прицепа выросла до 4303 кг. Всего предусмотрены пять вариантов комплектаций машины: от «рабочей лошадки» F-150 XL до нагло-роскошного F-150 Lariat. Как и раньше, покупатель сможет выбирать из трех кабин: короткой Regular Cab, удлиненной 2-дверной SuperCab и самой просторной 4-дверной кабиной SuperCrew. При этом первые две кабины удлинены на 15 см, что дает больше места пассажирам и их багажу. Сам салон создан заново. Одной из новинок здесь стал рычаг КПП, который по заказу можно перенести на центральный тоннель, разделяющий передние кресла. Почему это новинка? Потому, что почти на всех

американских машинах вообще и в пикапах в частности рычаг КПП традиционно расположен на рулевой колонке.

Много внимания конструкторы уделили и пассивной безопасности, создав фирменный комплекс Personal Safety System (персональная система безопасности). Он включает в себя сенсоры, которые встроены в сиденья водителя и переднего пассажира и регистрируют не только массу, но и положение сидящего. Попутно «умная» система еще и оценивает тяжесть столкновения, учитывает, пристегнуты водитель и пассажир или нет, и уже на основе всех этих данных регулирует силу раскрытия подушки безопасности.

Немало нововведений скрыто и под капотом. Для нового F-150 предложены два бензиновых мотора V8. Чтобы не строить двигатели с чистого листа, конструкторы взяли за основу известные по старому F-150 моторы серии Triton объемом 4,6 и 5,4 л, и серьезнейшим образом их модернизировали. Так, на обоих двигателях отправлен «в отставку» механический привод дроссельной заслонки. Теперь, нажимая на газ, водитель просто дает команду электронному блоку, который и регулирует степень открытия дросселя, позволяет добиться более быстрого, ровного и точного отклика мотора. Кроме этого, мотор объемом 5,4 л впервые оснастили таким техническим «деликатесом», как система изменения фаз газораспределения, позволяющая регулировать время открытия клапанов в зависимости от оборотов двигателя и нагрузки на него. В итоге мотор становится намного эластичнее и тяговитее на малых оборотах.

Немало внимания было уделено и шумовиброзоляции двигателей. Для этого моторы, например, установлены на гидроопорах, а сам моторный отсек получил новые звукоизолирующие материалы.

После модернизации двигатели прибавили в мощности. А по характеристикам крутящего момента эти бензиновые моторы вообще могут конкурировать с дизелями. Судите сами: двигатель объемом 5,4 л форсирован с 264 до 300 л. с., а его крутящий момент составляет 493 Нм. Агрегат же объемом 4,6 л выдает





231 л.с. при моменте в 393 Нм. Но главное в том, что у первого мотора 80% крутящего момента развиваются уже с 1000 об/мин (вот где проявляется система регулировки фаз газораспределения), а второй двигатель выдает 90% момента с 2000 об/мин! Что ж, паровозная тяга на «низах» всегда была визитной карточкой американских бензиновых «восьмерок»...

В трансмиссии особых революций не произошло. Прежний 4-скоростной «автомат» просто адаптировали под возросшие крутящие моменты двигателей. Разда-

точная коробка на полно-приводных версиях имеет как механическое, так и электронное управление.

А вот в шасси изменений побольше и направлены они сообразно нынешним тенденциям на улучшение управляемости и повышение комфорта. Ничего не поделаешь — сегодняшнему покупателю подай грузовик с комфортом и дорожными повадками легковушки! И конструктора стараются... Так, жесткость кузова новичка выросла на 75%, что вместе с новой конструкцией опор снижает уровень вибраций, передаваемых на

кузов. Что касается улучшения поведения F-150 на дороге, то для большей устойчивости машины на 4 см расширена колея. Пикап также получил новую переднюю независимую подвеску, в которой пружина объединена в одну стойку с амортизатором. Рессоры заднего моста расширены до 7,5 см, а задние амортизаторы инженеры вынесли на внешнюю сторону рессор, поближе к колесу. В итоге пикап меньше кренится в поворотах, идет стабильней и точнее повинуется рулю. Кстати, вместо прежнего рулевого управ-

ления типа «шариковая гайка» на машине появился речевой механизм, который тоже добавил остроты в характер массивного грузовичка. Завершают картину вентилируемые дисковые тормоза с АБС и системой распределения тормозных усилий.

В Америке новичка начнут продавать с середины этого года, так что янки уже готовят кошельки. А как же отреагирует на эту премьеру наш рынок? Да никак! В России к таким машинам относились и пока относятся как к заморской экзотике, да и не торгуют у нас официально пикапами из-за отсутствия на них спроса. А если такие машины у нас и покупаются, то только ценителями, только для личного использования и ввозят пикапы в Россию либо самостоятельно, либо через «серых» дилеров. И не о каком коммерческом применении пикапа здесь речи не идет. В самом деле, надо быть большим оригиналом, чтобы отдать за нового «американца» больше \$40 – 50 тыс. (примерно в такие суммы может обходиться раставленный «кусок Америки»), а потом возить на нем пиво по ларькам...



II Всероссийский СМОТР МАСТЕРОВ АВТОМОТОРЕСТАВРАЦИИ

19-22 февраля 2003

МОСКВА
СОКОЛЬНИКИ

Единственная в России ежегодная специализированная выставка с участием ведущих отечественных и зарубежных компаний, работающих в сфере купли-продажи, реставрации, комплектации, обслуживания антикварной техники, предлагающих специальный инструмент, технологии, запчасти, материалы, литературу, консультации, необходимые небольшим реставрационным мастерским, коллекционерам, частным владельцам и любителям стационарных и редких автомототранспортных средств.

ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ:

РЕСТАВРАЦИЯ

восстановление двигателей, замена дерева, жестяные работы, пошив салонов, покраска

КОМПЛЕКТАЦИЯ

заказ оригинальных запчастей и материалов, изготовление деталей-реплик

ОБОРУДОВАНИЕ

специальный инструмент, оснастка, современные технологии

ОБСЛУЖИВАНИЕ

диагностика, текущий ремонт, средства по уходу, автокосметика

КОНСАЛТИНГ

юридические услуги, экспертиза и оценка, страхование, помощь в создании коллекций

СПЕЦИАЛЬНАЯ ЛИТЕРАТУРА

руководства по ремонту, справочники, каталоги запчастей, зарубежная периодика

МОДЕЛИ-КОПИИ

коллекционирование, маштабный моделизм

ПУТЕШЕСТВИЯ И ТУРИЗМ

туры за антикварными автомобилями, поездки на ретро-выставки, слёты, шоу

ПО ВОПРОСАМ УЧАСТИЯ ОБРАЩАТЬСЯ:

127560, Москва, а/я 94, e-mail: expo@oldtimer.ru, aks@exposokol.ru
Телефоны: (095) 363-91-01, 105-34-42, факс: (095) 363-91-03

СРЕДИ УЧАСТНИКОВ СМОТРА:

ведущие реставрационно-технические центры — ЗиС-М, Клуб кабриолетов и родстеров, Лекс, Мастерская Егоров и К, Мастерские Братьев-Пилотов, Молотов Гараж, Мотореставрация В.С. Введенского, Техноклассика, Эль-Моторс, Мастерские Ломаковского автомотомузея.

СМОТР ПОСЕТЯТ:

коллекционеры, реставраторы, владельцы и любители стационарной техники, представители российских и зарубежных музеев и ретро-клубов, делегация польских реставраторов, специальные гости из Германии.

В РАМКАХ СМОТРА ПРОЙДУТ:

- выставка-продажа стационарных автомобилей и мотоциклов,
- семинары и конференции по методам и приемам реставрации,
- юридический практикум по вопросам приобретения, постановки на учет и владения олдтаймерами,
- базар стационарных автомобилей, запчастей, аксессуаров и предметов коллекционирования.

ОРГАНИЗАТОРЫ:



Общероссийский
популярный
журнал
по истории
техники

КУЛЬТУРНО-ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
СОКОЛЬНИКИ

Карпатские мотивы, или Три дня по Румынии

Дмитрий Жигульский

16



Бухарест встретил 20-градусным теплом. После московского снега и минусовой температуры почти летнее тепло уже в румынском аэропорту подействовало расслабляюще. Осеннее турне по Румынии еще в Москве воспринималось как легкая прогулка – почти отпуск. Что в этой маленькой стране есть интересного и чем румыны могут удивить журналистов из Европы?

В советские времена Румыния ассоциировалась с обувью и мебелью. Далее очень быстрый расстрел Чаушеску и.... У меня полный провал памяти. Уже лет десять эта страна не напоминает нам о себе почти ничем. Информации никакой – как будто ее и нет в природе. Но не зря же Volvo Trucks именно Румынию выбрала для организации пресс-тура. Что общего между шведским производителем грузовых автомобилей и когда-то не самой богатой страной бывшего социалистического лагеря?

Первые цифры первой пресс-конференции объяснили почти все. В 2001 г. в маленькой Румынии проданы почти 2000 новых грузовых автомобилей ведущих европейских производителей полной массой более 18 т, причем 830 из них с

эмблемой Volvo. Напомню, что в России с населением в 7 раз больше за этот период проданы около 1500 (грузовики Tatra не включены) новых европейских автомобилей полной массой как до, так и свыше 18 т, включая развозные грузовики, тягачи, самосвалы и спецтехнику. Вторым «народным» иностранным грузовиком у румын является Iveco. Их продано в 2001 г. 660 штук. Третью строчку занимает Mercedes-Benz с 255 автомобилями. Эти цифры касаются только магистральных тягачей.

Румынские перевозчики очень активно осваивают международные автомобильные перевозки. Связано это с активизацией международной торговли между румынами и странами Европы. Россия же, к сожалению, не во главе этого списка.

Главной экспортной составляющей румынской экономики являются сельхозпродукция и сырье. Почти вся равнинная территория занята сельхозугодьями. Если бы не Карпатские горы, то Румыния напоминала бы одно большое вспаханное поле. Продукция с полей рефрижераторами везется не только в страны Западной Европы, но и на Ближний Восток. Грузовики с замороженными тушами баранов спешат в Саудовскую Аравию, причем доставка мяса клиенту должна произойти не позднее двух суток со дня загрузки.

Импортирует Румыния в первую очередь оборудование, товары народного потребления и продукцию высоких технологий.

Общение с руководителями трех транспортных компаний помогло составить об-

щую картину транспортного бизнеса по-румынски.

Проблемы у всех одинаковы. Во-первых, это ограниченное количество разрешений на некоторые страны Европы. Причем лютуют в основном бывшие партнеры по соцлагерю. Книшка МДП стоит \$25 (у нас в 4 раза дороже). Водительский состав при перевозках внутри страны получает в среднем \$150 в месяц, на международных рейсах \$400 – 500. Основное направление международных перевозок – Германия, Италия, Франция.

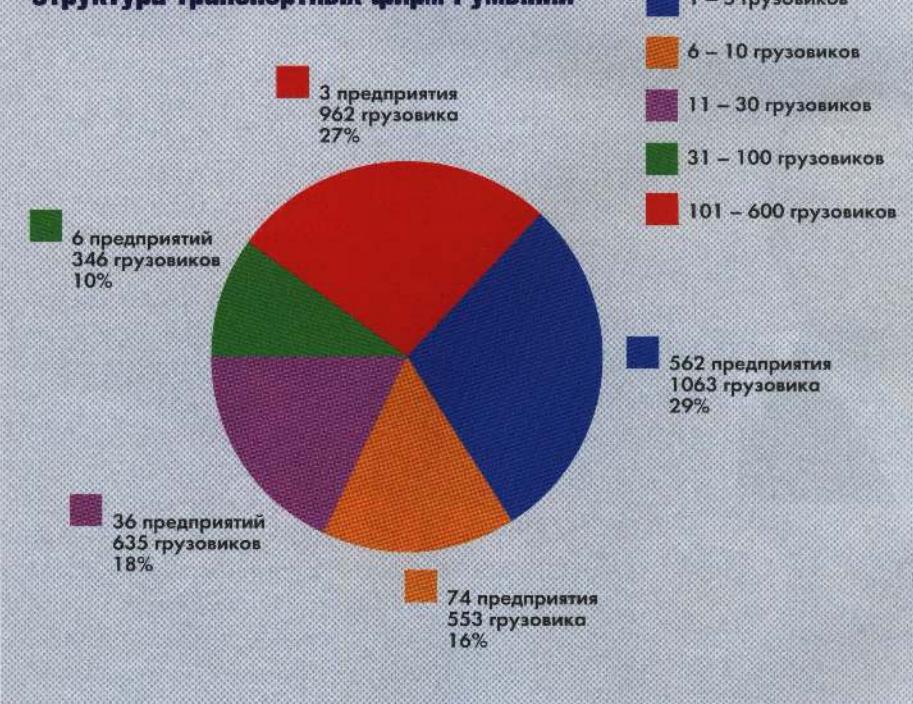
Новый подвижной состав подразумевает и нормальные расценки на грузоперевозки. Вот они-то меня и удивили. Километр при внутренних перевозках стандартным полуприцепом стоит \$0,40, при международных рейсах – \$0,60. Наши перевозчики работают примерно с такими же ценами. Но вкладывать деньги в новый подвижной состав рос-



Глава фирмы Georgia Group – г-н Sorin Terbea.
Бывший баскетболист.
1992 г. – 1 грузовик,
2002 г. – 70 грузовиков

сияне не спешат – не выгодно. Поэтому подвижной состав у нас один из самых старых в Европе. Румыны считают, что, наоборот, – выгодно. Новые тягачи и полуприцепы работают на внутреннем рынке. Годовой пробег в транспортных ком-

Структура транспортных фирм Румынии





Глава фирмы Alin Trans –
г-н Alin Popa.
Бывший бармен.
221 грузовик Volvo

единицу, строит современную станцию технического обслуживания. Проект шведский, материалы и оборудование тоже импортные.

Структура транспортных компаний Румынии показана на рис. (см. стр. 17). Видно, что 83% перевозчиков владеют 30% автомобилей. В среднем от 1 до 5 машин на предприятие. В то же время три (0,5%) транспортные компании владеют 30%-ным автопарком страны. Это бывшие государственные транспортные предприятия, сменившие форму собственности, сумевшие выжить и сохранить транспортный бизнес.

О сервисном обеспечении импортных машин могу судить только на примере Volvo. Так как на всю Румынию только одна сервисная станция Volvo, перевозчики или ремонтируют сами, или гоняют машины в Европу. Но деньги вкладываются и в эту сферу. На момент нашего визита несколько грузовых сервисных станций Volvo находились в разной стадии строительства.

Цена на дизтопливо в Румынии колеблется от \$0,40 до 0,50 за литр. Удивило меня большое количество заправок российской фирмы «Лукойл». Причем одноко стоящей бензоколонки дореволюционных времен я не увидел ни одной, проехав всю страну с востока на запад.

Что касается состояния самих дорог, то основные трассы хорошего качества. Второстепенные дороги напоминают наши сразу после ремонта – не очень ровное покрытие и узкие.

Румыния развивается. Транспортные предприятия

лишний раз об этом свидетельствуют. Огромные деньги вкладываются в этот финансово-емкий бизнес. Моментально он не окупается, но уверенность в завтрашнем дне страны заставляет предпринимателей тратить деньги на долгосрочные проекты.

Большое строительство в туристической сфере. Но здесь обходятся без импортной техники. Самосвалы, как правило, носят эмблему местного производителя – это ROMAN. Еще в социалистические времена по немецкой лицензии MAN выпускались эти грузовики по 30 000 в год. Сегодня практически без изменений выпускаются две сотни этих устаревших машин. Маломощные и тихоходные, они присутствуют на любой стройке. При Чаушеску их наштамповали столько, что страна не скоро избавится от них.

Нельзя сказать, что румыны живут богато. Такси в Бухаресте стоит примерно 1 российский рубль за 1 км, но в то же время деревенская лошадь непотребного вида тянет на \$1000. Многие крестьяне имеют лошадей, которые дороже нормального б/у легкового автомобиля. На дорогах часто можно встретить конную повозку и современный тягач. Прошлое и современное мирно сосуществуют. И как ни странно, не противоречат друг другу.

Румыния идет вперед.

Редакция журнала благодарит Volvo Trucks за предоставленную возможность посетить Румынию.



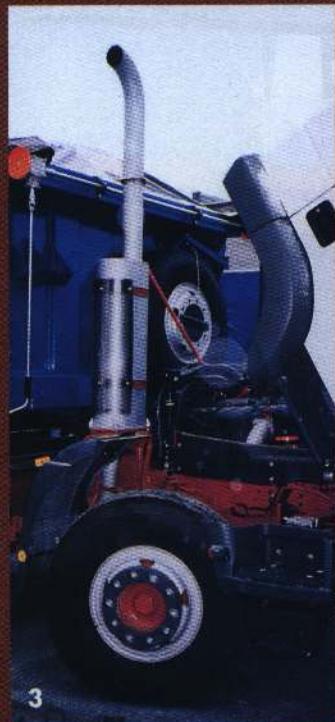
Глава фирмы
Vectra
International – г-н
Marcel Butuza.
Бывший
мотогонщик.
49 грузовиков

Iveco Euro Trakker:

Александр ЕВДОКИМОВ

Штрихи к портрету

Вряд ли кто-то будет спорить с утверждением, что для западной техники российские дороги – это самый настоящий полигон. А уж российские стройплощадки – и того более.



3



1



2



В связи с этим нам, со своей стороны, интересен не только опыт применения зарубежной строительной техники в России, но и то, какие изменения западные конструкторы вносят в свои машины с учетом особенностей эксплуатации в России. Приведем один из примеров. Так, в конце прошлого года московское представительство Iveco любезно пригласило нас в Санкт-Петербург для демонстрации самосвалов Euro Trakker, в которые по просьбам российских эксплуатационников были сделаны некоторые доработки. Принимала нас организация ГСК УМиАТ, которая является одной из крупнейших питерских

фирм, осуществляющих самосвальные автоперевозки не только в Санкт-Петербурге, но и в области. Кроме обширного парка российской техники, фирма около года эксплуатирует еще и 12 самосвалов Euro Trakker и недавно закупила еще 10 новых машин серии MP380E37H грузоподъемностью 25 т и 370-сильным мотором серии 8210. С учетом опыта применения фирмой старых машин при исполнении заказа на новые грузовики заводом внесены следующие изменения в конструкцию. На старых грузовиках вызывало нарекание низкое расположение пластикового короба воздушного фильтра (фото 1), которым машина часто цеплялась за грунт при ез-

де по стройплощадкам, что приводило к повреждению конструкции. На новых машинах воздушный фильтр дополнился вторым фильтрующим элементом и, главное, получил металлический кожух, который установлен выше (фото 2) для большей защиты узла, в том числе и от летящих из-под колес камней и дорожной грязи.

Также были проблемы и с низкорасположенной выхлопной системой, которой грузовики тоже цеплялись за землю. Поэтому на новых машинах установлен выпускной тракт вертикального типа (фото 3). Словом, западные конструкторы все больше прислушиваются к мнению российских клиентов, что, конечно, радует.



О тех, у кого за **400**

Не любит ни один автопроизводитель, когда его детище начинают сравнивать с конкурентским отприском. То ли считают, что выпускаемая ими продукция вне конкуренции, то ли, напротив, боятся, что по каким-то параметрам окажется хуже. Но истинную цену машине можно дать, лишь сравнив ее с другой. DAF FT 95XF430, MAN TG 410 A и Mercedes Actros 1843 L5 – именно эти три марки мы и будем проверять на вшивость.

На десяти участках трассы – от бельгийского Антверпена до итальянского Милана – испытуемые автопоезда полной массой 40 тонн подвергнутся различным испытаниям. В Айфеле проведем проверку ходовых качеств автомобилей на сельских дорогах. На равнинных автодорогах во Франции проверим характеристики при движении по инерции. На горных дорогах бельгийского Спа посмотрим, на что способны двигатели. В конце испытаний мы определим победителя. Оценка будет производиться по трем параметрам: расход топлива, скоростные характеристики и ходовые качества.

Сразу оговоримся – MAN и Mercedes имеют дисковые тормоза. DAF – представитель старой школы, то бишь с барабанными тормозами. К тому же от-

сутствует ABS и электронная связь между отдельными компонентами контроля и управления.

Однако сильной стороной DAF является мощный шестицилиндровый двигатель рабочим объемом 12,6 литра. При частоте вращения коленвала чуть больше 1400 оборотов достигается мощность в 400 л.с.

Mercedes – единственный производитель шестицилиндровых V-образных дизелей в Европе. DAF и Actros имеют двигатели с насос-форсунками. Вот, правда, по части вибрации V-образная шестерка работает не так спокойно, как идеально отбалансированный рядный двигатель DAF. Мерседесовский дизель достигает мощность 400 л.с. при 1450 оборотах.

Правда, на испытательном стенде нас ждал сюрприз – вместо 430 лошади-



ных сил силовой агрегат выдавал мощность аж в 477 л.с.

Ходовые качества

Скачки по сельским дорогам все три автомобиля выдержали успешно. Однако с наибольшим комфортом проехал водитель управлявший грузовиком DAF. Все ухабы дороги пневмоподвеска проглатывала на ура. К тому же и уровень шума в кабине был минимальный. Единственный недостаток – это, пожалуй, малая глубина полочки, что на торпедо: небольшая встряска и... все предметы водительской утвари, лежащие в ней, оказывались на полу.

Морскую болезнь чуть было не заработал водитель Mercedes. Пневмоэлемент сиденья так бурно реагировал даже на малейшие неровности, что води-

теля начало аж потащивать... Но у Mercedes было неоспоримое преимущество на проселочной дороге – автоматическая КПП. В то время как водители DAF MAN перебирали передачи и частенько путались в них, Mercedes уверенно рассекал просторы европейского внедорожья.

В Айфеле MAN зарекомендовал себя как грузовик-погремушка – то и дело напоминала о себе передняя подвеска. Производителю следовало бы сделать ее более энергоемкой.

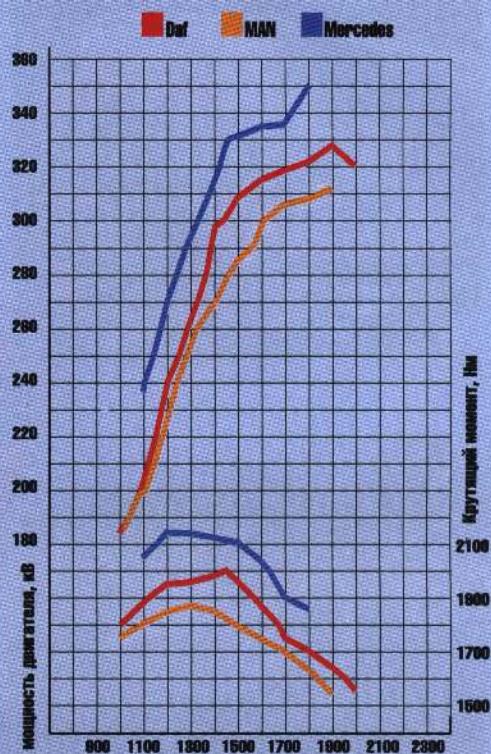
Если говорить об экономичности, то на данном участке испытаний пальму первенства взял Mercedes – 38 литров на сотню. Что же касается DAF и MAN, то их прожорливость оставляет желать лучшего – 51 и 47 литра соответственно. Страшно даже предположить, сколько они будут потреблять топлива в горах!

Движение по инерции

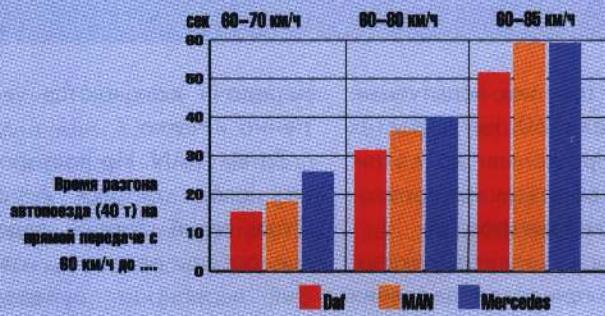
Франция. Здесь дороги, пожалуй, наиболее гладкие и прямые во всей Европе. Где как не здесь можно по достоинству оценить все прелести движения накатом?! Трех наших подопытных мы разогнали до 100 км/ч. Ставим нейтральную передачу, отпускаем газ и следим, кто первый скинет скорость до 60 км/ч. Быстрее всех спустился до этой отметки Mercedes. Оно и понятно, ведь на автомате нейтральне не выставить. Следом за Actros «выдохся» DAF. Скорее всего, это можно объяснить плохой по сравнению с MAN обтекаемостью кабины. Хотя на глазок это не определить.



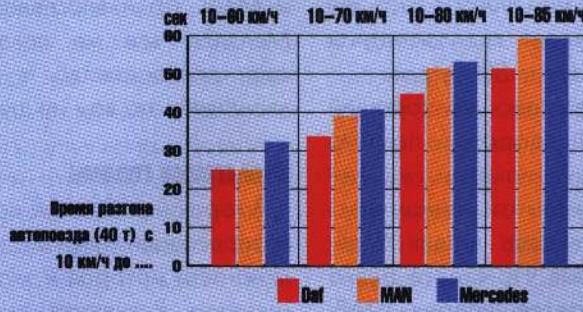
Характеристики двигателей

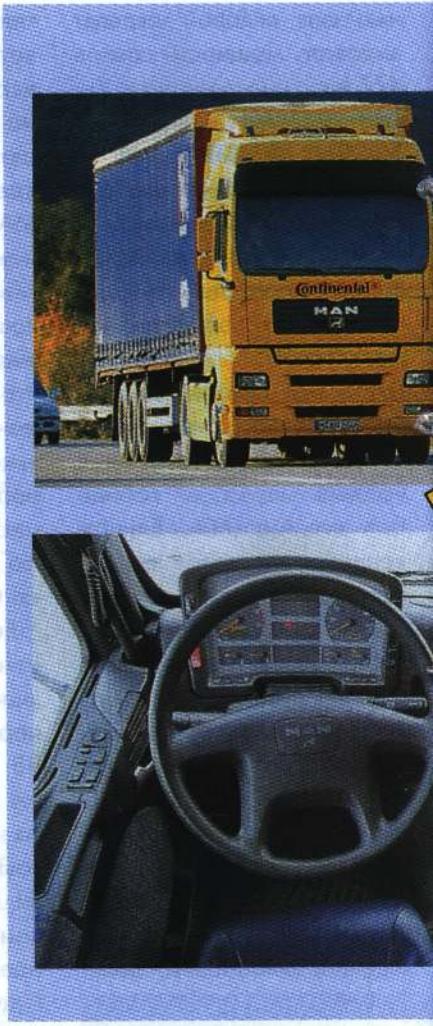
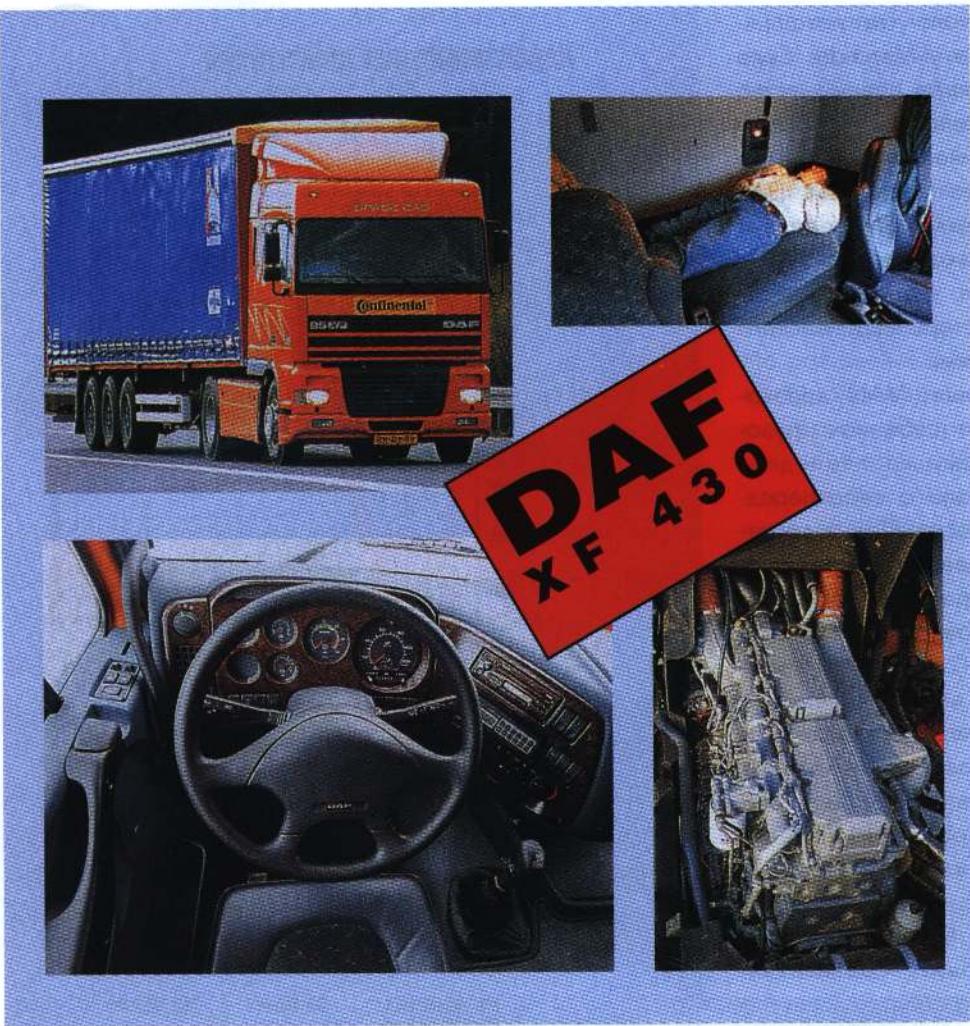


Эластичность двигателя



Динамичность





После того как испытуемые достигали 60 км/ч, мы их снова разгоняли до сотни. Таким образом мы проехали 80 километров.

Замеры топлива показали, что при таком движении (разгон – накат) самым экономичным оказался DAF – 36 литров на сотню. Следом за ним MAN с 37,5. Ну и замыкает этот хит-парад Mercedes – 39 литров.

Оказавшись на хорошей прямой дороге, помимо движения накатом, мы решили испытать динамические качества наших большегрузов. На старте резко вырывается вперед DAF. Это объясняется хорошим запасом мощности двигателя и удобной в эксплуатации механической КПП –

передачи включаются уверенно и четко.

Затем MAN. На полкорпуса позади остался Actros. Столь вялый старт – следствие работы автомата, который перебирает передачи крайне неохотно. Зато моментальный расход топлива на порядок ниже, чем у DAF и MAN. Да и впоследствии Mercedes все же показал свое превосходство – 477 «лошадей» это вам не шутка!

Испытание горами

В горах нас больше всего интересовали тяговые возможности моторов и экономичность. Результаты выглядят следующим образом.

DAF – нельзя сказать, что силовой агрегат сверхтяговитый, но если умеючи ис-

пользовать весь диапазон КПП, то на любую горку машина взбирается на одном дыхании. Вдобавок DAF зарекомендовал себя самым экономичным большегрузом из трех.

Mercedes, как мы и ожидали, по мощности превзошел всех. Да и автомат предоставлял водителю больше свободы. Однако расход топлива пропорционален мощности – 56 литров на сотню.

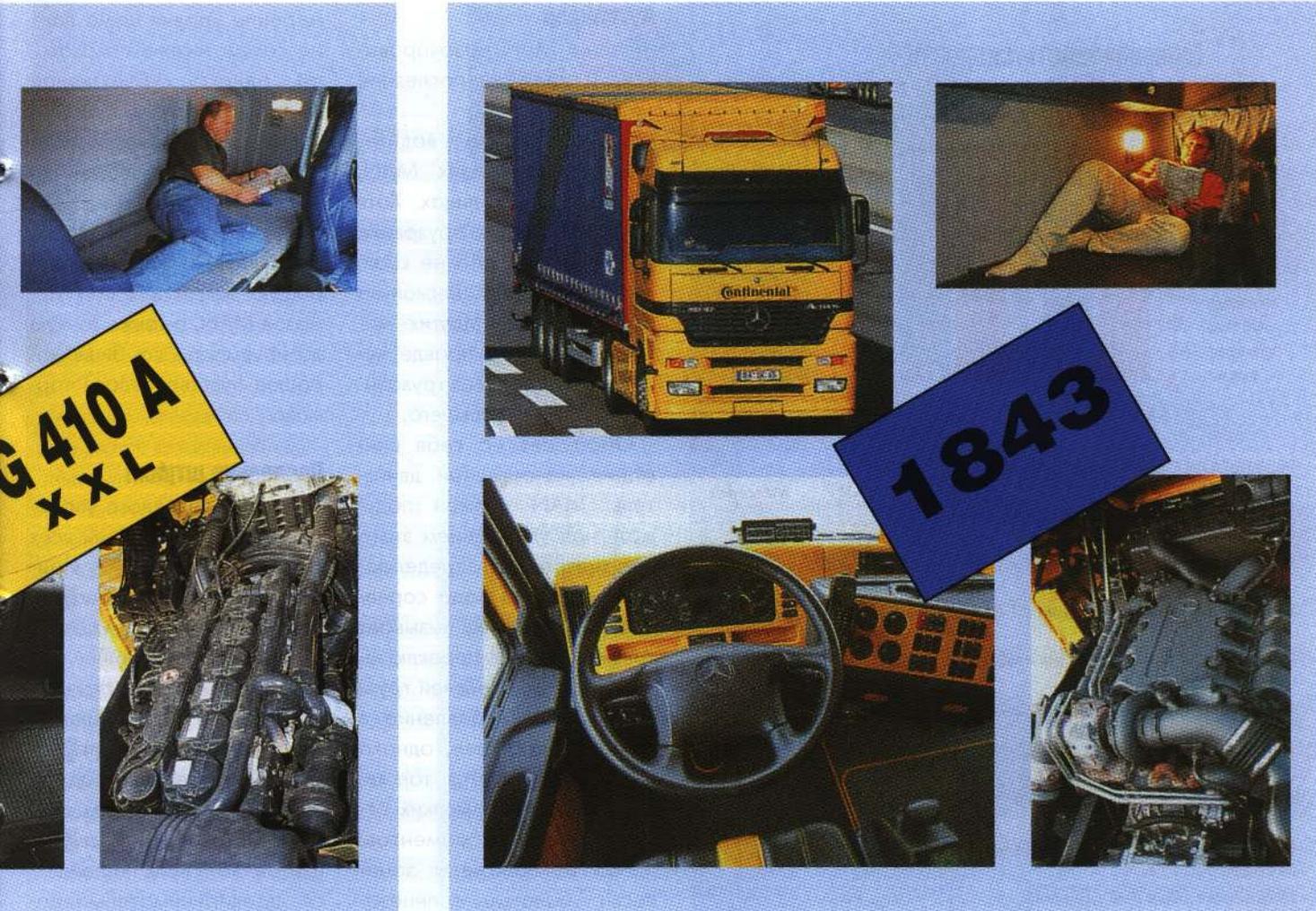
MAN показал себя на завершающем этапе испытаний не с лучшей стороны. Точнее сказать – с худшей. Жрет, как лошадь, – 62 литра на сотню, а тяговитости почти никакой.

Теперь подытожим полученные результаты.

Победитель испытаний

DAF 95XF430 выиграл испытания. Его преимущества на трансъевропейских испытаниях не вызывают сомнений. Несмотря на то что кабина имела не самую широкую версию, он занял первое место по результатам испытаний в целом. Мощный двигатель, легко переключаемая коробка передач придают ему очень хорошие ходовые и эксплуатационные качества. К тому же у DAF достаточно зрелая конструкция – легкое рулевое управление в сочетании с упругой, но достаточно комфортабельной подвеской.

В кабине мы по достоинству оценили роскошные си-



денья, удобные спальные места, продуманное водительское пространство. Много мест для хранения вещей. Выдвижной холдинг, выдвижной столик и отодвигаемое на достаточное расстояние рулевое колесо. Спальные полки широкие и удобные.

Но вместе с тем DAF нуждается в нескольких доработках: во-первых, барабанные тормоза больше не могут выдерживать конкуренции на рынке. «Голландцу» также не хватает электронного оснащения — отсутствие диагностической системы автомобиля это, знаете ли, как-то несовременно.

Существенный недостаток — педали. Тормоза неудобно нажимать — педаль

слишком сильно смещена влево к педали сцепления. К тому же разный уровень с педалью газа. Ход педали сцепления слишком велик, хотя, конечно, это дело поправимое.

Помимо прочего, кабина DAF не выдерживает конкуренции по вентиляции и отоплению кабины: управление сложное, вентилятор слишком шумный, распределение воздуха неравномерное. Но зато сама по себе звукоизоляция кабины выше всяческих похвал — самый маленький уровень шума.

Второе место

Скоростной, конструктивно доведенный, но недостаточно экономичный. Именно

такую оценку получил Mercedes Actros.

Благодаря высокой мощности двигателя Mercedes бежит довольно шустро. Во многом это заслуга хорошо отлаженного автомата, который дал много баллов в пользу этой модели.

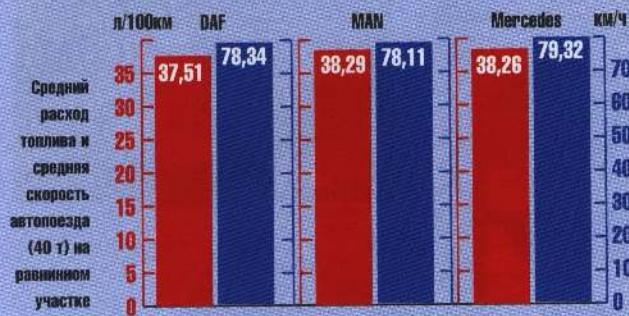
Рулевое управление несколько мягкото, амортизаторы сиденья также нравятся не всем водителям, форма сиденья тоже может быть улучшена. Водители-испытатели высказывали нарекания относительно плохой досягаемости переключателей и рычага переключения на рулевой колонке. Вместе с тем понравилась новая приборная доска со встроенными мелкими отсеками для хране-

ния негабаритных вещей. Особые нарекания вызвали узкие, вытянутые спальные места — доходить на них будет, быть может, и ничего, но человеку средней комплекции приходится неуютно. В общем, спальное место в новом Actros следовало бы сделать куда шире, чем есть.

Отличается Actros хорошо согласованными дисковыми тормозами и ABS. Очень хорошо зарекомендовало себя автоматическое сцепление — теперь зацепиться с прицепом не представляет собой никаких проблем. Кабина имеет хорошую звукоизоляцию, однако некоторые водители ощущали вибрации от двигателя V6.



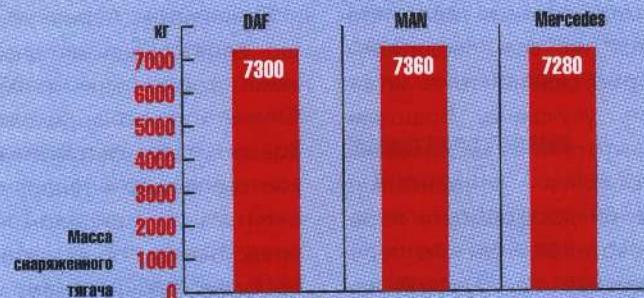
Экономичность/скорость



РЕЗУЛЬТАТЫ ОЦЕНКИ ВОДИТЕЛЯМИ

	DAF	MAN	Mercedes
Двигатель (максимум 270 баллов)	211	184	210
Коробка передач/переключение (максимум 180 баллов)	137	129	166
Рулевое управление (максимум 120 баллов)	97	96	92
Сцепление (максимум 120 баллов)	93	94	114
Отопление/вентиляция салона (максимум 120 баллов)	94	101	99
Педали (максимум 120 баллов)	84	99	99
Сиденья (максимум 120 баллов)	99	103	98
Комфорт езды (максимум 150 баллов)	121	112	113
Обзор (максимум 120 баллов)	93	103	99
Приборы (максимум 120 баллов)	94	96	93
Тормоза (максимум 150 баллов)	120	119	115
Место для отдыха (максимум 390 баллов)	288	310	310
Общее впечатление (максимум 60 баллов)	50	50	51
ОБЩАЯ ОЦЕНКА (максимум 2040 баллов)	1581	1596	1659

Масса



Аутсайдер

Новый MAN разочаровывает и занимает последнее место.

Разочарование водителей, испытывающих MAN, читается на их лицах. Хотя неудача нового грузовика из Мюнхена – это не крах, все же он на несколько баллов позади других машин. Сказать по правде, мы ожидали от нового грузовика несколько большего.

Обращает на себя внимание маломощный двигатель. MAN должен подумать над улучшением этого параметра, как определяющего в такого рода соревнованиях. Критику вызывает также тяжелое переключение передач в нижней группе. Рулевое управление в принципе хорошее, однако иногда ощущаются толчки. В кабине много мелких отрицательных моментов: плохо расположены занавески, боковые солнцезащитные блонды отсутствуют, информационной системой водителя трудно управлять. По сравнению с предшественником – моделью F2000 – качество оформления оставляет желать лучшего.

Перейдем к положительным моментам мюнхенской машины. Среди других автомобилей, принявших участие в испытаниях, MAN предложил самое большое спальное место. Необходимо отметить жирным плосом систему отопления и вентиляции – удобное управление, малошумный вентилятор, хорошее распределение воздуха. Обращают на себя внимание хорошо читаемые приборы и простые в эксплуатации элементы управления. Из-

мерение уровня шума дает не самые низкие показатели, однако субъективное восприятие шума в целом хорошее. Если не брать в расчет стуки подвески, до полного успеха не хватает только мелочей.

Испытатели признали хорошую эффективность тормозов MAN, а также точную дозируемость, то бишь хорошее чувство педали тормоза.

Последние штрихи

Точность рулевого управления очень высока у всех трех автомобилей. Наибольшая точность маневрирования отмечена у DAF.

В оценке внутренней отделки кабины пострадал MAN из-за явной дешевизны пластмассовых материалов. Mercedes выиграл за счет применения новых обивочных материалов темных цветов. Хотя вряд ли найдется предприниматель-перевозчик, который побаловал бы своего водителя дорогой кожаной отделкой внутреннего пространства кабины стоимостью 5000 евро. По этой части отделка кабины DAF – та самая золотая середина.

Преимущество – у DAF

За счет кабины типа Space Cab автомобиль модели 95XF экономит 60 килограммов массы по сравнению с кабиной типа Super-Space-Cab. Несмотря на это, Actros – впереди.

С любезного разрешения журнала «Trucker»


**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ,
РАЗМЕРЫ И ЗАПРАВОЧНЫЕ ЕМКОСТИ**
Двигатель

Тип/конструкция/кол-во клапанов на цилиндр

DAF FT 95XF430 Euro 3

Диаметр цилиндра/ход поршня [мм]

DAF XE 315 C/R6/4

Рабочий объем [л]

130/158

Степень сжатия

12,6

Система впрыска топлива

16,0:1

UPEC (насос-провод-форсунка),

Максимальная мощность [л.с.]

430 при 2000

при частоте вращения [об/мин]

1900 при 1100 – 1500

Максимальный крутящий момент [Нм]

410 при 1900

при частоте вращения [об/мин]

1850 при 990 – 1300

Удельный расход топлива

194 г/кВт·ч при 1300

при частоте вращения [об/мин]

нет данных

Коробка передач/сцепление

Производитель/тип/количество передач

ZF/16 S 181 DD

серво-переключение /16

Передаточное число коробки передач

16,41 – 1,00

Сцепление/диаметр [мм]

F&S/430

Рулевое управление

Производитель/тип/передаточное число

TRW/TAS75/19,2:1

Диаметр рулевого колеса [мм]

450

ZF/16 S 181 DD

комфортное переключение/16

16,41 – 1,00

Mercedes/G 211/16

17,03 – 1

Подвеска

Передняя

двухлистовые параболические

Задняя

пневматическая

двухлистовые параболические

Задняя ось

Производитель/тип

DAF/ SR 1347

3,07 : 1

MAN/HY 1350

Передаточное число главного редуктора

3,08 : 1

2,93 : 1

Передняя ось

Производитель/тип

DAF/15ZN**MAN/VOK 08**
Электросистема

Аккумуляторная батарея, емкость [А/ч]

2 x 170

2 x 175

Мощность генератора [Вт]

1540

1540

Пусковая мощность [кВт]

6,2

5,6

Кабина

Тип

Space-CabXXL
пневмо, четырехбаллоннаяMegaspace
пневмо, четырехбаллонная
Колеса

Шины

Conti HSR/HDR 315/80 R 22,5

Conti HSR/HDR 315/80 R 22,5

Диски

Speedline Alu 9.00 X 22,5

Alcoa Alu 9.00 X 22,5

Тормоза

Передние/задние

барабанные/барабанные

дисковые/дисковые, EBS

Габариты

Длина x ширина x высота [мм] без спойлера

5960 x 2500 x 3500

5825 x 2500 x 3770

Расстояние между осями колес [мм]

3600

3600

Заправочные емкости

Моторное масло [л]

29,0

42,0

Охлаждающая жидкость [л]

50,0

42,0

Трансмиссионное масло [л]

12,5

12,5

Задняя ось [л]

25,8

14,5

14,0



ПРИБЫЛЬ ПО-НЕМЕЦКИ

Из опыта работы
компании-перевозчика



26

Александр ТРОХАЧЕВ
Фото автора
Штутгарт – Москва

Штутгарт – не только столица земли Баден-Вюртемберг, место дислокации штаб-квартиры крупнейшего в Европе производителя грузовой техники, но и территория, где расположены офисы нескольких преуспевающих транспортных компаний. Об одной из них – сегодняшний рассказ.

Коллективный портрет

В названии этой компании нет ничего необычного: как и у тысяч других немецких фирм, оно образовано из имени и фамилии основателя Гроссе Вене – Grosse Vehne. Предприятие основано в 1991 году с прицелом на то, что это чисто семейный бизнес. Но основано оно не на пустом месте, а путем выделения части сотрудников из компании Alpine. Они выкупили весь автопарк и образовали новое юридическое лицо. Важным моментом на пути к успеху стало присвоение в 1997 году статуса официального экспедитора концерна DaimlerChrysler по югу Германии. Дело в том, что до 1998 года концерн работал с 400 перевозчиками. Но затем была разработана специальная концепция по логистике, призванная упростить схему взаимодействия и повысить качество услуг. В итоге DaimlerChrysler оптимизировал перевозки, передав ответственность только 17 крупным партнерам по всей Германии. Grosse Vehne, разумеется, вошла в это число.

Компания вправе иметь субподрядчиков из области с таким же налоговым индексом, как у нее. А девизом, по словам руководства, является обеспечение своим автопарком: 150 автомобилей выполняют 80% всех



разом, чтобы складирование и архивирование свести к минимуму. Клиент практически работает без бумаг, но если они понадобятся – их быстро и грамотно оформят. И здесь, как ни банально это звучит, во главу угла ставятся две вещи: индивидуальное решение по логистике и пресловутое «точно в срок». Ведется учет не только загруженных рейсов, но и порожняка, времени погрузки/разгрузки, монтажных работ, осуществляется постоянный контроль качества. О продуктивности такого подхода говорит и результат: годовая прибыль компании составляет 20 млн. евро.

Подвижной состав

Поскольку предприятие Grosse Vehne является официальным партнером корпорации DaimlerChrysler, то использует исключительно технику марки Mercedes-Benz. В основном это тяжелые магистральные тягачи и шасси Actros с тентованной бортовой платформой или изотермическими кузовами, а также грузовики среднего класса Atego в аналогичном исполнении. Трехосные машины используются в сцепке с двухосными прицепами, габариты грузовой платформы которых составляют 7,45x2,45x2,45 м. Это так называемые «шторники» со сдвижным тентом для облегчения загрузки. А в автопоездах с седельными тягачами Actros используются полуприцепы Megatrailer габаритами 13,6x2,48x3,00 м, а с Atego – полуприцепы Tautliner габаритами 13,6x2,48x2,70 м. Последние цифры соответствуют внутренней высоте полуприцепов. Кстати, крыша у них съемная, предусмотрены и задвижки для сворачивания и разворачивания тента.

Для экспресс-доставки небольших партий грузов используются фургоны и легкие грузовики Mercedes-Benz Sprinter. На каждую машину заводят формуляр с отражением всех данных. Средний возраст автомобилей в компании – 2,5 года. Но есть грузовики, которые выхаживают свой ресурс значительно раньше – например, те, что по пять раз в неделю совершают рейсы в Бремен, а это ни много ни мало – по 640 км в один конец. Другими словами, за неделю машина наматывает более 6 тыс. км, за месяц – более 25 тыс. км, за год – более 300 тыс. км. При обновлении автопарка используются две схемы: покупка в лизинг и полный расчет – в зависимости от того, какой вариант в данный момент предпочтительнее. Прежде чем оформить заказ на поставку новых машин, руководство фирмы

Член
правления
фирмы
Ульрих
Кюпперс



поступающих заказов. Управленцы говорят, что секрет успеха кроется в том, что все услуги по логистике клиенты получают из одних рук. Это позволяет гибко реагировать на текущие запросы рынка и, кроме того, повышает доверие к деловым партнерам.

Сфера деятельности компании Grosse Vehne – национальные и международные перевозки грузов, логистика закупок по контрактам, консультации по логистике. Важное место занимает складская логистика. Из 15 000 м², на которых расположены постройки компании, почти половину, или 6500 м², занимают складские помещения. Главное при этом – максимально упростить и ускорить доставку груза. С этой целью менеджмент всей цепочки выстраивается таким об-





Член
правления
фирмы
Гельмут
Оберрайтмайер

внимательно выслушивает пожелания водителей- дальнобойщиков относительно комплектации техники: какого цвета ему нравится обивка, где должен быть столик или сетка, куда поставить дополнительную лампу и т.д. Водители местных линий – не в счет: их капризы не потакают, они довольствуются тем, что дадут. Экономия!

Вся техника фирмы имеет специальную кодировку, которая позволяет ей участвовать в интерmodalных перевозках – например, грузиться на железнодорожную платформу: хоть отдельно в виде трейлера, хоть в составе всего автопоезда. Кстати, машины оснащены и оборудованием для перевозки опасных грузов. Из более чем 150 машин, окрашенных в серебристый металлик с надписью «Grosse Vehne. Speditions GmbH Stuttgart», никаких других, кроме Mercedes-Benz, вы не найдете. Любопытная деталь: номерные знаки всех корпоративных машин имеют буквы GV – Grosse Vehne.

Любопытно, что прицепной состав в компании тоже однородный. Несколько лет назад было принято решение перейти на использование техники Kogel. До этого работали с Krone, и несколько прицепов и полуприцепов этой марки эксплуатируются до сих пор. Переход на однородный состав полуприцепов и сменных кузовов был вызван рядом причин, в том числе соображениями престижа (как-никак, 45 машин регулярно заезжают на территорию DaimlerChrysler). Концентрация на одной марке облегчает работу и позволяет получать хорошие скидки за счет объемов поставок. Кстати, для самого производителя прицепного состава Kogel компания Grosse Vehne перевозит практически все грузы.

Сохранность груза

Кроме DaimlerChrysler и Kogel компания осуществляет перевозки для таких крупных клиентов, как Porsche, национальная почтовая служба Deutsche Post, автобусный холдинг EvoBus, поставщики автомобильной промышленности Oris и Behr, производитель кухонь Rieber. Грузовики фирмы перевозят профильный металл для Schroter, алюминиевые лестницы для Humer, текстиль для C&A, автомобильные запчасти для ATU. И на этом список не заканчивается.

Поскольку репутация фирмы складывается годами, а подорвана может быть даже на единичном примере, руководство Grosse Vehne уделяет поистине огромное внимание

сохранности груза. И это не просто слова. Прежде чем взяться за перевозку того или иного вида продукции, специалисты оценивают возможности фирмы и никогда не возьмутся за то, что связано с неоправданным риском. Даже если клиент посулит огромную прибыль, компания не заключит сделку, пока не удостоверится в возможности гарантировать полную сохранность груза и техники. Речь идет не только о защите от возможных посягательств злоумышленников, но и о защите товара от повреждений при транспортировке.

Как только в компанию обращается новый клиент с новым грузом, обязательно проводится пробный пробег. Водители, которым предстоит работать с ним, проходят дополнительное обучение и ищут общий язык с кладовщиками. Последние могут рассказать об особенностях груза, о том, как он будет размещен для транспортировки и как он ведет себя в движении. Кстати, заботу о сохранности груза представители Grosse Vehne разделяют со специалистами компании DEKRA, известной тем, что она проводит сертификацию и инструментальный контроль транспортных средств.

Важно и то, что диспетчер отслеживает перемещение груза с момента отправки в рейс до получения заказчиком. К слову, все водители имеют при себе мобильные телефоны. Так что связь с головным офисом поддерживается постоянная. И если, не дай Бог, машина в пути сломалась или произошло что-то еще «из ряда вон», тут же принимаются меры к исправлению ситуации. Это может быть вызов буксира или «технички», отправка порожнего автомобиля для перегрузки товара или другие меры. В любом случае клиент не должен страдать из-за непредвиденных обстоятельств и уж тем более – выслушивать чье-то, пусть даже очень аргументированные оправдания.

Несколько машин в хозяйстве оснащены системой Fleet Board, позволяющей в режиме реального времени получать все сведения о перемещении автомобиля с грузом. Но поскольку удовольствие это не из дешевых, весь парк переводить на нее пока нерентабельно. Однако часть машин готовится к установке этого «всевидящего ока». Кстати, пару раз в день водитель может звонить по мобильнику домой. Но звонить часто и вести продолжительные разговоры нельзя: телефонные компании пристально следят за тем, чтобы корпоративная связь не использовалась в личных

целях – это уже другой уровень налогов. А с деньгами и государством немцы шутить не любят – уж больно строгое законодательство.

Зарплата и налоги

Немцы по природе своей не любят говорить о собственных доходах, поэтому узнать размер зарплаты в компании Grosse Vehne так и не удалось. Зато об уровне доходов водителей- дальнобойщиков в целом по Германии они рассказали немало интересного. Оказывается, Штутгарт, как Мюнхен и некоторые другие города ФРГ, относится к регионам с высоким уровнем жизни и потому зарплаты здесь выше, чем в среднем по стране. Средний ежемесячный доход водителя в транспортной компании Германии составляет от 2000 до 2500 евро. Это минимум. Плюс командировочные и премиальные. Система премирования не уравнительная, а дифференцированная, по количеству набранных очков. Они начисляются за своевременную доставку груза, количество перевезенных ценностей, пройденный километраж и т.д. – в каждой компании по-разному.

После получения брутто-зарплаты из нее высчитывают налоги. Их размер достаточно высок, но все зависит от класса налогопла-

тельщика и состава семьи. Например, самый высокий налог – 33% платят холостяки, чуть меньше отчисляют в бюджет состоящие в браке, имеющие одного ребенка. Если один из супружеских не работает, а в семье, например, двое детей, вычеты составляют 18%. В настоящее время мужчины идут на пенсию в 63 года, а с 2010 года эта планка поднимется до 65 лет. Женщинам чуть проще – они заканчивают трудовую карьеру в 60 лет. По закону размер пенсии составляет 70% от последнего заработка. Однако немецкое общество стареет и все говорят о том, что пенсии будут уменьшаться. Кстати, получатель пенсии полностью освобождается от налогов. Но если у него появляется дополнительный источник доходов, например, от сдачи внаем недвижимости или процентов от приобретенных акций, льгота уже не действует.

Статистические данные говорят о том, что средний возраст водителей в Германии составляет 35 – 40 лет. Но устроиться работать по специальности очень непросто. Объясняется это тем, что люди годами работают на одном месте и не любят менять работу. Стабильность успокаивающе действует на деловых партнеров: им нравится,





**Надо полагать,
с введением
цифровых та-
хографов в
ближайшем
будущем кон-
троль станет
еще жестче, а
наказания за
нарушение за-
кона – еще
строже.**

когда за грузом приезжает один и тот же человек, и в ряде случаев они требуют присыпать к ним конкретных водителей. Немцы называют это энергетическим уравнением – когда все взвешено и выверено до мелочей, нарушать равновесие нежелательно.

Есть еще один фактор, усложняющий водителям устройство на работу в Германии – приток большого числа нетрудоустроенного населения на фоне спада деловой активности. Кроме того, в нынешнем году в Германии отмечен рекорд по числу банкротств в транспортной сфере: несколько тысяч компаний-перевозчиков объявили о своем закрытии. В основном это мелкие частные предприятия, имевшие в парке две-три, реже около 15 – 20 машин. Кстати, на фоне сдержанной конъюнктуры с 1994 года действует бескабинная система работы, т.е. экспедитор, скажем, из Франции может беспрепятственно работать в Германии. Иными словами, выживать становится все труднее.

Издержки профессии

Большинство перевозок водители компании Grosse Vehne совершают по Германии. Основные точки маршрута – Кассель, Гамбург, Бремен, Берлин. Однако есть маршруты поездок в Англию, Францию, Испанию и Австрию. Значительно реже приходится колесить в Швейцарию. Новые контакты предполагают, что в обозримой перспективе придется ездить в Боснию, затем в Словакию. Обсуждается и вопрос взаимодействия с предпринимателями в Польше.

Расчет с заказчиками производится по паллетам, а не по ходке «туда-обратно». Водители работают в основном поодиночке и очень редко – вдвоем. Согласно законодательству в сутки человек может провести за рулем не более 9 часов чистого времени или 10 часов с учетом остановок. Причем перерыв считается обязательным, невзирая на возраст и водительский стаж. Водитель может проехать без остановки 4,5 часа, сделать остановку на 45 минут и вновь проехать 4,5 часа. Или разбить маршрут на отрезки любой продолжительности с тремя паузами по 15 минут. В любом случае между рейсами должен выдерживаться интервал от 9 до 11 часов. Самопроизвольное сокращение времени даже на полчаса жестоко пресекается в виде мер административного воздействия и крупного денежного штрафа. А помощником полицейскому в этом случае служит тахограф.

Штрафом карается и превышение скорости движения. Причем независимо от того, был пойман водитель радаром или нарушение всплыло при расшифровке бортового самописца. Если нарушение совершено не самим водителем, а по указанию управляющего (случай, надо сказать, не такой уж редкий), размер штрафа колеблется в пределах от 500 до 10 000 евро. «Шайбы» должны храниться в течение года, и нарушение может всплыть в любой момент. Тем более что полицейские всегда появляются без предупреждения, да и в дороге водитель обязан иметь при себе диски за прошедшую календарную неделю.

Есть и прецеденты другого рода – когда руководство (в данном случае не Grosse Vehne, а другой фирмы) несет уголовную ответственность. На слуху у немецких дальнобойщиков пример, когда за решетку угодила женщина – управляющая. По ее приказу водитель ехал с нарушением режима отдыха, уснул за рулем и совершил наезд на двух пешеходов. Водитель получил срок условно и денежный штраф, а его начальник – 4 года лишения свободы. Надо полагать, с введением цифровых тахографов в ближайшем будущем контроль станет еще жестче, а наказания за нарушение закона – еще строже.

Большая проблема для немецких дальнобойщиков – коллеги-конкуренты из соседних стран. Особенно – из Голландии. Их водитель заливает у себя дома 600 л дешевой солярки, приезжает во Франкфурт, разгружается и возвращается на своем же дизтопливе. Экономия денег весьма ощущимая. Не нужно забывать, что в Германии очень высокий экологический налог: 14 – 15 евроцентов за литр. А дальние рейсы – самые затратные по топливу. Практика показывает, что средний расход топлива на 100 км пробега у автомобиля компании составляет 32 л. Поскольку немецкий дальнобойщик, как минимум, до выезда за границу не может залить дешевую солярку, он заранее попадает в невыгодные условия фрахта по сравнению с иностранными перевозчиками.

И все-таки в Германии дальнобойщик – профессия престижная. Об этом говорят очереди на рынке труда, где предложение давно опережает спрос. Чтобы устроиться на такую фирму, как Grosse Vehne, нужно простоять в очереди несколько лет. Да и то не факт, что претенденту повезет...

ООО «АВТОСОЛО»

Запасные части и аксессуары к
автомобилям

Тел./факс: (095) 389-2445

(095) 799-9138

E-mail: m@ivecorussia.com

www.ivecorussia.com



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 - TATRA
Mercedes-Benz - MAH

Оптовая продажа со склада в Москве.

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

установка
P.T.C. ремонт

сервис

тахографы • отопители • фильтры • подогрев
гарантия, качество, выезд на предприятие

MANNESMAN
WEBASTO
KIENZLE
EBERSPACHER

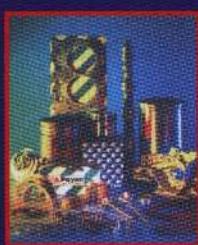
035
KIENZLE мет

Реутов, ул. Транспортная, д. 11
Тел./ факс: (095) 528-4240, 768-1841, 768-9896

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



Какой бы ни была страна по своей площади и географическому положению, она не может обойтись без активного товарооборота с соседями. Людям нужны медикаменты и продовольствие, электробытовая техника и мебель, одежда и обувь, строительные материалы и многое-многое другое. И львиная доля перечисленных благ цивилизации доставляется к местам потребления автомобильным транспортом. При этом автоперевозчики активно используют современный прицепной состав. Каким он стал в начале нового века, показала прошедшая в немецком Ганновере выставка коммерческого транспорта IAA-2002

Куда движемся?

Несмотря на то что отечественных производителей на выставке не было, интерес к ней оказался огромен. И это не удивительно: по оценкам европейских экспертов, невостребованный спрос на прицепной состав в России составляет около 100 тыс. единиц в год. В однотипную такую брешь не закроешь. К тому же покупательная способность российских фирм оставляет желать много лучшего. Но в том-то и секрет, что некоторые россияне ехали посмотреть на новые изделия, которые через 3–4 года по сходной цене можно будет приобрести как подержанные у западных транспортных компаний.

Прежде чем говорить о конкретных образцах прицепного состава, важно обозначить наметившиеся тенденции, а их немало. Первое, что напрашивается

в качестве вывода после осмотра прицепной экспозиции, – это экстерьер современных прицепов и полуприцепов. Они стали намного эстетичнее своих предшественников. Для их создания привлекаются не просто лучшие инженеры, но и дизайнеры. Так поступила, например, итальянская фирма Merker: к разработке нового трейлера модели Fullspace 2 (рис. 1) она привлекла знаменитого мастера форм – самого Бертоне. Прежде он прекрасно зарекомендовал себя на опытных и серийных образцах легковых автомобилей и внедорожников, теперь его талант понадобился в борьбе за сердца автоперевозчиков.

Наряду с дизайном в конструкции современных прицепов и полуприцепов активно используются передовые материалы: долговечный тент со специальной

«Атлеты» и «марафонцы» XXI столетия

Александр ТРОХАЧЕВ

13

пропиткой, не выгорающие на солнце краски и не теряющие своих свойств от длительного воздействия влаги и ветра крепления. Использование композитных материалов, алюминиевых сплавов и черных металлов с глубокой антикоррозийной обработкой методом катодореза, а также оцинковка при производстве рам сделали готовые изделия более привлекательными для потребителя за счет увеличенного срока службы. Это достигается и за счет применения грунтовки с последующим нанесением порошкового лака. Так, немецкая компания Kogel дает гарантию от появления сквозной коррозии на своей продукции сроком 6 лет. А два других ведущих производителя — Krone (рис. 2) и Schmitz (рис. 3) — установили противокоррозионную гарантию на продук-

цию нового поколения на 10 лет.

Совершенствуются способы крепления груза и варианты пломбировки тентов. В этом направлении даже проводятся специальные конкурсы. Например, в дни работы ганноверской выставки немецкая компания по производству прицепного состава Krone удостоена приза Trailer Innovation-2002 за систему универсального крепления груза Multiblock. Награда учреждена специализированным журналом «KFZ Anzeiger» и ежегодно вручается за внедрение наиболее значимых разработок. В том году в традиционном конкурсе участвовало 30 претендентов из пяти стран. Большинство, разумеется, были из Гер-

мании. Компетентное жюри в составе трех специалистов по прицепной технике и двух журналистов из профильных изданий оценивало степень новизны, удобство пользования изобретением, дизайн и, конечно же, экономический эффект от применения изделия на практике. Важность конкурса была подчеркнута тем, что при победителю вручал президент Ассоциации автомобильной промышленности Германии (VDA) профессор Бернд Готтшалк. Новое решение компании Krone упрощает крепление груза и делает его транспортировку более безопасной. Суть но-ваторско-

го подхода в том, что стальной брус Multiblock шириной 80 мм и высотой 130 мм располагается поперек пола прицепа или полуприцепа и жестко фиксируется на раме с помощью пружинных защелок. Наличие в нем 22 отверстий позволяет использовать растяжки для крепления груза, предотвращая тем самым его смещение при быстром ускорении, вхождении в поворот или экстренном торможении. А отверстия в боковых направляющих, удаленные друг от друга на 100 мм, дают возможность перемещать брус ближе к передней или задней стенке полуприцепа. Общее количество крепежных точек составляет ни много ни мало — 3000.



Еще одна тенденция – борьба (и не безуспешная) за снижение массы фур, трейлеров и других видов прицепов. Теперь они весят как самые легкие седельные тягачи для внутриевропейских перевозок, а подчас и меньше. Так, масса «шторника» Kogel Cargo-MAXX (рис. 4) составляет всего 6150 кг, а масса изотермического фургона EuroCooler не превышает 6790 кг. Но «худеют» не только трейлеры и изотермы. Schmitz, например, заменив на самосвальном полуприцепе стальные ребра жесткости на алюминиевые, ухитрился

«бросить» с массы изделия 700 кг. Высвободившиеся килограммы позитивно сказываются на динамических характеристиках автопоездов и их топливной экономичности.

Особое внимание производители уделяют прочности своих изделий. Скажем, Kogel тестирует свою продукцию поистине в экстремальных ситуациях: при проверке механической прочности конструкции полуприцепа он поднимает его в груженом состоянии (массой более 40 т) за раму с четырьмя петлями. А немецкий TUV установил, что новая

балка крепления Multiblock компании Krone (о которой шла речь выше) способна выдержать 5-тонную нагрузку на отрезке 150 см. Иными словами, каждое крепежное отверстие в состоянии выдержать нагрузку до 2 т, а вся балка – силу давления до 13,5 т!

Отчетливо видна и тенденция увеличения полезного объема грузовых платформ. Никого уже не удивишь не то, что 80-кубовой фурой – все чаще используются 100-кубовые. С этой целью производители используют низкопрофильную резину, компактные оси и

тягачи с низким седельно-цепным устройством, а также по максимуму выбирают допустимые нормативами габаритные величины. Кроме того, в практику входят прицепы с возможностью размещения груза в два ряда, максимально приспособленные для комбинированных перевозок. Для них характерна и система контроля за перемещением груза, независимо от того, сцеплен ли прицеп с тягачом или он поставлен на железнодорожную платформу и находится в пути. Например, такую систему под названием Telematik-Paket



1



2



3



4

TRAILERtel активно использует компания Kogel.

С думой о России

Ни для кого не секрет, что большинство фирм-производителей в большинстве случаев отдают приоритет своим крупнейшим дилерам, т.е. тем, кому удается достигать максимальных объемов продаж. Но бывают и приятные исключения. Об этом, например, убедительно говорит пример компании Sommer. В Ганновере меня в этом убедил г-н Олаф Леманн, уполномоченный международный ди-

ректор по экспортным сделкам, член совета директоров Sommer.

В перечне восточно-европейских стран, с которыми работает его компания, — Польша, Болгария, Румыния, но особое место занимает Россия. И это не просто словесная дань уважения. В 2003 году исполняется 10 лет работе компании Sommer-Hovtrak. Для нашей страны Sommer производит более узкую линейку прицепов, которые проще по конструкции, чем выпускаемые на Западе. В России есть модели, которые нигде больше не выпускаются. Например,

24-метровый 4-осный автобус в составе шасси автомобиля с прицепом объемом 120 м³. Только для России и Польши компания выпускает контейнеровозы, которые оттуда экспортируются в Германию и Скандинавию. Отдельное место занимают цельнометаллические кузова (рис. 5), из которых около 300 ежегодно продаются во Франции. Недавно был сделан и «шторник», в котором для ускорения погрузки и выгрузки боковины сдвигаются вперед или назад на маленьких роликах. По настоянию таможенников по верхнему краю пропущен дополнитель-

тельный стальной трос в пластиковой оболочке, который также пломбируется. Несмотря на то что в бизнесе на 100% задействован только немецкий капитал, на предприятии работают 230 русских специалистов, чей средний возраст — 28 лет.

Счет — на миллионы

О том, насколько прогрессивными стали современные прицепы и полуприцепы, говорят изделия компании Kogel из немецкого Ульма. Основанная в 1934 году Францом-Ксавером Кегелем, ныне она управляет его



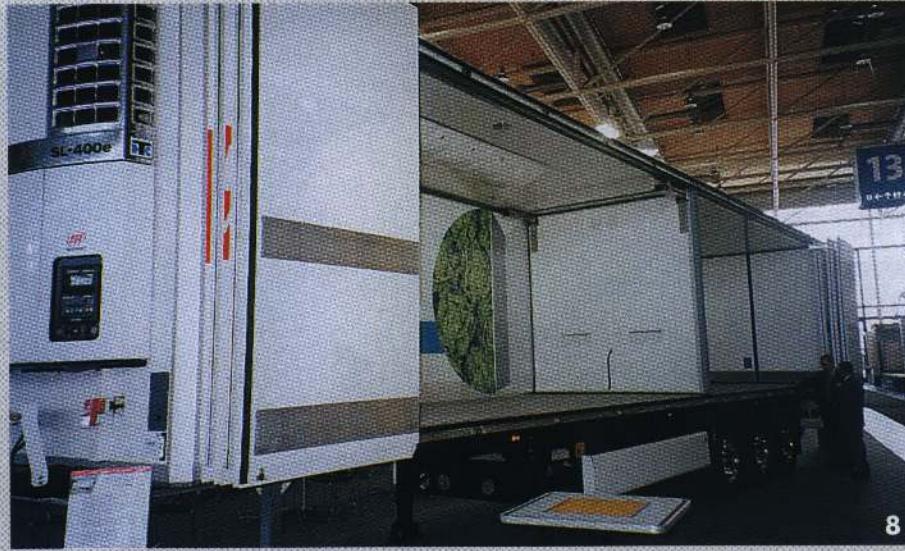
5



6



7



8



прямым потомком Гербертом Кегелем.

Важным направлением производства прицепного состава Kogel по-прежнему считает рефрижераторы. На этот раз на IAA были представлены последние модели семейства EuroCOOLER basic. Их отличает небольшая собственная масса (6790 кг), высокая коррозионная стойкость кузова (гарантия от сквозной коррозии – 6 лет) и способность поддерживать различные температурные режимы. Скажем, при +5° С он позволяет перевозить сухие грузы – шоколад и молочные продукты,

фрукты и экзотические плоды, зелень и овощи, бананы. При 0° С он позволяет транспортировать свежее продовольствие в виде овощей и фруктов, сливочного масла и молока, мяса и полуфабрикатов. Температура -20° С дает возможность перевозить замороженные продукты: жир и сало, рыбу и домашнюю птицу, замороженное мясное филе. Наконец, порог в -25° С обеспечивает качественную доставку глубокозамороженных продуктов питания, включая такое лакомство, как мороженое.

К серии Euro относится и EuroTRAILER, который сами

представители фирмы не-редко именуют как Paper-MAXX. Как следует из названия, он призван перевозить газетную и журнальную бумагу в рулонах, причем рулоны могут укладываться как набор, так и ставиться вертикально. Но еще более любопытной моделью является Coil-MAXX, у которой в центральной части в полу предусмотрено специальное продольное углубление, позволяющее жестко фиксировать листовой металл в рулонах диаметром от 900 до 2200 мм и длиной до 6100 мм. Есть и специальный полуприцеп для перевозки

напитков в бутылках. Он так и называется: Bottle-MAXX.

Интерес у перевозчиков вызвал и тентованный полуприцеп X-MAXX-Trailer. Его погрузочная высота – всего 1 м, из которых 9 см составляет прочное основание рамы. Внутренняя полезная высота для размещения груза – 3 м, а чтобы погрузочно-разгрузочные операции занимали меньше времени, на стоянке крыша может автоматически подниматься на 36 см. Величина вроде бы небольшая, но вполне достаточная для того, чтобы вилочный погрузчик мог захватить, на-



9



10



11



12

пример, несколько ящиков с напитками и, приподняв их, снять с полуприцепа. Разумеется, боковина у «шторника» сдвижная.

Но все-таки центральное место в экспозиции фирмы занял Cargo-MAXX plus (рис. 4) с внутренней высотой 2680 мм, о котором упоминалось выше. Он оборудован электронными тормозами EBS и системой курсовой устойчивости ETS. В качестве опции предусмотрена система TCE (Trailer Central Electronic). Есть и датчики парковки в заднем буфере. При приближении к рампе или погрузочной

платформе они посылают ультразвуковые сигналы в бортовую электронику тягача, которая и приводит в действие тормоза. Парковаться (как это принято у нас) «по звуку» или удару через закрепленный сзади обрезок старой покрышки здесь не принято. О качестве изделия говорит и установленная заводом-изготовителем гарантия: 6 лет эксплуатации от сквозной коррозии или 1 млн. км пробега. Собственная масса полуприцепа в стандартном исполнении составляет 7,2 т, а для перевозки ролевой бумаги – 9,2 т.

Любопытно, что кроме шоссейной версии прицепа есть и железнодорожная – Cargo-MAXXrail. Это может быть полуприцеп-контейнеровоз или тентованный «шторник» с набором вспомогательных элементов, обеспечивающих безопасную перегрузку прицепа краном. В дополнение к захватам наружной стороны рамы полуприцепа создается интегрированная защита тента с помощью складных порталных и боковых конструкций. Так называемые воздушные подушки (запас свободного пространства между прицепом и захватами)

и дополнительные автоматические подушки предохраняют подвеску и шасси от возможных механических повреждений. Полуприцеп можно быстро погрузить на железнодорожную платформу и так же быстро снять с нее.

Стопроцентной новинкой сезона является полуприцеп Cargo-MAXXTIR, предназначенный для международных автоперевозок. Еще недавно аналогичные «шторники» не соответствовали требованиям таможенных служб, а потому не использовались в системе TIR. Но теперь сдвижные боковины получи-



15



16



14





17



ли стальной трос в оболочке из прозрачного пластика, пропускаемый и пломбируемый сверху, и снизу. Нарушить целостность находящейся под пломбами «таможенной территории» так, чтобы это осталось незамеченным, отыне невозможно. В общем, выбор прицепного состава для ускоренного перемещения товаров через границы стал шире.

Специализация по максимуму

О том, каким должен быть профессиональный подход к изготовлению прицепного состава, красноречиво говорили новинки компании Schmitz Cargobull AG. Все они получили фирменную обшивку из ферропластовых панелей, что нашло наиболее яркое отражение в герметичной модели Dry&Safe (рис. 6) для перевозки особо ценных грузов. Для того чтобы все заинтересованные лица могли воочию убедиться в возмож-

ностях изделия, его двери были постоянно нараспашку, а на уровень пола была выведена широкая лестница, не выходящая за габариты прицепа. Шасси всех новых моделей прицепного состава фирмы с недавних пор выпускаются полностью оцинкованными. А полуприцепы увеличенного объема серии Mega выпускаются теперь не только по индивидуальным заказам, но и как стандартные.

Некоторые из своих новинок компания успела показать еще в начале прошлого года, на февральском автосалоне в Амстердаме. Но и кроме Голландии ей удалось что показать спустя полгода в Германии. Помимо самых вместительных изделий линии Mega появились и полуприцепы Double Deck System, представляющие собой двухъярусные тентованные фуры. По сравнению с одноярусной загрузкой выигрыш в использовании полезного пространства составляет 33%.

Один такой полуприцеп (рис. 7) способен вместить 67 европалет (33 снизу и 34 сверху).

Цель – всегда быть свежим!

Под таким лозунгом демонстрировала в Ганновере свои новые безрамные ходильники и рефрижераторные полуприцепы компания Krone. Несмотря на тенденцию к общему затуханию рынка прицепов, она смогла сделать, казалось бы, невозможное: увеличила свое присутствие с 10,9 до 15,2% и заняла среди производителей полуприцепов рефрижераторного типа второе место в Германии. В 2001 году суммарный доход холдинга составил 481,7 млн. евро, из которых 17,7 млн. евро были направлены на внутреннее развитие. Чистая прибыль холдинга достигла величины 304 млн. евро, что на 34,2% больше, чем годом ранее (226,5 млн. евро).

Новое изделие в производственной линейке – полу-

прицеп-рефрижератор Fresh Liner. Его паспортные данные таковы: габаритная длина – 13 620 мм, ширина – 2470 мм, внутренняя высота – 2700 мм. Собственная масса полуприцепа – 7900 кг, полезная нагрузка – 27 100 кг. Кузов сделан из сэндвич-панелей толщиной 28 – 30 мм с теплоизолирующим наполнителем. 30-миллиметровую толщину имеет усиленный решетчатый настил пола. О важности участия в выставке говорил тот факт, что на стенде постоянно присутствовал глава фирмы – доктор-инженер Бернард Крона.

Впрочем, кроме рефрижератора Krone презентовала и другие новинки (всего их было 5 из 10 представленных экспонатов). В их числе – Cool Liner Folding Door, Dry Liner, Profi Liner. Первый (рис. 8) интересен тем, что имеет 10 распашных дверей по левому борту – выигрыш времени при погрузке/разгрузке очевидный. Новинкой является и прицеп



18



19

для перевозки мясных туш в подвешенном состоянии: под потолком находятся шесть направляющих круглого сечения со множеством скользящих крючков. Благодаря такому решению мясо не слеживается и не смерзается.

Интересны и усовершенствованные модели прежних лет. Например, революционный для своего времени Safe Liner (рис. 9) (его прототип появился весной 1999 г.) «похудел» до 6990 кг, что по сравнению с другими трейлерами с внутренней высотой 2,7 м позволяет экономить до 1,4 л топлива на 100 км пути. На два центнера стал легче и Profi Liner (рис. 10), у которого усиlena передняя стенка и установлена дополнительная поперечина на основании пола — для придания изделию более высокой степени жесткости. Кроме того, он получил и новые крепления Multiblock. До 100 м³ увеличен полезный объем полу-прицепа Mega Liner. Сло-

вом, прогресс налицо. А поддерживается он постоянными финансовыми вливаниями, направленными непосредственно на инновации. В 2002 году только для расширения завода датской дочерней компании Bernhard Krone A/S (общая площадь — 15 000 м²) они составили свыше 7,1 млн. евро из общей суммы 55 млн. евро.

Сила — в единстве

Удивительные вещи творят рынок. Непримиримые конкуренты в целях выживания подчас вынуждены идти на встречу друг другу, а порой и объединяться. По-простому это называется глобализацией. Она коснулась производителей грузовиков и автобусов, легковых и легких коммерческих автомобилей. Не стали исключением из правил и производители прицепного состава. И яркий пример тому — французский холдинг General Trailers, или сокращенно GT, основанный еще в 1987 го-

ду. Он объединил такие компании, как Fruehauf, Traillor, Benalu, Blond Baudouin, а также производителя прицепного оборудования SMB. Сейчас с долей свыше 14% и номенклатурой свыше 260 моделей он является лидером европейского рынка.

В 2001 году суммарный доход холдинга составил 532 млн. евро, были проданы 15 340 единиц техники. Холдинг располагает сетью из 650 сервисных пунктов в 28 странах, а именно, сервис в большинстве случаев является одним из определяющих факторов в выборе продукции той или иной марки. Неудивительно, что по дорогам Европы сейчас колесят 150 тыс. прицепов марки GT. Со 160 базовыми моделями холдинг закрывает ныне около 90% полного ти-пажа выпускаемых на континенте прицепов. Неудивительно, что планы холдинга весьма амбициозны: к 2005 году он намерен отвоевать себе 5% от немецкого рынка. А ведь там конкуренция

очень плотная — борьба идет за десятые и сотые доли процента!

В Ганновере GT выставил несколько разнотипных прицепов. Над остальными величественно возвышался поднятый самосвальный кузов AgriLiner с полезным объемом 43 м³. Его ширина составляет 2500 мм, высота 2000 мм, максимальная грузоподъемность — 29 380 кг. При этом за счет использования «крылатого» металла сам прицеп весит всего 5620 кг [экономия по сравнению с традиционной версией просто феноменальная — 300 кг]. На прицепе установлена боковая противоподкатная защита в виде профилированных брусьев, дисковые тормоза с EBS — электронным распределением тормозных сил.

На 1200 кг тяжелее трехосная алюминиевая цистерна PowderLiner II (рис. 11) допустимой полной массой 35 000 кг, зато ее полезный объем составляет 64 м³. Примечательна она тем, что





АВТОПАК





20

42 внутренняя полость разделена на три отсека: Min – для минеральных удобрений, Chem – для химических веществ и Food – для aliments.

Для длинных дистанций предназначен ExpressLiner с кузовом полезным объемом 87 м³. При собственной массе 7480 кг он позволяет брать груз массой в три с половиной раза большей – 27 520 кг. В качестве опции предусмотрено размещение груза в два яруса. При этом вместимость составит 66 европалет размером 1200x800 мм, а на второй ярус можно будет грузить предметы общей массой до 8 т. Специалисты компании уверяют, что это один из лучших прицепов такого класса для использования в международной системе TIR. Еще один прицеп для дальних перевозок – MaxiSpeed Euro (рис. 12). При собственной массе в 6740 кг он позволяет брать на борт 28 260 кг при условии, ес-

ли суммарный объем груза не превышает 95 м³.

И если новые изделия многим российским автопревозчикам пока не по карману, к их услугам – обширный парк прицепов GT секонд-хенд. Ежегодно холдинг продает около 1700 единиц прицепного состава, из которых более трети идут на экспорт.

Очень прыткий новичок

Эту фирму на выставке IAA многие почему-то называли новой и «неизвестной». С толку сбивало то, что до осени прошлого года в крупных специализированных форумах она не участвовала. Между тем специалисты хорошо знают, что основана она в 1998 году под названием MerkerYshima с уставным капиталом 100 млн. евро и выпустила уже около 40 тыс. единиц прицепного состава. В группу Merker входят швейцарские компании

Tectagon AG (у нее 90% акций) и Yshima SA (10% акций). Филиалы группы есть во Франции и Австрии, Италии и Германии. Причем в Италии и Германии расположены крупнейшие торговые центры – их соответственно 13 и 12 в вышеназванных странах.

В Ганновере на площади 1330 м² Merker представил сразу несколько новинок (рис. 13, 14). Из них обращали на себя внимание изделия со скромной надписью Style Bertone. Можете себе представить, как нужно любить свое дело, чтобы на стадии вхождения в рынок привлечь к работе над модельным рядом таких «кутиль», как сам Бертоне! Между тем планы у производственников серьезные: в 2003 году они намерены собрать порядка 11 000 единиц прицепного состава. Впрочем, оптимизм имеет под собой очень зыбкую почву – сервисная сеть не развита в должной мере, а бренд

еще требует рекламной раскрутки.

Обыкновенный «спецназ»

Наряду с закрытыми прицепами и полуприцепами для международных и региональных перевозок в Ганновере было представлено и немало открытых платформ. Некоторые из них предназначены для перевозки крупногабаритных неделимых грузов, автомобилей и специальной техники, но есть и эксклюзивные образцы.

Например, фирма Ebert Spezialfahrzeuge представила низкорамный полуприцеп-тяжеловоз в сцепке с тягачом Mercedes-Benz Actros 1835 (рис. 15). Он демонстрировался на открытой площадке в расцепленном состоянии – словно после разгрузки. Производитель Wecon сделал ставку на показ двухосного прицепа Wurfel с мягкими боковыми панелями шторного типа. Выбор этот не случаен: в Западной Европе такой



21

прицеп — хит последних лет. Компания ATG Logistic выкатила популярный в Старом Свете автовоз (рис. 16), состоящий из тягача Renault AE500 Magnum и прицепа Eurolohr 1.64 E. Его погрузочная высота составляет всего 1 м, а общая высота с легковыми автомобилями на платформе не превышает установленной величины в 4 м. Этот автопоезд способен перевозить от 8 до 10 легковых автомобилей, причем не каких-нибудь компактных малолитражек вроде Renault Clio или Volkswagen Golf. Подтверждением тому стали 9 седанов и универсалов Mercedes-Benz E-класса, размещенных следующим образом: на тягаче — две машины сверху и одна снизу, на прицепе — три машины сверху и три снизу. В качестве тягача использовался Mercedes-Benz Actros с низкой кабиной, оборудованной спальным местом. Неплохо заявила о себе итальянская фирма Rolfo, сумевшая «нафаршировать» свой автовоз под завязку — на нем умещаются 11 мало-

литражек гольф-класса Fiat Stilo. Ну а своеобразным рекордсменом пока остается турецкая компания Tirsan: на ее транспортере можно перевозить до 12 автомобилей среднего и малого среднего классов (Peugeot 406, Peugeot 206).

Обширные площади в павильонах и под открытым небом занимали самосвальные полуприцепы прямоугольного сечения и ковшового типа, трех- и четырехкамерные автоцистерны и спецкузова для перевозки удобрений и других сыпучих веществ. Так, фирма Carnehl Fahrzeugbau показала трехосный полуприцеп CHKS-34/24 AI (рис. 17) собственной массой всего 4800 кг и грузоподъемностью 34 000 кг с алюминиевой платформой. Буквально наповал сражала посетителей прицепная техника австрийской компании Meusburger. В один из полуприцепов (рис. 18), по виду напоминающий низкорамную фуру, производители умудрились загнать... трехосный карьерный самосвал

Volvo. Ну чем не копперфильды?!

Передовая часть европейских производителей представила на суд перевозчиков безрамные автоцистерны, причем некоторые с кузовом из нескольких секций разной емкости, и не только строго круглого или эллипсоидного сечения. Дорогу в жизнь пробивают и «кломанные» цистерны с «неправильным» овалом в поперечнике. Любопытную модель выкатила на всеобщее обозрение компания Chereau: ее новый изотермический фургон базируется на трехосной платформе, оси которой удалены друг от друга на большее расстояние, чем у обычных полуприцепов (рис. 19). Он снабжен боковой противоподкатной защитой, упорными башмаками и грязезащитными фартуками за каждым из шести колес. Фирма Cardi блеснула «распашонкой» в виде полуприцепа SuperLight: он имеет распашные задние двери, а кроме шторных боковин у него «гармошкой» сдвигается и крыша (рис. 20). Одним сло-

вом, неподвижной остается только передняя стенка.

В числе новинок оказались полуприцепы с изолированными друг от друга герметичными секциями для перевозки грузов разного типа (рис. 21). Например, в одной секции можно везти свежемороженную рыбу, в другой — требующие тепла цветы, а в третьей по соседству — горячительные напитки. Это очень важно для транспортных компаний, ищащих попутную загрузку на международных рейсах. Среди новинок было немало и других изюминок, о которых в одном обзоре при всем желании не расскажешь. Как не расскажешь в двух словах о разнообразии автомобильного мира. Ведь из 164 европейских производителей прицепного состава и специального оборудования к нему в Ганновере едва ли присутствовала треть из них. Как говорится, нельзя объять необъятное. Впрочем, такой цели автор и не преследовал.





Барду Отечества – памятник от КАМАЗа

25 января в Набережных Челнах состоялось открытие памятника легендарному барду Отечества Владимиру Семеновичу Высоцкому. Это событие приурочено к 65-летию знаменитого человека, который более 30 лет тому назад, в годы строительства КАМАЗа, одним из первых среди советских деятелей искусства посетил Набережные Челны и дал несколько концертов. Монумент в виде гитары-колокола разместился на площади возле офиса ОАО «Камгэснегрострой» по улице Гидростроителей. Композиция памятника была разработана еще пять лет тому назад и состоит из полутора десятков чугунных деталей. Сегодня все они отлиты на лиственном заводе КАМАЗа и собраны на челябинском заводе металлоконструкций. Общий вес памятника составляет более 10 тонн.

Это только начало увековечивания имени барда. В дальнейшем вся площадь, уже десять лет носящая имя Высоцкого, будет переоборудована в единой композиции условного зрительного зала. Работа ведется при спонсорской помощи КАМАЗа и активном участии членов клуба любителей бардовской песни, большинство которых также работают на предприятии.



Состязания водителей на кубок Setra

С 4 по 6 апреля 2003 года на спортивном автодроме Нюрбургринг будет проходить пятый Гран-при фирмы Setra по соревнованию профессиональных водителей автобусов этой марки. В состязании, которое проводится фирмой Setra еще с 1992 года, участвуют отобранные жеребьевкой 120 водителей со всей Европы, которые будут соревноваться в нескольких категориях.

Стадия «Безопасность» касается безопасного вождения и умения преодолевать аварийные дорожные ситуации, такие, как попадание автобуса на скользкую дорогу, занос, и т.д. Цель стадии «Экономичное вождение» – достижение минимального расхода топлива при сохранении высокой средней скорости. А «Проверка квалификации» требует от водителя искусного владения машиной при, например, въезде задним ходом на тесную парковку или маневрировании в условиях ограниченного пространства.

Другим заметным событием в деятельности фирмы стала продажа в конце декабря прошлого года тысячного автобуса серии TopClass 400. Им стал трехосный S 415 HDH, купленный немецким туроператором Hock/Main-Spessart Reisen. По итогам же 18 месяцев, в течение которых серия TopClass 400 предлагается на рынке, лидером продаж стал двухосный лайнер S 415 HD, который популярен не только в Германии, но и в Италии, Франции и Австрии. Последними новинками фирмы стали модели S 417 для рынка США, а также флагманский двухэтажный трехосный S 431 DT.

Первая сертифицированная сервисная станция ХК «АвтоКрАЗ»

Украинский производитель большегрузных автомобилей класса XL (13 – 18 т) ХК «АвтоКрАЗ», выпустивший в 2002 году на российский рынок около 1500 автомобилей, предпринял в прошедшем году усилия по укреплению своих позиций на российском рынке. Показательным является открытие 26 декабря 2002 года на базе техцентра «Олвес» (п. Голицыно Московской обл.) первой в России сертифицированной сервисной станции ХК «АвтоКрАЗ», отвечающей современным требованиям. Площадка избрана не случайно: торговый дом «Олвес» в течение 10 лет сотрудничает с ХК «АвтоКрАЗ», являясь одним из основных дилеров.

Технологические возможности станции позволяют проводить не только технический осмотр и ремонтные работы в гарантийный период. Здесь также можно пройти инструментальный контроль, компьютерную диагностику и ремонт основных систем и агрегатов автомобиля, а также токарные, сварочные, кузовные работы, полный капитальный ремонт. Визуальный осмотр всех неисправностей автомобиля проводится квалифицированными специалистами, имеющими сертификат на проведение работ. Также, что немаловажно, на станции имеется мойка автомобилей, агрегатов и двигателей. Станция оснащена стендами диагностики тормозной системы и топливной аппаратуры, оборудованием для расточки тормозных барабанов, проверки дымности дизельного двигателя, проверки двигателей на содержание CO, CH и других параметров. Компьютерная диагностика позволяет проверить параметры работы двигателя и тормозной системы.

Технический центр может одновременно обслуживать до 10 автомобилей, пропускная способность его боксов по прохождению ТО (в объеме ТО1000) составляет 1000 автомобилей в месяц. Помимо прямой реализации, комплектации, гарантиного ремонта и техобслуживания автомобилей компания «Олвес» также осуществляет: ответственное хранение, таможенное оформление, страховую защиту перегонов и транспортировку автотехники и автозапчастей в любую точку РФ и СНГ. Выполняются индивидуальные заказы по доработке и доукомплектованию транспортных средств, по изготовлению спецтехники и уникальных технологических установок на базе автомобильных шасси различных модификаций.

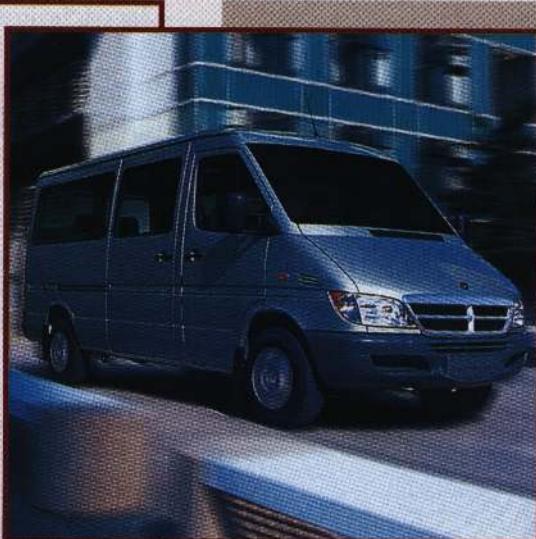
В дальнейших планах ХК «АвтоКрАЗ» – создание сети сервисных станций по всей территории России, а также продажа автомобилей по схеме Trade-in (новый автомобиль взамен старого).



■ Sprinter под именем Dodge

Концерн DaimlerChrysler продолжает активно продвигать свой фургон Sprinter на рынок Северной Америки, для чего используются американские фирмы, принадлежащие или входящие в состав DC. Напомним, что эти популярные машины уже продаются в США под маркой Freightliner, хозяином которой как раз и является DaimlerChrysler. Но немецкая сторона, похоже, не намерена останавливаться на достигнутом. Так, на прошедшем в январе этого года Детройтском автосалоне прошел официальный показ Sprinter, который теперь будет продаваться еще и под маркой Dodge. (Напомним, что Dodge – одно из подразделений фирмы Chrysler.) Внешне такой Sprinter отличается решеткой радиатора, характерной для фирмы Dodge. Пассажирская или грузопассажирская версия предлагается с тремя вариантами колесной базы и двумя видами крыши. Полные массы – 3873 и 4525 кг, двигатель – 154-сильный турбодизель CDI.

Кроме Sprinter немецкую экспансию будет поддерживать и знаменитый Mercedes-Benz Unimog новой серии U 500, который с этого года начнет активно продвигаться на североамериканском и канадском рынках. Но в отличие от Sprinter этот грузовик будет продаваться под своим собственным именем Unimog, которое будет написано на капоте и станет внешней отличительной чертой «американской» версии. Ответственность за продвижение машины возложена на Freightliner, в котором будет создан специальный отдел по продажам и обслуживанию «унимогов» в Америке. А продаваться машины будут через дилерские сети фирм Sterling, Western Star и American LaFrance, которые входят в состав Freightliner. Unimog будет использоваться в коммунальном хозяйстве, на стройках, железных дорогах, а также в тушении лесных пожаров.



■ MAN в России идет по пути кооперации

22 января 2002 года в ООО «МАН нутцфарцойге трейдинг» состоялась передача покупателю ЗАО «КБЕ Оконные технологии» бортового автомобиля MAN M2000L 12.163 LC с краном HIAB 060-2.

Построенный на заказ автомобиль предназначен для перевозок оконных рам и дверных блоков. Установка кузова с краном марки HIAB была произведена ЗАО «Новтрак», Новгород. Конечная цена на аналогичный автомобиль составляет от 60 000 евро, не включая НДС.

Ранее, в декабре 2002 года, фирма «Пауль Хартмани» приобрела через российское представительство MAN грузовик MAN 8.163L с кузовом от фирмы «Мосдизайнмаш». Шасси такого автомобиля стоит около \$45 000.



■ Нарушителей встречают цветами

Беспрецедентную акцию затеяла индийская дорожная полиция. Каждому пойманному нарушителю ПДД инспектор вместо привычного протокола дарит... цветок[1]. По заверению сотрудников главного управления индийской дорожной полиции, такая мера «наказания» существенно улучшает дорожную обстановку в стране. И действительно, как показывает статистика, за месяц, что проводится акция, количество ДТП сократилось вдвое! Сами водители говорят, что после такого штрафа их даже не тянет нарушать.

Как долго еще продлится эта акция – неизвестно. Но индийская дорожная полиция рекомендует всем странам прибегнуть к их опыту. Правда, думается, если подобный эксперимент провести в России, то результат будет прямо противоположный – количество нарушений резко возрастет. Водители будут нарушать еще с большей интенсивностью и все для того, чтобы вечером подарить жене охапку свежих цветов.



■ Татарстан становится родиной гонщиков

Похоже, что с душой гонщика рождаются большинство ребят в Республике Татарстан. Гоночная команда завода «КамАЗ» уже не первый год поднимается на высшую ступень пьедестала престижного ралли Париж – Дакар. Этот год не стал исключением. Камазовская троица занесена в списки лучших гонщиков России. Не так давно этот список пополнился еще одним именем. Айрат Шаймиев, сын президента Республики Татарстан, признан журналом «За рулем» лучшим гонщиком России 2002 года. На торжественной церемонии Айрату была вручена «Золотая Ника». Теперь этот трофеи отправится к нему на родину.



**Конкурс
продолжается!**

Факс: (095) 732-6460
 E-mail: Autotruck@cityline.ru
 Почта: 119633 Москва, а/я 117
 Журнал «АвтоТрак»

ШОФЕРСКАЯ СТРАНИЧКА

Здравствуйте, друзья из «АвтоТрака». Зовут меня Володя, погоняло «Мигаловский», дальнобойщик из Твери. Мне 41 год, стаж за баранкой (вместе с армией) уже 21 год. В начале года первый раз купил ваш журнал у глухонемой в кафе в Спас-Заулке. Это знаменитое кафе сейчас закрыто «на реставрацию». Купил, если честно, из-за красивой обложки. Ну а когда все прочел... До сих пор ношу на посты ГАИ вырванные листы из того номера с юридическими разъяснениями, и много раз менты отпускали меня после того, как я им зачитывал ваши разъяснения о нашей защите. С тех пор покупаю «АТ» где придется, вне зависимости, сколько он стоит. Так держать!!!

В журнале нет неинтересных статей и «прощадных» материалов для «богатых буратин». Вы говорите и пишите понятным для нас языком, разъясняете нам, как бороться с этими жадными нелюдями. И спасибо вам за это! Ваши журналы ходят «по рукам» в нашем братстве. Мы ссылаемся на журнал при разных внутренних спорах, и ваше мнение уже в авторитете. И очень бы хотелось, чтобы ваш журнал был побольше в объеме. И чтобы вы взяли на вооружение лучшие рубрики из других журналов: «Опыт ремонта», «Полезные советы» и т.д. По моему (и не только) мнению, если у вас будет раздел типа «Ноу-хау дальнобоев», в котором будут описаны (господи, слово-то какое?) разные наши хитрости, годами накопленные, то вашему журналу цены не будет (в разумных пределах).

Хочу вам рассказать историю моего друга, который служил в СА в ГДР водителем бензовоза в брежневские времена. Ему можно верить. Итак...

Серега (так его зовут) на бензовозе из-за каких-то неполадок отстал от воинской колонны, которая ехала по территории ГДР на учения (1982 г.). По какой-то причине он на бензовозе ехал без сопровождающего офицера, в хвосте колонны, и когда забарахлил трамблер, встал на обочине у небольшой германской деревни. Его ждать не стали. Он все привел в порядок и, воспользовавшись случаем, продал «комрадам» двести литров бензина. Догнал колонну, а потом втихаря все лишили шнапса, который Серега купил на бензиновые деньги. Больше всех лишили, конечно, Серега. Он был уже «стариком», одним из самых опытных водил. Утром Серегу с машиной решили отправить на задание.

Старшим по машине должен был быть молодой лейтенант, выпускник какого-то автомобильного училища Советской Армии, который только что получил «звездочки» на погоны. Короче – «зеленый».

Дальше дело разворачивалось так... Серега с большого бодуна спит в кабине. Утром... Стук в дверку...

- Ты готов на выезд?
- Не-а, тов. лейтенант...
- А почему?
- Да у меня ФАРКОП ОБОРОТЫ НЕ РАЗВИВАЕТ!
- (Серый с бодуна не хочет ехать.)
- ???
- Не верите? Вот сейчас заведу, и вам все станет ясно и видно!
- Не тебе меня учить. Сам все вижу! Когда будешь готов?

– К обеду, тов. лейтенант, машина будет в полном порядке.

- Ну смотри, не дай бог не сделаешь!
- Летеха удаляется. Серега спит дальше.

Примерно через час в заблокированные дверки раздается дикий стук, через окно слышен отборный мат.

Лейтенант с арматурой в руке гонялся за Серегой в течение получаса. Как потом выяснилось, полковник спросил у лейтенанта: «А почему вы не на выезде?» А тот, чайник, и ответил Серегиным словами: мол, фаркоп обороты не развивает. И это выпускник автовоенной академии?

Ну, дальше объяснять не надо. Серому – три дня «губы». Недостачу бензина затихарили – не хотели выносить сор из избы. Но зато лейтенанту пристала кликуха ФАРКОП, и, по мнению Сереги, эта кликуха – на всю его оставшуюся карьеру!

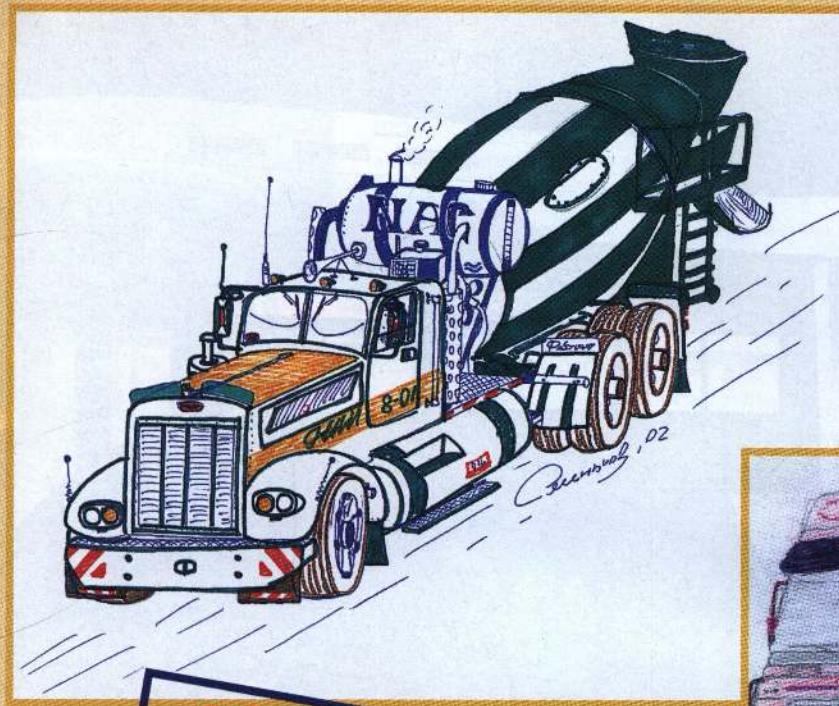
Вот такие армейские приколы...

Сам я служил водилой в Ракетных Войсках Стратегического Назначения. Очень уважаю эти войска и поэтому пишу их только с большой буквы – РВСН. У нас было очень много подобных случаев, но об этом в другой раз.

И вас я тоже теперь уважаю! Спасибо вам за вашу работу.

С уважением, Владимир.
 Тверь, декабрь 2002.

Ждем ваших писем



Об условиях конкурса
читайте в предыдущих
номерах





Общественный наземный транспорт хорошо знаком всем. Даже тем, кто им никогда не пользовался. Частенько на телевидении мелькают уже приевшиеся физиономии чиновников Мосгортранса, которые выдавливают из себя слезу, рассказывая об убыточности их ведомства. На самом деле они либо лукавят, либо палец о палец не хотят ударить, чтобы изменить ситуацию в лучшую сторону. С журналом «Автотрак» делится опытом директор «Автотранспортного предприятия» Игорь Ушков, которому удалось-таки сделать в своем родном городе общественный транспорт доходным предприятием.

— Игорь Вячеславович, вы заявляете о том, что общественный наземный транспорт это весьма доходный бизнес. Неужели это так?

— Из перевозки пассажиров можно извлекать при-

быль. Но для этого необходимо одно условие — желание извлекать прибыль. Директора муниципальных транспортных хозяйств перед собой такой задачи не ставят. Зачем им это надо?

СЛЕЗАМ ЧИНОВНИКОВ НЕ ВЕРИТЬ!

Дмитрий ЗЛЕНКО

Они получают дотации из бюджета и не пытаются минимизировать издержки. А при каждом удобном случае говорят, что им катастрофически не хватает денег. Под этим благовидным предло-

гом порой совершенно небоснованно повышают цены на проезд. Какова сегодня реальная стоимость проезда? В среднем — семь рублей. Для Москвы, правда, эта цифра могла бы быть



меньше за счет наружной рекламы на транспорте и больших отчислений из городской казны.

— Так какие шаги надо предпринять, чтобы получить прибыль?

— На рынке побеждает тот, у кого издержки на производство единицы продукции меньше. Общественный транспорт не исключение из этого правила. У этого бизнеса есть шесть основных издержек:

1) Зарплата водителей, кондукторов, диспетчеров. Здесь, как вы понимаете, экономить не целесообразно. Начнешь урезать зарплату, и от тебя уйдут люди. А текучка кадров на производстве сказывается крайне негативно. Зарплата должна быть пропорциональна полученной прибыли.

2) Горючесмазочные материалы. Вот это как раз та

расходная часть, которую можно сократить. Не секрет, что на горючесмазочных материалах довольно существенно поворовывают водители: подкручивают спидометры, подсоединяя их к моторчикам стеклоочистителей; не прогревают двигатель, дабы сэкономить на топливе... Масса есть уловок. Чтобы этого не было, нужно построить систему контроля: дополнительно ставить пломбы и тщательно их проверять на фольшь — были случаи, когда водители после очередной подкрутки спидометра ставили «клиповые» пломбы. Также нужно контролировать остатки топлива в баке. Вам, наверное, кажется, что пять — десять литров, сворованных водителем, — это ничто по сравнению с тем, что в день один автобус потребляет около 200 — 250 л топлива. Вроде как, действительно немного. Но теперь помножьте эти пять — десять литров на сто автобусов, которые в нашем автопарке. В сутки это

около 700 л. Теперь умножьте 700 л на тридцать дней. При переводе литров в рубли получается, что в месяц предприятие несет убыток около \$4000 — 4500... Существенно можно сократить издержки на ГСМ, если затачиваться ими [горючесмазочными материалами] не на обычной АЗС, а непосредственно у производителей. Экономия полтора-два рубля с каждого литра... Очень хороший инструмент в экономии топлива — это премирование и материальное поощрение экономных водителей.

3) Следующая статья расходов — это амортизационные отчисления. Парк автобусов необходимо обновлять каждый год. В нашем автопарке каждый год появляются по 10 новых автобусов. Здесь, конечно, тоже особо не сэкономишь. Но можно за счет поиска выгодных предложений.

4) Ремонт. В эти расходы входят запчасти, зарплата

сотрудникам, покупка необходимого в работе инвентаря и оборудования. Покупая запчасти, нужно ориентироваться на сочетание цены, качества и гарантии... Применив систему контроля, минимизируем воровство.

5) Износ шин. Это около 1,2% всех затрат. Вроде бы немного. Однако для уменьшения этой цифры необходимо контролировать водителей: разбираться по фактам преждевременного износа протектора и наоборот. И соответственно одних водителей наказывать, других — премировать. Разумеется, покупать шины не у спекулянтов, а у производителей.

6) Аренда помещения, коммунальные услуги, охрана... Издержки на аренду можно сократить, если договориться с арендодателем о льготах на проезд для его сотрудников.

Но должен оговориться, все вышеперечисленное возможно лишь в случае,



когда городской общественный транспорт находится в собственности не у муниципалитета, а у частника.

— А как же опасность монополизации и полного диктата цен? Вспомним, к примеру, железнодорожный транспорт или ведомство Чубайса: заламывают такие цены, что волосы дыбом встают. Как показывает практика, государственное регулирование более гуманный по отношению к обществу механизм.

— Вы правы. Опасность концентрации рынка в одних руках очень велика. Поэтому необходимо разработать механизм, который делил бы

транспортный рынок между его участниками.

— Игорь Вячеславович, а большую ли роль в извлечении прибыли играет техника, которая, по сути, и является основным кормильцем?

— Однозначно, да. До поры до времени наш автопарк был полностью укомплектован автобусами ЛАЗ и ЛиАЗ. Часто ломаются, машины комфортабельны как для пассажиров, так и для водителей, много топлива расходуют (68 л на 100 км). Года четыре назад приобрели два автобуса Hyundai City. Потребляют 28 л дизельного топлива на сотню. Не лома-

ются: прошли уже по 400 000 км и ни одной поломки. От них и я и водители просто в восторге. Очень удобные, просторные, безопасные. Раз в год у нас бывали случаи, когда пассажирам двери ломали пальцы, портили одежду. С автобусами Hyundai City такого нет. На дверях стоят фотоэлементы, которые не дают двери закрыться, если кто-то не успел убрать руку или остался стоять на подножке. И водитель не сможет тронуться с места до тех пор, пока дверь не закроется, — при открытых дверях блокируется педаль газа. За все врем-

я, что мы эксплуатируем Hyundai City, была лишь одна жалоба со стороны пассажиров: позвонила женщина и попросила, чтобы в 40-градусный мороз мы не топили так сильно систему отопления салона. В прошлом году мы взяли кредит и приобрели еще 15 автобусов Hyundai City.

— Но стоимость их, наверное, очень высока...

— Вовсе нет. Hyundai City ничуть не дороже, чем отечественные автобусы.

— Планируете ли вы весь свой автопарк укомплектовать автобусами Hyundai?

— Это моя мечта.

HYUNDAI КОМТРАНС

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР



County 12-28 мест



Express HSX 28-45 мест

Комфорт и качество Hyundai проверено российскими дорогами.

АВТОБУСЫ
ГРУЗОВИКИ
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@mif-net.ru

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

1000-й вахтовый автобус «Урал»

28 января в цехе кузовов-фургонов АЗ «Урал» состоялась торжественная церемония выпуска 1000-го вахтового автобуса.

В юбилейном мероприятии приняли участие работники цеха фургонов, руководители АЗ «Урал», торгового дома «АвтоУрал», «РусПромАвто», представители городской и областной администрации, журналисты СМИ Челябинской области. Владельцем юбилейного автобуса стал один из постоянных покупателей продукции уральских автомобилестроителей – ОАО «Сибнефть».

Производством вахтовых автобусов АЗ «Урал» занимается около трех лет. В 1998 году, проведя всесторонний анализ рынка, маркетологи завода предложили начать выпуск вахтовых автобусов и кузовов-фургонов различного назначения как наиболее востребованных на российском рынке.

В сжатые сроки была проведена работа по реконструкции производственных площадей бывшего главного конвейера, разработана конструкция вахтового автобуса с учетом современных международных требований ЕЭК ООН, предъявляемых к транспортным средствам для перевозки людей. В мае 2000 года были изготовлены и отправлены на сертификационные испытания первые 3 вахтовых автобуса, а в июне первая промышленная партия из 10 вахтовых автобусов была отправлена потребителю. В настоящее время выпускается 3 основные модели автобусов:

- «Урал-32552» (4x4), рассчитанный на 22 посадочных места;
- «Урал-32551» (6x6), рассчитанный на 22 посадочных места;
- «Урал-3255» (6x6), рассчитанный на 30 посадочных мест.

Вахтовые автобусы «Урал» удачно сочетают в себе высокую проходимость внедорожных грузовых автомобилей с удобством пассажирского автобуса. По сравнению с аналогами автобусы «Урал» имеют высокие комфортабельные салоны, двойное остекление, улучшенную тепло- и шумоизоляцию, удобные мягкие сиденья. С этого года запланирована установка в салоне дополнительных автономных отопителей фирмы WEBASTO.

Сегодня производственные мощности комплекса фургонов позволяют производить до 1500 вахтовых автобусов и кузовов-фургонов в год.

В 2002 году впервые была выпущена модернизированная

модификация автобуса «Урал-32551». Данный вариант имеет уменьшенную габаритную высоту при сохранении высоты внутри салона, увеличенный дорожный просвет в зоне лестничного блока, ограничители открывания двери. В салоне автобуса выполнена принудительная вентиляция, а также усовершенствована шумо- и теплоизоляция за счет обеспечения герметичности дверных блоков и многослойного исполнения пола.

Еще одной новинкой 2002 года стал грузопассажирский вариант автобуса «Урал-325516». Он рассчитан для перевозки вахтовых бригад, рабочих коммунально-дорожных служб в количестве 8 человек. Грузовая платформа автобуса позволяет транспортировать различное технологическое оборудование общей массой до 3,2 т.

Новые модификации автобуса впервые демонстрировались на выставке «Нефть. Газ-2002» в Тюмени и внесли решающий вклад в завоевание АЗ «Урал» золотой медали выставки. В ближайшее время эти автобусы будут переданы на сертификационные испытания в ИТЦ АЗ «Урал», после которых поставлены на серийное производство.

Вахтовый автобус «Урал-3255» в декабре 2000 года стал участником рекламного автопробега «Евразийский путь-2000», организованного журналом «За рулем». Общая протяженность маршрута составила 3700 километров. В сложных дорожных условиях при температуре воздуха до -45°C было еще раз доказано, что и по бездорожью можно ездить с комфортом.



САМОСВАДЬБЫ

Когда я был сопливым мальчишкой, не переставал восхищаться БелАЗами. Они тогда мне казались такими огромными. Думалось, будто на свете нет и никогда не будет машин больше БелАЗов. Как бы не так! Знакомьтесь: самый большой автомобиль в мире Caterpillar-797, в сравнении с которым вышеупомянутый БелАЗ покажется карликом...

Дмитрий ЗЛЕНКО

Лет эдак десять – пятнадцать назад самые большие экскаваторы способны были за один прием погрузить около 60 т породы и поэтому самосвалов грузоподъемностью 200 т хватало вполне. Прогресс не стоит на месте и сейчас землю грызут 100-тонные ковши.

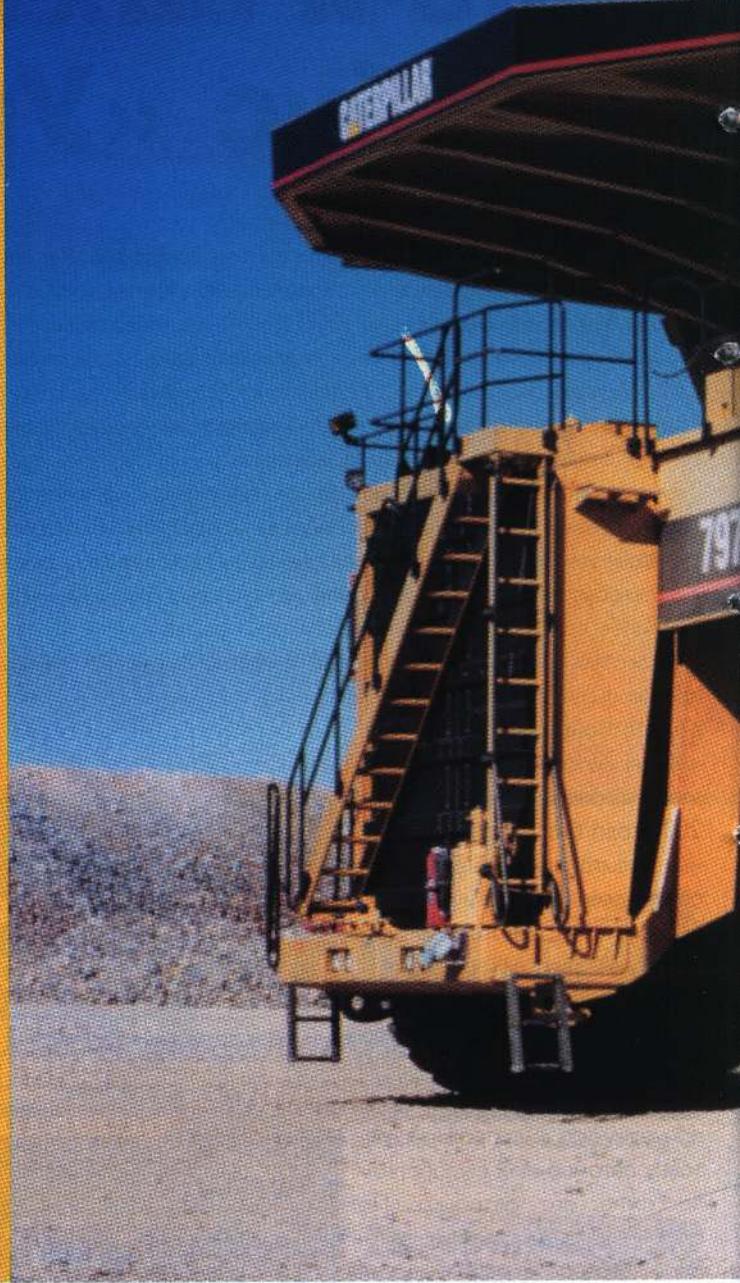
Изменяющиеся условия рынка добычи руды заста-

вили компанию Caterpillar произвести на свет детище столь внушительных размеров. Его длина 14,5 м, ширина – чуть больше 9 м, а высота 7,2 м! Высота каждого колеса – 3,68 метра! Но размеры – это далеко не главное. Самосвал оценивают по его грузоподъемности. А она у Caterpillar-797 аж 400 т! Если перевести эту цифру в более наглядный вид, то в

кузов Caterpillar-797 помещается 500 автомобилей марки «Запорожец» или 114 «газелей».

Для того чтобы перевозить 400 т породы в своем кузове, Caterpillar-797 необходим тяговитый мотор. Силовой агрегат этого монстра имеет мощность 3400(!) л.с., а максимальный крутящий момент равен 16 502 Нм. Помимо мощности, «сердце»

Caterpillar-797 поражает своей необычностью: на самом деле под капотом не один двигатель, а два V-образных 12-цилиндровых дизеля, установленных tandemом. Оба движка имеют общий впускной и выпускной коллекторы и в довесок ко всему оборудованы четырьмя турбонагнетателями «Гаррет-60» с изменяемой геометрией турбин. Максимальную скорость,





CATERPILLAR®

которую может развить груженый Caterpillar-797, — 65 км/ч. М-да, гонки на нем не устроить.

Больше всего поражает расход топлива. Эта цифра красуется на страницах Книги рекордов Гиннесса. Готовы? 783 л на сотню! Надеюсь, теперь у вас не возникнет вопроса, на кой черт Caterpillar-797 топливный бак объемом 6813 л.

В большинстве самосвалов подобного класса применяется электротрансмиссия — двигатель вращает генератор, от которого ток поступает в электромоторы, встроенные в колеса. Caterpillar-797 оборудован механикой.

Покупка Caterpillar-797 сродни покупке самолета — стоимость этого гиганта \$3,4 млн. Основными покупателями этого самосва-

ла являются американские горнодобывающие компании. В другие же страны

Caterpillar-797 не экспортится.

Технические характеристики

Двигатель	дизельный турбонаддувный
Число цилиндров	24
Число клапанов	96
Рабочий объем	117 122 см ³
Коробка передач	7-ступенчатая автоматическая
Колесная база	6,3 м
Снаряженная масса	354 240 кг



ГРУЗ

ПЕРЕВОЗКИ

А. Дмитриев

Те времена, когда перевозчики свободно диктовали цены клиентам, давно прошли. Борьба на этом рынке идет не на жизнь, а на смерть. Грузоперевозчики, сами того не понимая, рубят сук, на котором сидят. Желая заманить клиента низкими ценами, они опускают их ниже уровня рентабельности. Это еще можно понять, когда логистика развивается одновременно с удешевлением перевозок. Тогда можно сработать на оборотах. Но логистики у нас практически никакой, а порожние пробеги и простои по-прежнему велики. Поэтому перевозчики и не в состоянии закупать новую технику не то что российского производства, но, тем более, импортную. Ценовой предел подавляющего числа автоперевозчиков \$15 – 20 тыс. При тех расценках на перевозки, которые существуют сейчас, большие цены на подвижной состав «отбить» тяжело. Координирующему центра, способного регулировать тарифы на автоперевозки, у нас нет и когда появится не ясно. Цены на дизтопливо и бензин растут с пугающей быстротой, а расценки вопреки закону бизнеса только снижаются. К чему это приведет пока не ясно, только точно, что не к очень хорошему для автоперевозчиков финалу.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Расценки на январь 2003 г.

Процент роста цен дан по сравнению с периодом июнь – июль 2002 г. (журнал «Автотрак» №3, 2002)

Машина	Город, подача (руб.)/в ч (руб.)				Трасса, руб./км			
	min	max	%	Мин(ч)	min	max	%	
1 – 5 т «Газель»	150* – 160	180/180	+10	4+1	6	6	+20	
2 – 4 т «Бычок»	230/230	250/250	+6	5+1	8,5	9,5	-10	
6 т ЗИЛ	230/230	260/260	+8	5+1	9	9	-10	
8 – 10 т КамАЗ, МАЗ	290/290	300/300	+9	7+1, 7+3**	10	12	-9	
86 м ³ еврофурга	365/365	380/380	0	7+1	13	15	-23	
100 м ³ еврофурга	420/420	420/420	-5	7+1	15	16	-12	
120 м ³ еврофурга	500/500	500/500	0***	7+1, 9+1**	15	15	-15	
«Икарус»	350/350	450/450	-5	4+2	16	22	+15	
8 м ³ (5 т) мусоровоз					1200 – 1500/сут.			

* «Газель»-тент.

** Зависит от пробега, от расстояния и проч.

*** Если летом 2002 г. был разброс от 450 до 550, то сейчас у всех одна цена – 500 руб./ч.

ГРУЗОВЫЕ ИНОМАРКИ

бакм
PLUS

**ПРОДАЖА
СЕРВИС
ЗАПЧАСТИ**

для любых тягачей и
полуприцепов в
наличии и на заказ
(3 - 7 дней). Тел.: 505-1643



143900, Балашиха, ш.
Энтузиастов, д. 2
E-mail: Info@bakmplus.ru
www.bakmplus.ru
Тел.: (095) 742-2608
(095) 521-4501
Тел./факс: (095) 521-4774



МКАД, 43 км



Запчасти, масла для
тягачей, грузовиков,
прицепов и полуприцепов
импортного производства
Тел.: (095) 136-7457
(095) 772-0127

Автошины MICHELIN,
KORMORAN,
CONTINENTAL
отечественные
Тел.: (095) 339-7066
Тел./факс: (095) 424-3400



для грузовиков и прицепов импортного производства

ПНЕВМОРЕССОРЫ и

ТОРМОЗНЫЕ
НАКЛАДКИ



оптом и в розницу
со склада в Москве



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

SCANIA DAF MAN IVECO VOLVO

GOK

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

МКАД - МАГАЗИН № 47

47

изготовление и ремонт

ТЕНТОВ и КАРКАСОВ

т. 593-1236
моб. 960-9825

- ✓ срочно, без выходных,
- ✓ гарантийное обслуживание,
- ✓ установка ворот,
- ✓ бортов (в т.ч. алюминиевых)
- ✓ нанесение рекламы,
- ✓ автопокрытия и
- ✓ полога из брезента,
- ✓ ремни крепления грузов,
- ✓ переделка тентов под TIR

ЗАО «ИНТЕРТРАНС ФОРД»

Техническое обслуживание
и ремонт большегрузных
тягачей и п/прицепов

схема проезда

Интертранс-Форд
3 км
Кирзовское
ДО Планета
Минское шоссе
Аэропорт Симоновский
город

VOLVO SCANIA

Минское шоссе, 3 км. от МКАД
E-mail: bakovka@boishe.msk.ru
(095) 591-0547, (095) 591-2200



автобазар

«Если вы собираетесь приобрести грузовик, эта статья поможет вам сориентироваться в ценах на «грузовом» рынке» – с таким подзаголовком вышла первая статья в рубрике «Автобазар» с обзором рынка продаж отечественной техники. Случилось это в декабре 2000 года. С тех пор произошло немало событий, но одно остается неизменным – цены на машины в долларовом исчислении продолжают расти, но качество продукции и послепродажное обслуживание остаются на прежнем уровне.

усть вас не смущает падение расценок на некоторые модели – через месяц-другой они свое наверстают.

Наша таблица показывает приблизительный интервал колебания цен на отечественную технику. Информацией о вариантах покупки техники с нами любезно поделились продавцы и консультанты автосалонов Москвы.

Начнем с пикапов. ИЖ-2717 можно купить без проблем. Сложнее с «висами». В свободной продаже «ВИС-2345» нам удалось обнаружить лишь в одном автосалоне из десяти. Во всех остальных осмотренных нами автосалонах «каблучок» «ВИС» можно купить только под заказ со 100-процентной предоплатой и сроком поставки 3–5 дней. В таблице приведены цены на «ВИС-2345» на базе «четверки». «ВИС-23472» – на базе «восьмерки» – в зависимости от модификации будет стоить на \$500–550 дороже.

Модели прошлых лет можно приобрести по более низкой цене: 7-местный «Соболь» прошлого года обойдется дешевле на \$500, а цельнометаллический «ЗИЛ» «Бычок» – на \$1000–1500 (по сравнению с ценами, указанными в таблице). Трехосный тягач «МАЗ-642208» выпуска 2001 года стоит \$25 000, что на \$5000 дешевле, чем модель 2003 года.

Новый «ЗИЛ» грузоподъемностью свыше 10 т вы практически нигде не найдете. Дело в том, что завод не выпускает эту модель. На «ЗИЛ-133» ставится 645-сильный двигатель, который поставляет Ярцевский моторный завод, пристаивающий уже больше года. Поэтому в 2002 году в продажу поступили лишь несколько единиц этой модели.



ООО «РИНГ ВЭЙ»

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

**ГИБКАЯ СИСТЕМА СКИДОК.
АВТОЗАПЧАСТИ НА ЗАКАЗ
3 – 4 ДНЯ**



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ

Москва, 23 км
МКАД,
магазин «Мир
Грузовиков»

Тел.: 399-3435

Тел./факс:
399-3881,
399-9257

E-mail:
ring way@hotmail.com

ПРИБЛИЗИТЕЛЬНЫЕ ЦЕНЫ, \$

Модель	min	max	% относительно 06.2002
Иж-2717	3190	3945	+19
ВИС-2345	4639	4850	+10
ГАЗ-2705 Газель			
3-мест., цельномет.	5300	6802	+1
7-мест., цельномет.	6363	6770	+6
3-мест., борт	4890	5770	+8
Пассажирские			
8-мест.	6110	6395	-16
13-мест.	6677	6770	-11
ГАЗ-2217 Соболь			
3-мест., цельномет.	5640	5990	-20
7-мест., цельномет.	6300	6960	-15
ЗИЛ-5301 Бычок			
Цельномет.	10 250	10 750	+8
Шасси	7680	8870	-4
Промтоварный (фургон)	9060	11 410	+3
Изотермический (фургон)	9530	11 820	+2
Тент	8465	9560	-2
ЗИЛ, 5 – 10 т (модель ЗИЛ-43)			
Шасси	9030	12 540	0
Борт	9560	13 635	+1
Промтоварный (фургон)	9905	10 970	-2
Изотермический (фургон)	9970	11 475	-3
ЗИЛ, 10 – 12,5 т (модель ЗИЛ-133)			
Шасси	15 670	-	+18
Борт	-	-	-
КамАЗ			
Сед. тягач-54115	17 150	18 245	-7
Шасси			
53215	18 180	19 750	+2
53229	18 965	21 440	0
65115	22 260	23 700	+9
43253 (4x2)	12 530	12 700	-17
4326 (4x4)	17 500	17 900	-5
55111	19 940	20 530	+13
Борт			
53215	19 280	19 750	+3
МАЗ			
Седельные тягачи 2-осные			
54329-020			
54331			
Снят с производства			
54323			
Снят с производства			
543208	20 815	0	
544008	23 200	23 230	+5
	29 530	29 530	-24
3-осные			
64229	28 180	30 970	+1
642208	30 060	32 850	+1
Шасси			
5337	13 920	15 235	+2
53366-040	16 395	-	+1
Борт			
53366	17 460	17 835	+4
53363-022	21 100	21 410	0
6303	30 530	31 660	-5
4370 (5 т)	13 320	14 420	5

Седельные тягачи «МАЗ-54329-020», «54331», «54323» сняты с производства. Модели 2002 года выпуска еще можно обнаружить в некоторых автосалонах. Цены на них остались прежними.

Камазовские модификации шасси «43253» и «4326» являются редкими, покупают их нечасто, обычно поставляют их на заказ прямо с завода. Поэтому имеет смысл обратиться к официальным дилерам.



Допустимые нагрузки на шины АТС

Значения нагрузок на шины (а также основные характеристики шин) указываются в маркировке шин. Страны, присоединившиеся к Женевскому соглашению 1958 года (об аттестации АТС), используют Правила 30 и 54 Европейской Экономической Комиссии ООН в отношении конструкции и эксплуатации шин автотранспортных средств. В Правилах 54 содержатся единые требования по официальному утверждению шин транспортных средств индивидуального пользования и их прицепов. Так, в Правилах 54 есть указания, что грузовики, тягачи, автобусы и АТС двойного назначения, введенные в эксплуатацию после 1 апреля 1991 года, должны оборудоваться шинами утвержденного образца и маркироваться буквой «Е».

Разберем маркировки радиальных шин на примерах шин стандартного и низкого профиля.

У шины стандартного профиля в маркировке в дюймах (1 дюйм – 2,54 см) указываются ширина профиля покрышки и посадочный диаметр ее обода. Скажем, обозначение 11R22,5 указывает, что ширина профиля покрышки составляет 11 дюймов (или 28 см), буква «R» говорит о радиальной конструкции шины, а число 22,5 обозначает посадочный диаметр обода колеса в дюймах. У современных грузовиков стандартные шины имеют высоту профиля, ко-

торая составляет 90% от ширины профиля шины.

У низкопрофильных шин высота профиля менее 90% от ширины профиля. Такие покрышки маркируют метрической и дюймовой системой обозначений. Например, в маркировке 275/80 R22,5 цифра 275 указывает ширину профиля шины в миллиметрах. Число 80 показывает, что в данном случае высота профиля покрышки составляет 80% от ширины ее профиля (что составляет около 220 мм), а цифра 22,5 обозначает посадочный диаметр обода колеса в дюймах.

Кроме вышеназванных параметров на шинах также указываются индексы допустимых нагрузок и максимальных скоростей движения. Эти индексы и их значения указаны в таблицах. К примеру, индекс нагрузок и максимальной скорости 148/145K значит следующее: максимальная нагрузка на одиночную шину составляет 31,50 кН (63 кН на ось) или

МЕЖДУНАРОДНАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ АТС

Категория *M АТС с двигателем, имеющие не менее четырех колес, используемые для перевозки пассажиров	
M1	АТС, имеющие, помимо водительского, не более 8 мест для сидений
M2	АТС, имеющие, помимо водительского, более 8 мест для сидений и максимальную массу менее 5 т
M3	АТС, имеющие, помимо водительского, более 8 мест для сидений и максимальную массу более 5 т
Категория *N АТС для перевозки грузов	
N1	полная масса до 3,5 т
N2	полная масса от 3,5 до 12 т
N3	полная масса более 12 т
Категория *O прицепы и полуприцепы	
O1	полная масса меньше 750 кг
O2	полная масса от 750 кг до 3,5 т
O3	полная масса от 3,5 до 10 т
O4	полная масса больше 10 т

29,00 кН на одну шину оси со спаренными колесами ($29,00 \times 4 = 116$ кН на ось), а максимальная скорость в соответствии с таблицей составляет 110 км/ч.

Подбор соответствующих шин также может изменить значения масс ATC. Рассмотрим пример увеличения полной массы одиночного грузовика с 16 до 17 т. Это, конечно, необходимо делать при соблюдении предельных осевых нагрузок по

Директивам ЕС и требованиям по эксплуатации шин. Чтобы довести полную массу, приходящуюся на переднюю ось, до 6500 кг (при этом на заднюю ось приходится масса в 10 500 кг), можно применить шины 295/80 R22,5 с индексом нагрузки 152/146. Это даст допустимую нагрузку в 71,0 кН на управляемую ось и обеспечит запас по допустимой нагрузке на заднюю ведущую ось грузовика.

ИНДЕКСЫ ДОПУСТИМЫХ НАГРУЗОК НА ШИНЫ

Индекс допустимой нагрузки	Допустимая нагрузка, кН	Индекс допустимой нагрузки	Допустимая нагрузка, кН	Индекс допустимой нагрузки	Допустимая нагрузка, кН
70	3,35	110	10,60	150	33,50
71	3,45	111	10,90	151	34,50
72	3,55	112	11,20	152	35,50
73	3,65	113	11,50	153	36,50
74	3,75	114	11,80	154	37,50
75	3,87	115	12,15	155	38,75
76	4,00	116	12,50	156	40,00
77	4,12	117	12,85	157	41,25
78	4,25	118	13,20	158	42,50
79	4,37	119	13,60	159	43,75
80	4,50	120	14,00	160	45,00
81	4,62	121	14,50	161	46,25
82	4,75	122	15,00	162	47,50
83	4,87	123	15,50	163	48,75
84	5,00	124	16,00	164	50,00
85	5,15	125	16,50	165	51,50
86	5,30	126	17,00	166	53,00
87	5,45	127	17,50	167	54,50
88	5,60	128	18,00	168	56,00
89	5,80	129	18,50	169	58,00
90	6,00	130	19,00	170	60,00
91	6,15	131	19,50	171	61,50
92	6,30	132	20,00	172	63,00
93	6,50	133	20,60	173	65,00
94	6,70	134	21,20	174	67,00
95	6,90	135	21,80	175	69,00
96	7,10	136	22,40	176	71,00
97	7,30	137	23,00	177	73,00
98	7,50	138	23,60	178	75,00
99	7,75	139	24,30	179	77,50
100	8,80	140	25,00	180	80,00
101	8,25	141	25,75	181	82,50
102	8,50	142	26,50	182	85,00
103	8,75	143	27,25	183	87,50
104	9,00	144	28,00	184	90,00
105	9,25	145	29,00	185	92,50
106	9,50	146	30,00	186	95,00
107	9,75	147	30,75	187	97,50
108	10,00	148	31,50	188	100,00
109	10,30	149	32,50	189	103,00

Требования к шинам

По требованиям правил ЕЭК ООН и Директивы Европейского Союза высота рисунка протектора шин должна быть не менее (мм):

- * ATC категории *M1 – 1,6;
- * ATC категории M2, M3 – 2,0
- * ATC категории *N1 – 1,6
- * ATC категории N2, N3 – 1,0
- * ATC категории *O1, O2 – 1,6
- * ATC категории O3, O4 – 1,0

Восстановление протектора гравировкой запрещено для личных машин, ATC двойного назначения, ATC собственной массой менее 2540 кг и ATC собственной массой более 2540 кг, имеющих диаметр обода колеса менее 405 мм. Для ATC с собственной массой более 2540 кг и диаметром обода колеса больше 405 мм восстановление протектора гравировкой разрешается, только если восстанавливается заводской рисунок протектора.

ИНДЕКСЫ МАКСИМАЛЬНЫХ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ

Буквенное обозначение шин	Макс. скорость движения, км/ч
A1	5
A2	10
A3	15
A4	20
A5	25
A6	30
A7	35
A8	40
B	50
C	60
D	65
E	70
F	80
G	90
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210
V	240
W	270



Леланд Джеймс – человек, стоявший у истоков Freightliner, построил свой первый грузовик в 1913 году. Он доставлял на нем песок и гравий на строительные площадки Портленда, штат Орегон. Бизнес Леланда процветал, однако он мечтал о дальних городах и перевозках грузов на большие расстояния. Но грузовики тех лет были совершенно непригодны для дальних рейсов.

Эволюция конструкции американских автопоездов длилась еще 15 лет и только в 1929 году Леланд Джеймс решил, что настал момент создать собственную транспортную компанию, которая получила название Consolidated Freight Lines. Но Джеймса совершенно не устраивало соотношение мертвого веса автопоезда и его полезной нагрузки. Требовалось значительно облегчить подвижной состав. Выход был найден в применении алюминия для изготовления кабин и кузовов. Однако те грузовики, которые фирма могла тогда купить на американском рынке, были слишком тяжелыми, а все попытки заинтересовать производителей хоть как-то уменьшить мертвый вес машин оказались тщетны. И тогда Consolidated Freight Lines собралась с силами и построила свой грузовик, который отвечал требованиям Джеймса.

К середине 30-х годов на фирме начали экспериментировать с изготовлением из алюминия элементов тормозной системы и подвески. В 1936 году на свет появились кузов грузовика и прицеп из листового алюминия. Не удовлетворившись этим, в 1937 году компания устанавливает на стандартное грузовое шасси алюминиевую кабину. Тогда же начинается использование современных шестицилиндровых дизелей Fageol и Cummins на модели CF-100, которая впервые получила кабину, установленную над двигателем. Такая компоновка обозначается аббревиатурой COE (Cab Over Engine – кабина над мотором). В 1940 году Джеймс создает в Солт-Лейк-Сити (штат Юта) компанию Freightways Manufacturing Company, которая занялась постройкой грузовиков для транспортных фирм, желавших увеличить грузоподъемность своих транспортных средств без нарушения весового лимита. С 1939 по 1941 год компания построила 715 грузовиков.

Первый Freight-Liner, так тогда писалось это имя, был построен в декабре 1940 года. Джеймс пытается создать совместное предприятие по выпуску грузовиков, но это вызывает недоводение департамента юстиции США, так как в те годы

Freightliner:

семь лет свободы

Андрей ХРИСТОФОРОВ

Freightliner предлагал самые передовые новшества среди остальных американских производителей грузовых автомобилей. Но фирма всегда находилась под чужой опекой и была независимой всего семь лет.

Freightliner начался с бесхитростного слогана «Легче – значит лучше!» и небольшого гаража в Портленде, однако к концу

XX века сумел отвоевать 30,7% рынка у других североамериканских производителей, став одним из крупнейших в мире изгото-

вителей тяжелых грузовиков.



правительство боролось с промышленными монополями. Фирма не смогла преодолеть юридическую волокиту, и после закрытия в 1944 году завода в Юте производство снова вернулось в Портленд, где продолжалось еще шесть лет. Перед нападением японцев на базу Пирл-Харбор компания поставляет своим заказчикам бескапотные грузовики серий «100», «400» и «600» с алюминиевыми кабинами. В тяжелые годы второй мировой войны фирма выживала за счет того, что переключилась на производство деталей для самолетов и кораблей.

19 августа 1942 года все в том же Портленде создается новая фирма — производитель тяжелых грузовиков — Freightliner Corporation. (Этот год и считается днем рождения знаменитого бренда.) Однако начать производство удалось лишь 2 января 1947 года, когда появилась модель «800 Bubble-nose» с передком кабины, разительно напоминавшим пузырь. Кабина была изготовлена из алюминия и устанавливалась над двигателем. Этот грузовик стал альтернативой капотной модели «600». В этом же году фирма строит еще один новый завод. После окончания войны грузовики с кабиной над мотором становятся популярны не только в США, но и во всем мире. В 1950 году Freightliner представляет свой первый трансконтинентальный седельный тягач со спальным отсеком. Машина была построена по заказу транспортной фирмы Hyster Company. Этот легендарный грузовик эксплуатировался до 1976 года, проехав за эти годы около 6 400 000 км! В 1976 году грузо-



Один из ранних «фрейтлайнеров» 1947 года, на шасси «пинтербита» установлена алюминиевая кабина над двигателем и алюминиевый кузов-фургон

вик был выкуплен фирмой Freightliner и полностью реставрирован. А через год тягач был куплен Смитсоновским институтом, в музее которого этот грузовик сегодня и пребывает. Широкое применение алюминия позволяло более чем на тонну снизить снаряженный вес грузовика по срав-



источником информации
в 1950 году. Он доказал
правильность своих планов. Позже



Типичный американский автопоезд шестидесятых: седельный тягач «Уайт-Фрэйтлайнер» серии 8A с алюминиевым полуприцепом-фургоном и двухосным алюминиевым прицепом-фургоном

нению с машинами других производителей. Таким образом, Freightliner становится пионером в области создания автопоездов, наиболее точно удовлетворяющих требованиям дальнобойщиков.

Фирма продолжает работать над совершенствованием кабин, установленных над мотором. В 1953 году выпускается первый седельный тягач «спейсмейкер», кабина которого могла откидываться вперед для удобства обслуживания двигателя. В 1958 году размер «спальника» увеличивается еще больше, а в конце 60-х длина спального модуля Freightliner достигает длины в 107 дюймов (2680 мм).

В 1951 году Freightliner превращается в White-Freightliner – такой торговый знак появился после того, как контракт Freightliner о взаимном сбыте и обслуживании грузовиков с преуспевающей фирмой White Motor Corporation перерастает в его поглощение. В этот же период White Motor приобретает американскую фирму Sterling (также производящую тяжелые грузовики) и на этой базе строит солидную рыночную стратегию. Между 1951 и 1977 годами более чем 100 000 грузовиков White-Freightliner находят своих покупателей. Во времена альянса с White появляются седельные тягачи Turbo-Liner с 450-сильной газовой турбиной «Боинг», а также тяжелые строительные шасси с одноместной кабиной. Серию бескапотных моделей с 1973 года возглавил Power-Liner с мотором в 500 л.с. Грузовики Freightliner становятся очень популярны в таких крупных транспортных компаниях США, как «Вернер энтерпрайз» и «Свифт транспортейшн», так как они получают широкую известность очень надежных машин. Позднее фирма выдвигает новую идею о взаимозаменяемости компонентов и узлов. И в 1974 году начинается серийный выпуск капотного «седельника» с увеличенным спальным отсеком. В конструкции этого тягача использовались 80% узлов и агрегатов от бескапотных машин.

Разразившийся в это время энергетический кризис поставил перед фирмой White Motor множество проблем, поэтому в декабре 1975 года Freightliner в одностороннем порядке расторгает контракт со своим партнером. Официальное расторжение соглашения между двумя компаниями происходит 8 декабря 1977 года. За период своей деятельности в качестве независимой фирмы Freightliner полностью обновляет гамму своих автомобилей, внедряя кабины на низкорамных шасси. Компания строит еще один завод в Маунт-Холле (Северная Каролина), вследствие чего выпуск грузовых автомобилей достигает в 1978 году 13 577 единиц.

Одним из ключевых моментов в истории фирмы можно считать начало сотрудничества с немецким гигантом Daimler-Benz AG, с которым в 1981 году был заключен контракт. Именно сотрудничество с Daimler-Benz позволило фирме Freightliner подойти к концу XX столетия с солидной репутацией производителя самых высококачественных грузовиков в мире. Вторым важным соглашением, которое заключил Freightliner, стал контракт со шведской Volvo на продажу ее грузовиков на территории США.

Результатом кооперации с немецкой и шведской компаниями становится представленная в 1985 году новая серия ка-



Седельный тягач «Уайт-Фрэйтлайнер» серии 8A-64 с сорокапятифунтовым полуприцепом-фургоном фирмы Frelauf, имеющим двухосную тележку



Магистральный седельный тягач с обычной компоновкой «фрейтлайнер» 1974 года, со спальным отсеком, оборудованным с учетом максимальных требований комфорта



«Уайт-фрейтлайнер» модели WFT-10484-T 1972 года с удлиненным спальным модулем и двухосным алюминиевым прицепом-фургоном для транспортировки мебели, эксплуатировавшийся компанией Bekins



«Уайт-фрейтлайнер» модели WFT-6342-T 1970 года, оборудованный спальной кабиной, с полуприцепом-рефрижератором – был самым распространенным транспортом для перевозки замороженных пищевых продуктов



Подержанные седельные тягачи «Фрейтлайнер» серии FLB со спальными модулями сегодня можно часто видеть на просторах бывшего СССР. Этот седельник, построенный в 1989 году, до сих пор успешно эксплуатируется частным латвийским грузоперевозчиком



потных грузовиков со сдвинутым назад передним мостом, новым дизайном стальной кабины и 1,5-метровым спальным модулем. В следующем году было представлено новое шасси для тяжелых транспортных работ, на котором впервые устанавливается антиблокировочная система тормозов (АБС). В конце 80-х годов начинается производство новой серии капотных грузовиков с алюминиевой кабиной, аэродинамика которой совершенствовалась в аэродинамической трубе Mercedes-Benz. Один из вариантов этого семейства – знаменитый Freightliner Classic XL со спальным модулем длиной 210 см.

Сегодня покупателям также предлагаются две капотные модели Century Class, представленные в конце 1995 года, и появившиеся в 2000 году «капотники» серий Columbia и Coronado. В 1998 году на смену бескапотным моделям FLB пришло новое семейство Argosy.

Успешное развитие позволило фирме Freightliner за последние пять лет прошлого века присоединить к своей империи ряд других компаний, еще более упрочив свое лидерство на рынке. В 1995 году был куплен American LaFrance – крупнейший в США производитель пожарных и спасательных машин. Через два года у компании Ford Motor Company было выкуплено грузовое отделение, позднее переименованное в Sterling Truck. В 1998 под контроль Freightliner попала автобусная фирма Thomas Built Buses, а 2000 году была приобретена канадская компания Western Star. В конце XX века Freightliner выпускал более 90 000 грузовиков и автобусных шасси в год, занимая одно из первых мест в США по объему продаж. А как часть корпорации DaimlerChrysler сегодня компания Freightliner является еще и крупнейшим производителем коммерческих автомобилей в мире.

Длинные и желтые

Александр Евдокимов

Есть необычные вещи, которые узнаемы нами, даже если мы эти самые вещи живем ни разу не видели и руками отродясь не трогали. Правда, и знаем мы об этих вещах тоже немного.

К таким вещам можно отнести, например, знаменитые

американские школьные автобусы. Да, те самые, которые мы так часто видим в кино и которые легко узнали бы на улице, встретившись они нам по пути. А что еще

мы знаем об этих автобусах, кроме того, что они длинные и желтые? Да почти ничего.

Чтобы восполнить это незнание, нам удалось «свести знакомство» с одними из первых школьных автобусов International, которые официальные дилеры начинают понемногу продавать и в России. К сожалению, короткое шапочное знакомство не позволило изучить машину и ее особенности до скончания, но кое-что интересное узнать удалось.

Начнем с того, что фирма International является крупнейшим поставщиком автобусных шасси, удерживающим половину рынка США и Канады. И наибольшей



популярностью за океаном пользуется капотное шасси серии 3800 Conventional, с которым нам как раз и удалось познакомиться. Наш автобус оборудован кузовом американской фирмы Blue Bird, которая также является одним из заокеанских лидеров по производству автобусных кузовов. Сам кузов изготовлен из алюминия и помимо легкости и высокой коррозийной устойчивости обладает большой жесткостью, что повышает безопасность пассажиров, скажем, во время опрокидывания. Вообще, безопасность автобусов в Америке уделяется огромное внимание. «У них» перевозка людей вообще и детей особенно сопряжена с колоссальной ответственностью и какие попало машины к перевозкам там не допускают. Скажем, в США школьные автобусы проходят сквозь такое « сито » жесточайших требований, что американское Национальное управление по безопасности дорожного движения (NHSA) относит

эти машины к самым безопасным видам наземного транспорта!

Однако вернемся к нашему герою. Машина при общей длине около 10 м в данном исполнении вмещает до 46 пассажиров. В салоне – 3 кондиционера (два в салоне, один для водителя), 3 печки, да еще и тепловая завеса в двери! Для России – то, что надо: летом не зажаришься, зимой не замрзнешь. Место водителя – это вообще сама оригинальность! Описывать это «царство классики» сложно, так что фотографии все скажут лучше. Отдельно надо отметить боковые зеркала, которые дают отличный обзор. Особенно здесь интересны полусферические зеркала на «носу» машины, которые позволяют видеть бампер и то, что находится перед ним. Незаменимая вещь при маневрировании в узком пространстве!

В движение все это хозяйство приводится рядным шестицилиндровым турбодизелем International серии

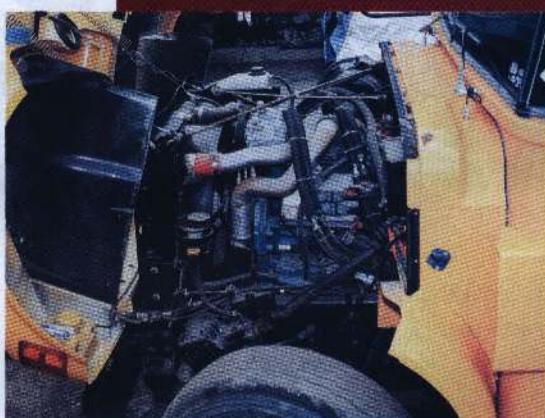


DT466E, который в зависимости от модификации развивает от 195 до 250 л.с. Мотор имеет интеркулер и систему непосредственного впрыска топлива через насос-форсунки с электронным управлением. При объеме 7,6 л в нашем варианте агрегат выдает 210 л.с. при 2300 об/мин, а крутящий момент составляет 820 Нм при 1450 об/мин. Интересно, что мотор имеет предпусковой подогреватель, работающий от 220-вольтной розетки. Ну прямо как утюг!

Двигатель работает в паре с 4-ступенчатым «автоматом» Allison, хотя возможна и 5-ступенчатая механическая КПП Spicer. Подвеска автобуса рессорная, но на заказ производитель предлагает заднюю пневмоподвеску. Тормоза у нашего варианта барабанные (на заказ ставятся дисковые механизмы с АБС), что неплохо для наших дорог. Кстати, о дорогах. Это шасси имеет огромный запас прочности (общий ресурс составляет около 1 млн. км), так

как оно изначально рассчитано для езды по плохим дорогам. Поэтому в Америке такие машины часто используют и как «вахтовку», которая возит рабочих на стройки, ремонтные работы, — словом, там, где нет нормальных трасс. О приспособленности автобуса к езде по кочкам и выбоинам говорит и такая деталь, как резиновые защелки капота вместо привычного замка. Дело в том, что при частых «скаках» по ухабам и рытвинам обычный механический замок капота быстро выходит из строя. На «интере» же капот при езде по неровным дорогам просто «гуляет» за счет этих самых резинок.

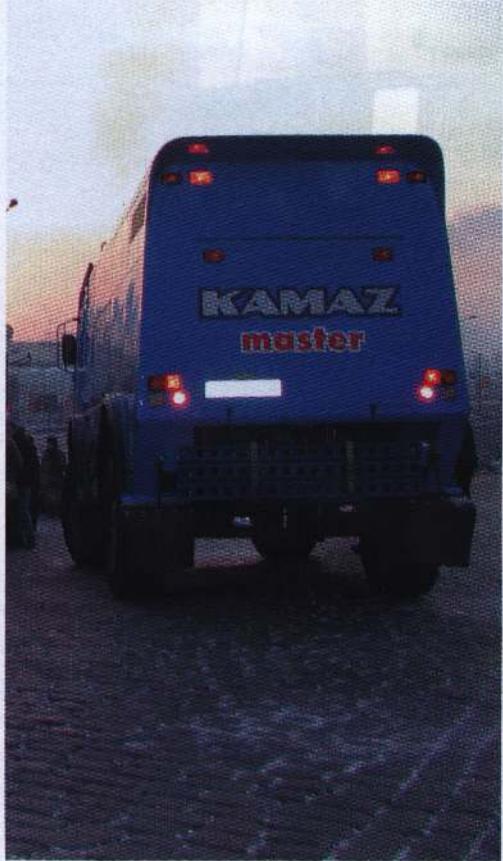
В общем, получается интересный, яркий автобус, который к тому же неплохо приспособлен к российским условиям. Поэтому неудивительно, что пара таких машин уже нашла своих владельцев, хотя стоимость растаможенного автобуса составляет около \$70 000. Что ж, необычные вещи всегда стоили недешево...



Дакар-2003: очередная победа КАМАЗов!

19 января в египетском морском курортном городке Шарм-эль-Шейх финишировал очередной, уже 25-й по счету внедорожный супермарафон «Телефоника – Дакар-2003». Эта юбилейная гонка оказалась одной из самых зрелищных и драматичных в истории легендарного ралли-рейда.

Александр ЕВДОКИМОВ, фото автора
По материалам пресс-службы КАМАЗ



Начать хотя бы с того, что это ралли побило рекорд численности за последние пятнадцать лет. После прохождения технической комиссии на старт 25-го «Дакара» были допущены около полутора тысяч участников, включая 147 автомобилей технического сопровождения! Касательно спортивной техники, порядок участников выглядел так: 147 мотоциклов, 15 квадроциклов, 140 легковых автомобилей и джипов и 51 грузовик. Всего гонщикам предстояло пройти 17 этапов, общая протяженность которых составила 8552 км, из которых 5216 км пришлись на скоростные спецучастки.

Конечно, организаторы ралли не могли не приготовить несколько сюрпризов к юбилею знаменитого мероприятия. Так, около 80% гонки проходили в условиях пустынь Северной Африки. Один марафонский этап (седьмой по счету, перегон Гадамис – Гат) гоночный караул вообще проходил без машин техобслуживания. Можно только догады-

ваться, как в эти дни гонщики молились на свою технику! Кроме этого, два этапа (Зелла – Саир и Луксор – Абу-Риш) гонщики ехали без приборов спутниковой навигации, ориентируясь только по лоциям дорожной легенды, не содержащей на этот раз никаких конкретных указателей. Ни к чему нельзя было привязаться в этих песках для навигации, на листках роуд-бука даны только угловые радиусы и азимуты – разбирайся как хочешь!

Как и раньше, самым зрелищным было состязание грузовиков, напоминавшее битву титанов. Против наших спортивных КАМАЗов стояли извечные соперники в лице двух «татр» Карела Лопраиза и Андре де Азеведо, а также семейный дуэт де Роев на ДаФах. Надо сказать, что голландцы в этот раз были особенно сильны. Отец и сын де Рой с самого старта гонки задали яростный темп, что и позволило им долгое время лидировать. Их легкие машины с моторами мощностью более 1000 л.с. как бабочки порхали по пес-



чным барханам и нашим менее мощным и более тяжелым КАМАЗам было очень сложно поспевать за конкурентами. К тому же на пятки постоянно наступали «татры». Но на седьмом этапе машина Карела Лопраиза попала в жестокую аварию, перевернувшись несколько раз. Экипаж, к великому счастью, не пострадал. И буквально в нескольких километрах от того места на одной из рывин высокого подпрыгнул грузовик старшего де Роя. Приземление было таким, что сразу «полетели» три из четырех амортизационных стоек, что стоило голландцу более часа ремонта. Все это серьезно изменяло диспозицию в нашу пользу. После одиннадцатого этапа лучшее время было у Жерардуза де Роя, экипаж Владимира Чагина был вторым, де Азеведо на «татре» – третьим. Экипаж Фирдауса Кабирова занимал пятое место. Но на двенадцатом этапе произошел коренной перелом в соотношении сил, когда на 152 километре скоростного участ-

ка разбился ДАФ лидера гонки в классе грузовиков Жерардус де Роя. Голландец, пытаясь оторваться от преследовавшего его КАМАЗа Владимира Чагина, в пылу борьбы не успел затормозить перед дюной и ДАФ, взлетев в воздух и пролетев несколько метров, рухнул на песок с такой силой, что у грузовика просто оторвало кабину. Экипаж чудом остался жив, но о продолжении гонки уже и речи быть не могло! После этого происшествия в лидеры, естественно, вышел КАМАЗ Владимира Чагина, который и сохранил эту позицию до финиша.

А на подиуме места распределились так. Первое место в классе грузовиков – у экипажа в составе пилота Владимира Чагина, штурмана и руководителя команды Семена Якубова и механика Сергея Савостиана. Их время – 61 ч 36 мин 40 с. На второе место сумел-таки вклиниться экипаж бразильца Андре де Азеведо на «татре», проигравший камазов-

цам 1 ч 2 мин 1 с. Третьим стал выигравший последние пять этапов камазовский экипаж в составе пилота Фирдауса Кабирова, штурмана Айдара Беляева и механика Ильгизара Мардеева. От товарищей по команде их отделили 1 ч 25 мин 4 с. Главный же претендент на «золото» в начале гонки вице-чемпион «Дакара» Йоханнес де Рой на ДАФе стал лишь четвертым, проиграв победителям 2 ч 38 мин и 49 с.

В заключение отметим, что из 343 участников, стартовавших в Марселе, сошел каждый второй. Зато «КАМАЗ-мастер» стал единственной из команд, автомобили которой прошли всю гонку в полном составе. Этого не сумели сделать ни «мерседес», ни МАН, ни «рено», ни ДАФ, ни «татра». И от этого победа наших КАМАЗов становится еще дороже!

Редакция «АвтоТрака» от всей души поздравляет команду с очередной победой и желает ей дальнейших успехов.



Классификация моторных масел

Резников В.

Классификация моторных масел ACEA (Ассоциации европейских производителей автомобилей) подразделяет дизельные масла на два класса. Масла класса «B» предназначены для дизелей легковых автомобилей и легких транспортных средств, масла класса «E» – для дизелей грузовиков. В чем различия между маслами этих двух классов и чем эти различия обусловлены?

Р

азные требования к эксплуатационным свойствам и составу масел классов «B» и «E» связаны в первую очередь с существенно различающимися условиями работы моторного масла в малоразмерных дизелях легких транспортных средств и дизелях грузовиков среднего и тяжелого классов.

Количество масла при полной заправке смазочной системы, поделенное на номинальную мощность мотора (так называемая удельная емкость смазочной системы), в малолитражных дизелях фургонов, пикапов, микроавтобусов в среднем почти в два раза меньше, чем в дизелях грузовиков с рабочим объемом цилиндров порядка 9 – 13 дм³. Следовательно, кратность циркуляции масла у первых больше. Это одна из главных причин того, что к маслам класса «B» предъявляют более жесткие требования в отношении вспениваемости и скорости раз-

рушения образовавшейся пены при температуре масла 150°C. Важно и то, что частота вращения на режиме номинальной мощности у малолитражных дизелей лежит в диапазоне 3200 – 5000 мин⁻¹ и даже более, а у дизелей грузовиков 1900 – 2300 мин⁻¹.

Более высокая частота вращения и малый диаметр цилиндра (75 – 85 мм) обуславливают относительно большую интенсивность воздействия прорывающихся в картер газов на масло, заполняющее лабиринт поршневых колец и образующее смазывающую пленку на стенке цилиндра. Весь рабочий объем цилиндра пропорционален третьей степени его диаметра, а длина окружности, по которой компрессионные поршневые кольца соприкасаются со стенкой цилиндра, пропорциональна его диаметру в первой степени.

Среди дизелей легковых транспортных средств до сих пор преобладают двигатели

с разделенной камерой сгорания, в которых образуются частицы сажи больших размеров, чем в дизелях с непосредственным впрыскиванием топлива. Последние, как известно, преобладают среди двигателей грузовиков. Крупные частицы сажи сильнее загущают работающее масло, в большей мере ухудшают противоизносные свойства. Кроме того, в двигателе с малым диаметром цилиндра сгорание и сажеобразование происходят ближе к его стенке и в такте расширения больше частиц сажи оседает в пленке масла, а затем частично сбрасывается в картер.

Насколько значимы эти обстоятельства для работоспособности масла, можно видеть на примере опыта автопроизводителей, выпускающих легковые автомобили с дизелями, имеющими разделенную и неразделенную камеру сгорания. Так, концерн «Пежо – Ситроен» для автомобилей своего производства рекомендует заменять масло после пробега 15 000 км в двигателях с разделенной камерой сгорания и после 20 000 км, если мотор имеет неразделенную камеру сгорания.

Необходимо также учесть то, что в большинстве случаев легкие транспортные средства выполняют перевозки преимущественно на небольшие расстояния внутри городов или город – пригород, а коммерческие автомобили средней и большой грузоподъемности выполняют междугородние и международные рейсы большой протяженности.

Езда в городском цикле связана с частыми сменами режима работы двигателя, что неблагоприятно воздействует на процессы старения масла, способствует образованию низкотемпературных отложений. Напротив, движение грузовиков по шоссе и автострадам со скоростями, близкими к максимально разрешенным, способствует образованию в двигателях высокотемпературных отложений.

Эти обстоятельства учтены в классификации ACEA. Масла класса «E» могут иметь сульфатную зольность до 2,0%, т.е. в них можно добавлять много металлоодержащих моющих присадок, предотвращающих высокотемпературное нагарообразование и полировку цилиндров. Масла различных категорий класса «B» могут иметь сульфатную зольность не более 1,3 – 1,8%. В их составе больше без-

РАСТАНКО
Официальный дистрибутор компании Shell

Передача в
безвозмездное
пользование
оборудования для
замены масла

Москва, ул.Перовская, д. 61
Тел./факс: (095) 797-8942

E-mail: shell@rastan.ru
<http://www.rastan.ru>

зольных дисперсантов, предотвращающих образование низкотемпературных отложений и уменьшающих негативное влияние загрязнения масла частицами сажи на его вязкостно-температурные и противоизносные свойства.

Есть некоторые различия между маслами классов «B» и «E» в отношении требований к их вязкости при высокой температуре и высоком градиенте скорости сдвига ($t=150^{\circ}\text{C}$, $D=106\text{c}^{-1}$). При указанных условиях масла всех категорий класса «E» должны иметь динамическую вязкость не менее 3,5 мПа·с. Специальные маловязкие энергосберегающие масла в классе «B» (категории B1-02 и B5-02) могут иметь значительно меньшую вязкость – соответственно от 2,6 до 3,5 мПа·с и от 2,9 до 3,5 мПа·с. В сочетании с присадками – модификаторами трения такое снижение вязкости масла дает возможность экономить несколько процентов дизельного топлива.

Известно, что мощность трения в поршневых двигателях резко возрастает с повышением частоты вращения. Поэтому применение маловязких энергосберегающих масел в высокооборотных малолитражных двигателях несколько опережает, но не исключает в будущем их использование в двигателях грузовиков. Некоторые производители моторных масел уже поставляют на рынок энергосберегающие масла для грузовиков. Эффективность их применения подтверждена эксплуатационными испытаниями.

В заключение следует отметить, что лучшие долгоработающие дизельные масла в двигателях легких транспортных средств сегодня работают не более 30 000 – 50 000 км, а в двигателях грузовиков с большим годовым пробегом – от 80 000 до 15 0000 км. Это еще одно подтверждение того, что условия работы масла в малолитражных высокооборотных дизелях более жестки.





Многоместный городской автобус «Я-2» выделялся хромированной облицовкой радиатора, хромированными фарами и колесными колпачками. Фото из архива Ю.А. Долматовского

ПОЛТОРЫ ТЫСЯЧИ ГОРОД- СКИХ ЛАЙНЕРОВ

75 лет назад большинство выпускавшихся в мире автобусов базировалось на шасси грузовиков. Не стали исключением и автобусы, изготовленные на Ярославском автомобильном заводе (ЯАЗ). Основной его продукцией были тяжелые грузовики. Вот на их-то шасси на кузовных фабриках Советской России – таких, как «Аремкуз», АТУЛ, и им подобных – монтировали деревянные автобусные кузова собственного изготовления. На шасси ярославских грузовых машин «Я-3», а также «Я-4» выпускались малыми сериями автобусы в Москве, Ленинграде, Харькове, Тбилиси, Ростове-на-

Дону, Одессе. Пассажировместимость их была небольшой, потому что размеры кузова ограничивались длиной рамы. Недостаточной была и грузоподъемность. Чтобы избавиться от этих недостатков, требовалось создать специальное автобусное шасси.

Такое шасси и разработали ярославские специалисты, обозначив его «Я-6» в 1929 году. Более длинная по сравнению с грузовиком рама обеспечивала увеличенную на 580 мм колесную базу и лучше отвечала требованиям, предъявлявшимся тогда к автобусам для городского сообщения. На ней располагался кузов,

23 января исполнилось бы 75 лет Валерию Николаевичу Беляеву, только не дожил он до юбилея, потому что пьяница был беспробудный. Зато и в автомобилях разбирался так же, как мог залпом из горла осушить пол-литра. А еще, выпив пару бутылок «Московской особой» и «закусив рукавом», Валерий Николаевич мог в считанные минуты отрегулировать любой, самый сложный «Вебер» или «Стромберг» и так «поставить клапана», что после этого движок заводился с пол-оборота. Но больше всего Валера Беляев любил рассказывать, как сразу после войны он вместе со своей мамой ездил по Невскому проспекту в Ленинграде в самом большом советском автобусе «ЯА-2».

вмещавший до 50 пассажиров, из которых 35 могли ехать на сидячих местах.

Новый автобус был оснащен 93-сильным двигателем и мог развивать скорость до 47 км/ч, что в конце 20-х го-

дов считалось хорошим показателем. Не стоит сбрасывать со счета и традиционные для машин из Ярославля выносливость и проходимость. Сочетание этих качеств с быстроходностью и большой вместимостью делало ярославские автобусы сопоставимыми со знаменитыми «лейландами», которые в то время эксплуатировались в Москве.

Производство этих, по существу, самых ранних, пассажирских лайнеров ЯАЗ продолжалось вплоть до 1933 года. Но заводские инженеры предвидели, что в будущем для крупных городов, таких, как Москва, Ленинград, Харьков, потребуются более вместительные машины. Одним из первых уникальных автобусов-гигантов, построенных ЯАЗом, стал «ЯА-1» 1932 года. Он базировался на трехосном шасси (задняя тележка была использована от грузового автомобиля «ЯГ-10») и американском двигателе Hercules мощностью 103 л.с. На Ярославском автозаводе изготовили только шасси, а кузов, имевший 50 мест для сидения, сделал Второй авторемонтный завод АТУЛ. Построенный салон автобуса «ЯА-1» в часы пик вмещал 80 пассажиров.

Последующим развитием «ЯА-1» стал автобус «ЯА-2». Он являлся величайшим автобусом в СССР и стоял в одном ряду с самыми большими автобусными конструкциями мира того времени. На автобусе «ЯА-2» стоял американский двигатель «Геркулес УХС-3», развивающий 103 – 105 л.с. Он отличался от двигателя автобуса «ЯА-1» только расточкой цилиндров. Этот двига-

тель тогда вполне удовлетворял требованиям, предъявляемым к моторам для больших автобусов. Однако на заводе планировали установку на «ЯА-2» еще более мощного американского силового агрегата «Континенталь 22-К» для повышения скорости и приемистости машины, в особенности при загородном и междугородным сообщении.

Особую сложность при конструировании автобуса «ЯА-2» представляла система карданных валов. Огромная колесная база потребовала карданного вала, стойкого в отношении скручивающих усилий и вибраций. Увеличение диаметра коленчатого вала привело бы к утяжелению машины, поэтому вал был разделен на четыре части. Всего силовая передача автобуса состояла из пяти карданных валов: трех горизонтальных, одного наклонного и одного между ведущими мостами. Диаметр каждого вала был равен 45 мм, карданные валы имели семь карданных шарниров со шлицевыми соединениями, допускавшими продольное перемещение. Карданные шарниры были типа «Мекканик», вместо них использовавшихся ранее ЯАЗом сложных шарниров типа «Спайсер».

Задние мосты, стандартные с другими грузовиками Ярославского завода, стали отрицательной стороной конструкции, так как вал, проходивший сверху, потребовал более высокого расположения пола автобуса, что повысило центр его тяжести. Поскольку «ЯА-2» предназначался для эксплуатации по усовершенствованным городским дорогам,

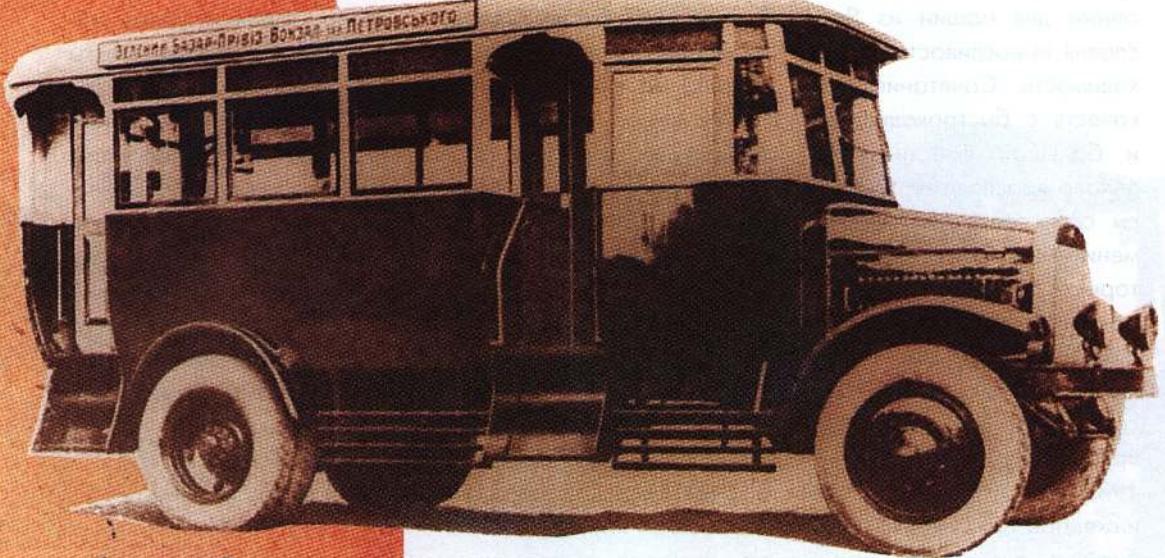
уменьшение его дорожного просвета не имело особого значения, и это позволило конструкторам опустить раму. Если бы задние мосты были перевернуты и карданный вал подводился к ним снизу, как это предполагалось для будущих трехосных автобусов НАТИ, клиренс автобуса не уменьшился относительно первого образца «ЯА-2», но автобус был понизил центр тяжести и получил большую устойчивость и плавность хода.

В салоне этого колосса размещались сиденья для 54 пассажиров, а общая вместимость составляла сто человек. Автобус весил 9 т и стабильно разгонялся до 48 км/ч.

Освоению серийного выпуска автобусов «ЯА-2» помешало отсутствие денег на покупку за океаном американских моторов, а советская автопромышленность только-только собиралась начать выпуск мощных двигателей для автобусов и тягачей. Тогда ярославские конструкторы пошли другим путем – решение проблемы пассажирских перевозок в крупных столичных городах они увидели в развитии троллейбусного сообщения. Летом 1937 года на улицах Москвы можно было увидеть высокий двухэтажный автобус, купленный в Англии для пробной эксплуатации. В течение нескольких недель он ездил по улицам столицы, привлекая внимание москвичей своей необычной высотой. Затем его отправили на Ярославский завод для детального обследования и изучения.

Однако первый троллейбус ЯАЗ по конструкции не имел ничего общего ни с ан-

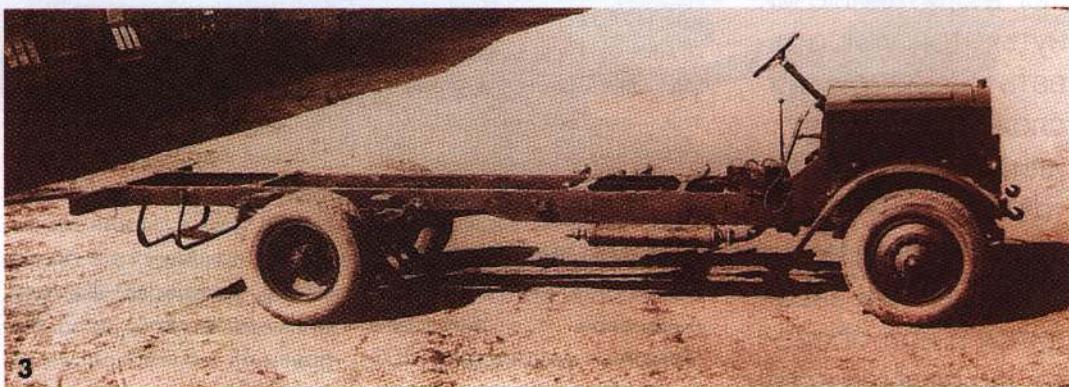




2

2. Одни из самых ранних городских автобусов на шасси грузовика «Я-Ф», эксплуатировавшихся в 1925 – 1930 годах в столице Советской Украины – Киеве. Фото из архива А.С. Исаева

3. Автобусное шасси «Я-Б» идеально подходило для установки на него пассажирских кузовов, построенных по индивидуальным заказам автотранспортных предприятий. Фото из архива А.С. Исаева



3

глийским гигантам, ни с прежними автобусами этой марки. Вагонная компоновка, пневматический привод тормозов и дверей, червячный редуктор главной передачи, электрическое отопление салона – вот особенности модели, которая в 1936 году получила индекс «ЯТБ-1». Она имела кузов с деревянным каркасом, обшитый стальным листом. Все агрегаты и сам кузов крепились к сварной лонжеронной раме. В результате первый экземпляр машины получился очень тяжелым – 9 т без нагрузки, но уже десятую выпущенную машину удалось облегчить на тонну.

Электродвигатель, сдвинутый к левому лонжерону рамы, располагался под полом салона и соединялся с задним ведущим мостом карданным валом. Подвеска всех колес являлась традиционной для грузовиков, автобусов и троллейбусов, строившихся в Ярославле: зависимая, на полуэллиптических рессорах. Однако в отношении тормозов традиция нарушилась: в противоположность автобусам и грузовикам «Я-6», «ЯА-2», «Я-5», «ЯГ-6» с тормозами только на задние колеса и вакуумным усилителем в приводе, троллейбус «ЯТБ-1» оснащался тормозами с пневмо-

приводом на все колеса. Кроме того, существовала и система электрического реекулеративного торможения. От грузовых автомобилей троллейбус унаследовал передний мост, рулевой механизм и колеса. «ЯТБ-1» был рассчитан на перевозку пассажиров (35 сидений). По сравнению с автобусами тех лет новая машина обеспечивала высокий комфорт. Конструкция троллейбуса ежегодно совершенствовалась. Так, в 1937 году появилась перегородка, отделившая место водителя от пассажирского салона, был изменен ручной тормоз, рама получила легкие трубчатые поперечины. Затем, в 1939

прототипа полностью новогого троллейбуса «ЯТБ-5».

Изучение и эксплуатация английского двухэтажного троллейбуса натолкнули инженеров ЯАЗ на мысль создать собственную двухэтажную модель. Она появилась в 1939 году и была названа «ЯТБ-3». Кузов изготавливается по новой технологии: каркас сваривался из стальных труб, а обшивка выполнялась из алюминиевых панелей толщиной 1,2 мм.

Другая особенность новой модели — трехосная схема, причем ведущими являлись только две задние оси. В их приводе был использован межосевой дифференциал. На «ЯТБ-3» устанавливался электродвигатель мощностью 74 кВт, как и на троллейбусе «ЯТБ-4». Он позволял машине, которая без пассажиров весила 10 740 кг развивать скорость до 55 км/ч.

Что же делала двухэтажная схема? Троллейбус получился очень вместительным — 32 человека могли сидеть в верхнем этаже и сорок в нижнем. Его высота от дороги до крыши составляла 4500 мм. В верхний салон вела винтовая лестница. В общей сложности в часы пик троллейбус «ЯТБ-3» перевозил по 100 и более человек. Высота пола у «ЯТБ» составляла всего 390 мм — такая величина и сегодня нечасто встречается на городских автобусах.

За 1938 — 1939 годы ЯАЗ выпустил всего 10 двухэтажных машин, после чего их разработка была признана ошибочной. Если эксплуатация двухэтажных автобусов в Англии и некоторых других странах вполне оправдана, то для нашей страны, осо-



бенно в зимнее время, когда наледи и снег значительно ухудшают дорожные условия, устойчивость таких машин становится недостаточной из-за высокого центра тяжести, а высота контактной сети накладывает ограничения на рост двухэтажных машин, что при высоте потолка в верхнем этаже 1760 мм делает невозможным нахождение в нем стоящих пассажиров.

Все это и отрицательный опыт эксплуатации привели к тому, что в дальнейшем советские заводы никогда больше не строили двухэтажных автобусов или троллейбусов. Тем не менее последние «ЯТБ-3» курсировали по Москве до начала 60-х годов.

В общей сложности с 1936 по 1941 год ЯАЗ построил 922 троллейбуса — количеств-

4. Готовый автобус на шасси «Я-Ф» с кузовом, построенным АТУлом, долгое время работал в Москве.
Фото из архива Л.М. Шугурова

5. Первый советский троллейбус «ЯТБ-1» 1938 года имел пневмо-привод тормозов и дверей, червячный редуктор главной передачи и электрическое отопление салона.
Фото с разрешения Е.С. Бабурина





6

6. Двухэтажный «ЯТБ-3» был создан в 1938 году, его кузов скривился из стальных труб, а шасси было трехосным. Фото из архива Ю.Л. Долматовского

во, которым тогда не мог похвастаться ни один производитель в мире. Добавим сюда еще 364 автобусных шасси «Я-6» и две сотни шасси для более ранних автобусов,

которые вышли из ворот завода до 1929 года. Выходит, что Ярославский автозавод к 1941 году стал одним из крупнейших в мире изготовителей подвижного состава

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПАССАЖИРСКИХ ЯАЗОВ

	«Я-3»	«Я-6»	«ЯА-2»	«ЯТБ-1»	«ЯТБ-3»
Годы выпуска	1928	1929 – 1933	1934	1936	1938 – 1939
Число мест: для сидения/общее	24/30	35/50	54/100	34/55	72/100
Двигатель: тип	карбюраторный, водяного охлаждения		электромотор постоянного тока		
Число цилиндров	4	6	6	-	-
Рабочий объем, см ³	4396	7020	8190	-	-
Степень сжатия	4,0	4,6	5,0	-	-
Мощность, л.с., при об/мин.	40/1400	93,5/2200	120/2400	82	120
Размер шин	40x8	40x8	40x8	40x8	40x8
Габаритные размеры, мм:					
длина	7300	8500	11 450	8900	10 400
ширина	2260	2400	2440	2570	2500
высота	2670	2900	2290	2300	4600
Колесная база, мм	4200	4780	7200	5400	7300
Колея колес, мм: передних/задних	1780/1860	1760/1860	1750/1844	1750/1844	1750/1844
Собственная масса					
в снаряженном состоянии, кг	4280	5000	9000	9500	10 740
Максимальная скорость, км/ч	30	47	47	50	45
Контрол. расход топлива, л/100 км	40	45	60	-	-
Количество построенных	202	364	1	922	10

для городских пассажирских перевозок.

Высокий двухэтажный «ЯТБ-3», похожий на утюг «ЯТБ-1» сегодня живут только в воспоминаниях очевидцев, которых с каждым днем становится все меньше, а длинный, словно гусеница, «ЯА-2» теперь можно увидеть только уменьшенным в десять раз – он воплощен в замечательной масштабной модели, которая выполнена по чертежам Евгения Бабурина в конце 80-х годов и экспонируется в Московском политехническом музее. К сожалению, не сохранилось ни одного экземпляра из почти полутора тысяч ярославских автобусов и троллейбусов. А изготавливший их завод давно изменил свой производственный профиль. Сегодня он называется ЯМЗ и вместо грузовиков и троллейбусов снабжает автомобильные заводы СНГ дизельными двигателями и коробками передач для автобусов, самосвалов и седельных тягачей.

антифриз для грузового транспорта

Сделаем небольшой экскурс в историю. С появлением автомобилей с более мощными двигателями, в том числе с дизельными двигателями с турбонаддувом, зарубежные производители большегрузной техники столкнулись с проблемой, что антифриз, применяемый в этих двигателях, быстро теряет свои свойства и происходящий при этом процесс кавитации в системе охлаждения двигателя не позволяет ему работать гарантированный заводом-изготовителем срок эксплуатации двигателя. Так для низкосиликатной этиленгликоловой охлаждающей жидкости для двигателей, работающих в тяжелых условиях, появились комплексы дополнительных присадок, вводимые в антифриз через определенное количество моточасов, что позволяет антифризу работать в системе охлаждения двигателя положенный эксплуатационный срок. Но время не стоит на месте и применение в автомобилестроении новых технологий и новых материалов позволяет заводам – изготовителям автомобилей постепенно увеличивать гарантийный срок работы двигателя. Ведущие мировые производители стали выпускать антифризы по усовершенствованным технологиям с добавлением органических кислотных ингибиторов коррозии и исключили из комплекса присадок силикаты, фосфаты, бораты, нитрит-нитратные соединения и амины, что позволило увеличить эксплуатацию антифризов в системе охлаждения двигателя в 2 – 3 раза.

Но вернемся к российским производителям охлаждающей жидкости. Тосол А 40 была создана для «АВТОВАЗа» и предназначалась для заполнения системы охлаждения легкового автомобиля. Но из-за отсутствия альтернативы охлаждающую жидкость Тосол А 40 и его модификации ОЖ-40, Тосол А40М стали заливать в систему охлаждения грузовых автомобилей, что в итоге сокращало срок эксплуатации охлаждающей жидкости на 30 – 50%, а в автомобилях, работающих в карьерах, на 80%. Из-за специфики работы грузового большегрузного автотранспорта их двигатели подвержены большей кавитации в системе охлаждения, чем легковой автотранспорт. Антикоррозийные свойства охлаждающей жидкости со временем теряются и антифриз становится агрессивной средой, поэтому процесс коррозии при рабочих температурах двигателя происходит в 200 раз быстрее, чем в воде. Российские водители часто сталкиваются с проблемой устранения течи охлаждающей жидкости в результате разъединения металла, резиновых соединений и патрубков.

Как показывают исследования, проводимые крупнейшими производителя-

ми большегрузной автотехники, у двигателей, работающих в тяжелых эксплуатационных условиях на низкосиликатной этиленгликоловой охлаждающей жидкости, из-за локальных перегревов происходит питтинг и кавитационная коррозия на гильзах и блоках цилиндров двигателя. Применяемый дополнительный комплекс присадок позволяет эксплуатировать охлаждающие жидкости 180 тыс. км, или 3 тыс. моточасов. Отсутствие в антифризе силикатов, боратов, нитратов и аминов позволило довести срок службы охлаждающей жидкости в двигателях, работающих в тяжелых условиях, до 350 тыс. км пробега, или 6 тыс. моточасов, а некоторые охлаждающие жидкости ведущих мировых производителей антифризов с комплексом присадок на основе монокарбоновых кислот позволили довести срок службы для двигателей, работающих в тяжелых эксплуатационных условиях, до 650 тыс. км пробега, или 12 тыс. моточасов.

Да, цифры срока эксплуатации охлаждающих жидкостей внушительны, но а как же обстоят дела в этом направлении у нас в стране. Во-первых, в России ведутся работы по созданию нового ГОСТа на жидкости охлаждающие низкозамерзающие, в котором антифризы будут подразделяться для легковых автомашин и для двигателей, работающих в тяжелых эксплуатационных условиях. Во-вторых, отечественным заводам – изготовителям автомобилей и двигателей необходимо ввести свои требования по сроку эксплуатации ОЖ, это пробег тыс. км и моточасы. Предъявляемые требования к охлаждающим жидкостям должны быть не ниже, чем предъявляют зарубежные производители. В-третьих, ввести лицензирование с регламентом условий производства с получением сертификата по версии ISO-9000.

Но как быть нашему потребителю. В настоящее время на российском рынке появились отечественные фирмы, выпускающие антифризы на уровне мировых стандартов со специальной формулой для грузовых автомашин. Можно покупать импортный антифриз, но он не каждому по карману, а те марки импортных антифризов, которые лежат на прилавках наших магазинов, зачастую произведены специально для стран третьего мира.

И остается привычный Тосол А 40, который, исходя из вышесказанного, не лучшим образом влияет на работоспособность двигателя тяжелого грузовика.

Но вот и все, в следующих публикациях мы будем говорить о марках антифризов, присутствующих на нашем рынке, а выбор при покупке охлаждающей жидкости остается за профессионалами.

Итак продолжаем наш рассказ об антифризах для двигателей, работающих в тяжелых условиях.

**СПЕЦИАЛЬНАЯ ФОРМУЛА
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ МАШИН И Д/Т**

ТОСОЛ И АНТИФРИЗ
С полным пакетом
функциональных присадок
европейского качества

-50°C +130°C

DIXE



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

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

Вольво-F-10, седельный тягач, 320 л.с., 89 г.в., белый, спойлеры, Вебасто+ полуприцеп Кегель, 86 г.в., 82 куб м, тент, пневмо, 18 000 у.е. Можно отдельно. Тел. 588-36-60

Вольво-F-102, 91 г.в., в отл. сост., продаю 15 000 у.е. или меню на МАЗ-54323 от 2000 г.в. Тел 8-916-548-33-63.

ГАЗ-3302, Газель, тент, август 2000 г.в., белый, газ + бензин, хорошее состояние, магнитола, усиленные рессоры, пробег 65 тыс. км, новая резина. 3,5 тыс. у.е. Торг при осмотре. Срочно. Тел. 277-40-59 после 21-00, моб. 8-903-548-37-35 Расул.

ГАЗ-2752, Соболь, август 2001 г.в., трехместный, пробег 47 тыс. км, антигравий, музыка, центр. замок, состояние идеальное. 4,35 тыс. у.е. Торг. Тел. 995-74-90

DAF-400, 92 г.в. грузовой ц/мет. Фургон, в РФ с февраля 2002 г., кат. В, двиг. 2, 5 л, дизель, 9 л/100 км, бак 103 л, V11, г/п 1650 кг, магнитола, фаркоп. Т. 368-81-03

ЗИЛ-5301, «Бычок», 98 г.в., тент, пробег 73 тыс. км, в рабочем сост., 3,5 тыс. у.е. Тел. 338-88-81, 9-18 час.

Зил-5301, «Бычок», июль 2001 г., тент, пробег 35 тыс. км, 1 хоз., отл. сост., 6500 у.е., без торга. Тел 8-902-605-51-34

Ивеко, сед. тягач, + п/прицеп 82 куб. м возьму в аренду с последующим выкупом. Рассмотрю любые предложения. Тел. 8-902-156-30-07, 153-39-77

Ивеко 190/36, турбо-стар, 90 г.в., сед. тягач, пневмо + п/прицеп Акерман Фрю Хауф, 92 г.в., пневмо, тент, 82 куба, в хор. раб. сост. 17,5 тыс. у.е. Можно по отдельности. Т. (09244)6-10-31, Тел. 8-910-427-40-88

Ивеко-Евростар, сед. Тягач, 97 г.в., 520 л.с., выс. каб., самая полная комплектация, растаможен, без пробега по СНГ, отл. сост., можно с п/п, рефрижератором, 24 тыс. у.е., торг. Тел. 512-09-38

Ивеко-Евротех, 400Е34, Магирус, 6x2 (тягач), 97 г.в., 345 л.с., пробег 400 тыс. км, пневмо, бак 40 л, 2 спальника, фен, магнитола, сигнализация, ЦЗ, хор. резина, растамож., без пробега по СНГ, 15 300 у.е. Тел. 8-910-451-17-97

МАЗ-5335, бортовой, 85 г.в., кап. ремонт двигателя 2001г, АКБ новые. Резина новая. В хор. раб. сост. № тыс. у.е. Торг. Тел. 746-63-24

КАМАЗ-5320 89 г.в., фургон 32 куб.м, спальник, делитель, пропуск МКЖД, лицензия санпаспорт, ТО-03 октябрь, в норм. раб. сост., 5,5 тыс. у.е. Тел. 8-903-717-30-67, Тел. 475-96-91, Роман

КАМАЗ-5410, сед. Тягач, с турбиной, гидравлика, в хор. Тех. Состояние, МАЗ-504 сед. Тягач, двигатель ЯМЗ-238Турбо, хор. Резина, хор. Состояние. Тел. (0852) 21-47-43 или 23-46-08.

КАМАЗ-5410, 88 г.в., серый, с п/прицепом МАЗ-9370, 93 г.в. Все в хор. сост., полностью на ходу, срочно. 6 тыс. у.е., торг. Тел. 791-91-38, 8-916-389-56-00.

КАМАЗ-5410 тягач с полуприцепом 9 м, новая кабина со спальнником, новая резина, малый пробег, без вложений, 8,5 тыс. у.е. Тел. 8-902-161-60-83 или 107-33-85.

КРАЗ-250, 91 г.в., кабина нового образца, длина кузова 6,4 м, ширина 2,4 м, пробег 19 тыс. км, ТО-09.03. 14 тыс. у.е. Торг при осмотре. Тел. 8-902-161-12-62, 18-21-00, Марина.

МАЗ-53362 с прицепом 83781, 95 г.в., турбодвигатель, КПП с делителем, нов. Тенты, ворота, отл сост. 12,3 тыс у.е. Срочно. Торг при осмотре. Тел. 8-902-600-95-96

МАЗ-54323 87 г.в., турбо-дизель, 330 л.с., пробег 350 тыс. км, спальник, тахограф, автономка. 8,5 тыс. у.е. Тел. 785-71-22

МАЗ-54323, 91 г.в., сед. Тягач, спальник, турбонаддув, КПП с делителем, 6,0 тыс. у.е. Торг. Тел. 8-903-611-56-84

Мазда-Титан, грузовик, бортовой, 93 г.в., белый, двиг. 4.0 л дизель, 5-ступ. КПП, кат. В, кузов удл. 5 м, тент, г/п 2 тонны, сдвоен. Колеса, зим. Резина, эл. Пакет, эл. Зеркала, кондиционер, камера слежения, без пробега по РФ, прав. Г/у руля, 7.9 тыс. у.е., торг. Тел. 8-903-742-32-40

МАН-18403 97 г.в., Евро-2, АБСASR, атономная печь, круиз-контроль, + п/прицеп Ванхул 92 г.в., оси SAF, сзади ворота, хорошее состояние, 36 тыс. у.е. Тел. 760-49-95

МАН-19362 90 г.в., белый, пневмо, пробег двиг. 320 тыс. км, 12,5 тыс. у.е. Тел. 8-901-754-99-07

Мерседес-814D 92 г.в., двигатель 6 л, 140 л.с., КПП – 5-ст., с/п, 45 куб. м, будка, тент, люк, пневмокресло, музыка, длина 6,2 м, белый фаркоп под прицеп, из Германии без пробега по РФ, полное ТО, сервисная книжка, отл. сост., 10,9 тыс. у.е. Тел. 329-45-58 или 8-926-214-41-65

Мерседес-1840 Актрос 12.97 г.в., пробег 210 тыс. км, полный тюнинг, полуавтомат, пневматика, выставочный образец, спойлер со всех сторон, эл. люк. 31 тыс. у.е. Тел. 714-97-90

Рено-R380 90 г.в., белый, спойлер, отл. состояние + изотерма, пневмо, 30 палет, хор. сост. 16 тыс. у.е. Тел. 731-81-18

Рено-Магнум сед. тягач 95 г.в., 390 л.с., пробег 650 тыс. км, пневмо, АБС, автономка, белый, 2 спальника, музыка, только из Франции, без пробега по РФ, отл. сост. 18,7 тыс. у.е. Тел. 8-910-421-23-65

Скания-113-380 ноябрь 92 г.в., одиночка + прицеп трехосный 96 куб.м, 30 тонн, тент, 2 спальника, пневмо, автономка, центр. смазка, можно раздельно, только из Германии. 23,5 тыс. у.е. Тел. 427-17-67

Скания-113/360 90 г.в., сед. тягач, красный, хор. сост., центр. смазка, лицензия, ТО-3. 10,3 тыс. у.е. Тел. 102-22-49

Татра 84 г.в., сед. тягач, двигатель ЯМХ-238 + двухосный п/прицеп 40 фут. контейнер, раб. сост. + з/части + Татра на з/части, запр. емк. 1,5 т, инструм. ящики, места под б запасок. 13 тыс. у.е. за все. Торг. Тел. (27) 75-43-94 или сот. 8-902-136-66-02

П/прицеп Шмитц 94 г.в., тент, пневмо, 87 куб м, 13,6 кв. м, палетник, АБС, новый тент. 13,2 тыс. у.е. Тел. 8-901-900-19-31

П/прицеп Кроны 94 г.в., 33 европалеты, 3 оси пневмо, объем 86 куб. м, сдвижной верх, новый тент, ворота, отл. сост., без пробега по СНГ. 12,5 тыс. у.е. Тел. 505-54-10

П/прицеп МАЗ-938662 97 г.в., тент, ворота, 82 куб. м, двухосный, санпаспорт, любое оформление. Тел. 422-36-08 или 375-95-81

П/прицеп Кегель 94 г.в., пневмо, 82 куб. м, 33 европалеты, АБС, откидной борт, тент серебр. металл., пол рефл. металл, ТО-2, срочно. Тел. 8-902-178-72-82 и 160-97-34

Прицеп грузовой г/п 10 тонн 20-ти фут. металлический контейнер, двухосный, двускатный, очень хор. сост. 3 тыс. у.е. Торг. Тел. 552-62-28, 106-59-49

Рефрижератор Шмитц 93 г.в., 84 куб. м, 33 палеты, трехосный, БПВ, на подушках, установка термокинг СМХ, – 25 + 25оС, рабочий. 16 тыс. у.е., торг. Тел. 550-33-64, Владимир, 8-902-142-22-97

Объявление

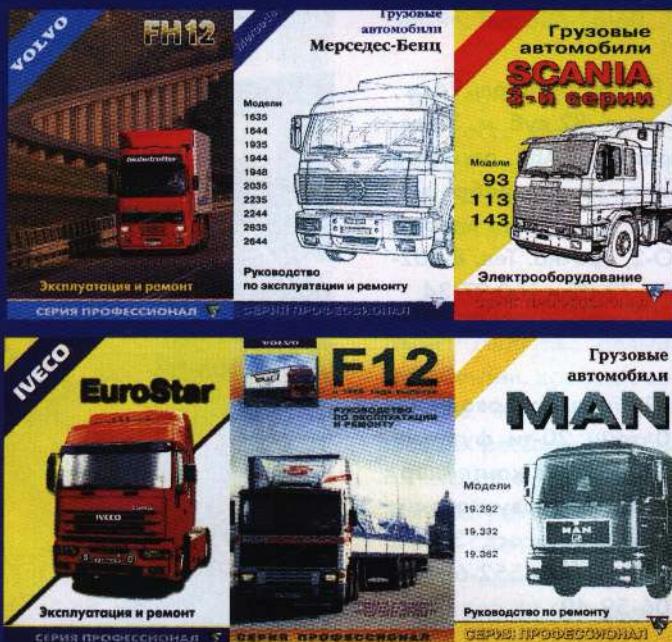
БЛАНК

АВТОПРАК

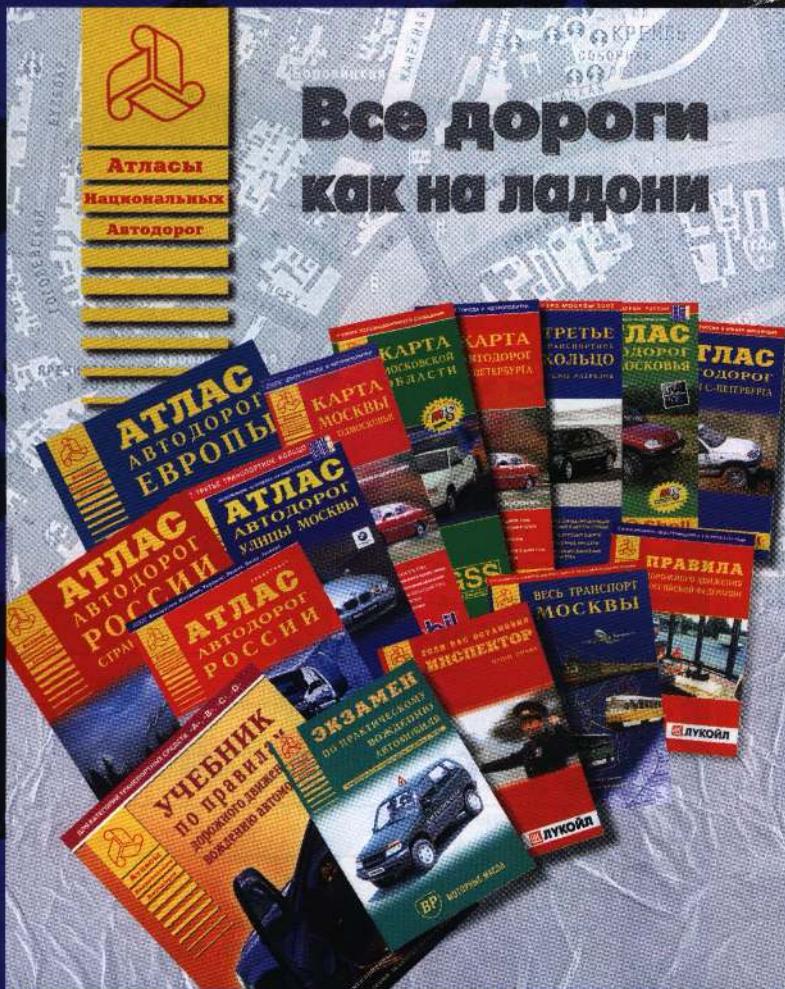
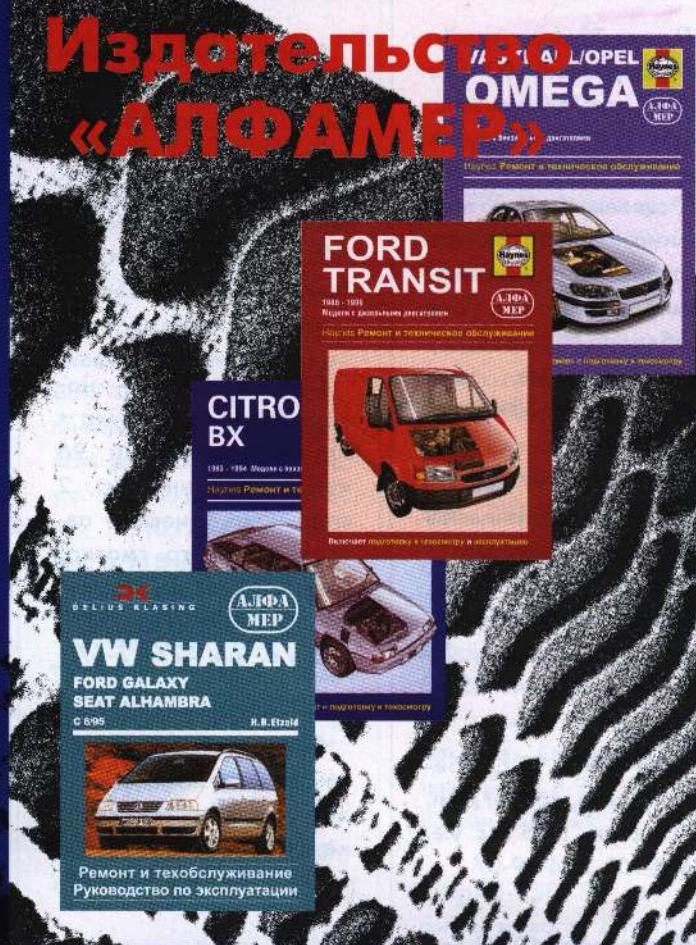
Для ответа телефон или иной способ связи



Издательство «ТЕРЦИЯ»



78



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

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.**

79

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

Расчетный счет 40702810940440105980
в Сбербанке России, 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

Платильщик

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

Расчетный счет 40702810940440105980
в Сбербанке России, 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.

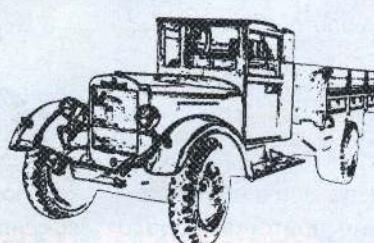
Для юридических лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо:

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



Хорошо дальнобойщику – на стоянке его ждет девушка.

Хорошо моряку – на пирсе его ждет девушка.

Хорошо машинисту – на станции его ждет девушка.

И только девушке плохо – то на стоянку, то на пирс, то на станцию.



Если вы взглянули в зеркало и никого там не обнаружили – вы неотразимы!!!



Хирург:

– Каково состояние больного?

Медсестра:

– Два миллиона долларов.

Хирург:

– Тогда начнем операцию!



Надпись на милицейской патрульной машине («бобик» с решетками) – «Выиграй поездку!».



– В жизни я боюсь двух вещей: темноты и стоматологов.

– А почему темноты?

– А ты представь себе, сколько в темноте стоматологов.



Американский «Боинг» и российское КБ «Сухой» объявили о совместном создании самолета «Бухой-747».



Рейд по злачным местам и ночных притонам города

провели вчера сотрудники милиции. Славно погуляли!



Спортивный комментатор: «Отличились наши фигуристы – сегодня они трижды поднимались на пьедестал почета, и трижды организаторы их оттуда сгоняли».



Фильм ужасов: сборная России по футболу против сборной России по хоккею!



В честь двух знаменитых певиц московские шоссе переименовали в Алсуфьевское и Земфиропольское.



2099 год. Принять решение построить РКАД – Российскую Кольцевую Автомобильную Дорогу, которая пройдет по границе Российской Федерации. Въезд грузовиков по решению Думы будет запрещен в пределах РКАД. Все ходят пешком...



Московские достопримечательности:

Царь-пушка, которая не стреляет;

Царь-колокол, который не звонит;

и Дума, которая не думает.



У хохла спрашивают: «Какая машина может ехать на красный свет?»

– Це «скорая помощь», це пожарная машина, цементовоз.

– Какой цементовоз?

– Це ж который ментоввозит!



Два друга беседуют:

– Вчера виагру попробовал...

– Ну и как?

– Еще не пробовал...



Три девушки беседуют на тему, какими качествами должны обладать их претенденты на руку и сердце.

Первая:

– Нужно выходить замуж за состоятельного немца или финна – спокойный, обеспечит всем, будешь жить как за каменной стеной.

Вторая:

– Нет, нужно искать итальянца или испанца – кровь горячая, южная, страсти и любовь будут как в телесериалах!

Третья:

– А мне все равно, какой он будет национальности и из какой страны, главное, чтобы он был сотрудником исследовательского отдела нефтяной компании – они все делают два раза, а потом еще переделывают!



– Доктор, скажите Иванову – пусть перестанет!

– А что Иванов?

– Он в меня стулом кидается!

– И ты кидайся...

– А у меня жидкий!



Рождество. Вечером по дымоходу в очередной дом с подарками спускается Санта-Клаус. Выходя из камина, попадает в спальню и видит на кровати роскошную спящую блондинку. Естественно, он, как любой мужчина, соответствующим образом реагирует. И вот стоит он посреди спальни и думает: «Останусь – опоздаю на Рождество, а не останусь – не пролезу в трубу...»



Разводится гражданин с женой. Его судья спрашивает:

– Почему вы с ней разводитесь?

– Да нудная она.

– Расскажите.

– Ну... праздник... нет, нудная она!

– Если не можете назвать причину, мы перенесем слушание дела.

В следующий раз все собираются, ситуация повторяется:

– Назовите причину.

– Нудная она! Праздник, дети шарики несут... а она нудная!

Короче, слушание перенесли еще на полгода. И вот, завершающая стадия процесса:

– Назовите причину, по которой вы разводитесь с женой!

– Нудная она. Праздник, 1 Мая, дети шарики несут, а она: «Вынеси елку, вынеси елку!»



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СПОНСОР:

Основные
Средства

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ОРГАНИЗАТОР КОНКУРСОВ:

Перевозчик

Техника

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА:



Россия, 107113, Москва,
Сокольнический вал, 1, павильон 4.
Тел/факс: (095) 268-8208,
105-3442, 268-9584,
e-mail: aks@exposokol.ru

expoDESIGN.RU
Генеральный застройщик КВЦ «Сокольники»
Тел/факс: (095) 269-5644, 268-0838

ОРГАНИЗАТОРЫ:

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

Министерства транспорта РФ
Министерства путей сообщения РФ
Министерства промышленности,
науки и технологий РФ
Торгово-промышленной палаты РФ

АССОЦИАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ПО
ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА
«АСПРОМТРАНС»

Ассоциация предпринимателей по
промышленности и транспорту
«АСПРОМТРАНС»

ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ в «СОКОЛЬНИКАХ»

www.promtrans.ru

18 - 22 ФЕВРАЛЯ 2003
МОСКВА, КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»

Одновременно пройдет выставка АВТОТЕХЭКСПО/АТЕХ

ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ТРАНСПОРТНОМ ФОРУМЕ!

ВЫСТАВКИ ТРАНСПОРТНОГО ФОРУМА:

PROTRANEX



ПРОМТРАНС
6-я Международная
специализированная
выставка спецтехники
для различных областей
промышленности;
материалов,
оборудования и технологий
для ее создания

CITRANEX



СИТИ ТРАНСЭКСПО
2-я Международная
специализированная
выставка городского
транспорта,
техобслуживания
и ремонта

ТРЕЙЛЕР



Международная
специализированная
выставка прицепной
техники

АВТОФУРГОНЫ



Международная
специализированная
выставка автомобильных
фургонов и
дополнительного
оборудования

RAILTRANEX



Международная
специализированная
выставка транспорта,
оборудования и услуг
для железной дороги

Журнал «АВТОТРАК» – покупателям новой отечественной техники!

При покупке отечественной техники в фирмах

«АВТОСИЛА»

«АВТОДИН»

«ВЕЛИКАН-РУСТРАКТОР»

ТД «ОЛВЕС»

«АВТЭК РУС»

вы получаете в подарок номер нашего журнала



ОФО «ТАИС»
г р у з о в ы е
автоперевозки
732-6460
136-5379