

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОПАК

№1 2004

AUTOTRUCK



Две недели на «Мерине»

Дакар 2004

Итоги года



*награжден Ассоциацией изданий, специализирующихся на коммерческих автомобилях (ACE), Амстердам, 16 октября 2003 г.

Actros

Грузовик года

Truck of the Year 2004

- Госпожа Европа склонилась в почтительном реверансе... Уважаемое жюри из 18-ти самых искушенных профессиональных журналистов единогласно присвоило тягачу Actros титул Truck of the Year 2004.
- Мы с гордостью чествуем нашего победителя в этом престижном конкурсе коммерческих автомобилей!

- С радостью приветствуем всех счастливых обладателей и водителей новых тягачей Actros (а их уже продано более 25000), которые первыми оценили их чемпионские качества.
- После такого всеобщего признания, абсолютно естественно, что наш Actros немного покраснел. Вы тоже так думаете?



Mercedes-Benz

ЗАО "ДаймлерКрайслер Автомобили РУС": 127051, Москва, 1-й Колобовский переулок, 23.

Тел. (095) 745-2621/22/24, факс (095) 745-2642.

commercial.vehicles@daimlerchrysler.ru

www.mercedes-benz.ru

Что общего между милиционером и депутатом?

ет пять назад мой иностранный грузовик отправили на экспертизу для проверки номеров двигателя. За два года до этого он прошел экспертов таможни, экспертов при постановке машины на учет, снятии с учета и послепродажное оформление. Через два года встало необходимость переоформить машину. И вот очередной гаишник решил, что номера на двигателе вызывают подозрение и вынес вердикт — экспертиза. Ему померещилось, что не хватает одной цифры. Логику я так и не понял: ведь эта машина с этими номерами прошла штук пять экспертов и никто не придрался. Почему какой-то капитан, не отследив легенду машины, отказал в регистрации?

Делать нечего и я гоню тяжелый грузовик через всю Москву в Жулебино. Когда мне назначили время осмотра машины через месяц из-за очереди, я понял, что попал, и только тогда до меня дошло, что тот капитан просто вымогал денег. К его, да и к моему несчастью, я никогда не сталкивался с экспертизой, поэтому не знал, что это такое и не дал тому денег сразу. Зато потом вкусили все прелести общения с конторой, стоящей на страже законности при оформлении сделок с автотранспортом. Вся эта бодяга тянулась около полугода. То нет эксперта, то у него отпуск, то геморрой, то не работает фотоаппарат, то забыл пленку, то меня долго вспомнить не мог, то курьера для отправки материала в ГАИ ждали две недели. Ясно, что этот тоже тонко намекал на тяжелое материальное положение, но я stoически изображал непонимающего идиota. Коса нашла на камень. Поняв, что перед ним тяжелый и запущенный случай, мой эксперт отправил материалы в ГАИ. Конечно, никакого криминала не нашли и машину поставили на учет. Через полгода. Все это время инструмент для зарабатывания денег стоял без движения, а я вместо того, чтобы работать возлагал надежды на благородные люди в форме. Увы!

Вспомнил я об этом, когда по телевизору объявили о раскрытии банды милиционеров, легализующих угнанные иномарки на территории России. Какой ужас! Они, оказывается, входили в международную банду и поставили на учет тысячи ворованных автомобилей. Все это, оказывается, происходило на протяжении нескольких лет, и убытки государства исчисляются десятками миллионов «зеленых». Начальство не знало и только хитроумная операция сыщиков вывело на чистую воду оборотней в погонах. Только это не было открытием для тысяч владельцев иностранных автомобилей, купивших машины на вторичном рынке и с удивлением обнаруживших через некоторое время, что их «конь» в розыске. Им с самого начала было ясно, что все нити тянутся к гаишникам, оформлявшим машины и ставящим их на учет. Но эти же самые гаишники вымогали с них взятки за легализацию уже поставленных органами ГАИ на учет машин. По данным сыщиков провинилось только одно отделение ГАИ. Остальные честные и порядочные. Нам остается только верить в это, как и в честность и порядочность бывшего главного гаишника, при котором такие махинации расцвели маxовым цветом, но ставшего депутатом, и верить в те же качества бывшего главного милиционера страны, раскрывшего такие преступления и тоже ставшим депутатом, главным.

Но крайними остались, как всегда, водители — добросовестные приобретатели машин.

В середине февраля объявили о задержании пятерых ППСников, ограбивших студента. Не повезло защитникам, у того папа оказался круче. Иначе бы все замяли. Ведь такие вещи происходят в нашей стране потому, что бандиты в погонах ничего не боятся. Ни ч е г о. Вот так, товарищи-господа депутаты.

Дмитрий Жигульский

В номере

1/2004:

2

- Что общего между милиционером и депутатом? Новости
Лефортовский тоннель
Что нужно знать об «автогражданке» Новости
Коммерческие автомобили: итоги года
Две недели на «мерине»
Бибendum: «выпивая неровности дорог»
О слонах африканских
«Грифон» стал «паровозом»
Дакаровский котел
Сколько стоит MAN
Новые ВОЛАТЫ
Длиннобазные ЗИЛы
Цены на отечественные грузовые автомобили Письма
Наш ответ Америке
Опыт эксплуатации MAZ-MAN
«Ветераны» в Ганновере
Зачем частить с заменой масла?
Симбирская УАЗва
Объявления
Подписка
Анекдоты



| | |
|-----------|--------------------------|
| 1 | от редакции |
| 4 | новости |
| 6 | закон и человек |
| 8 | закон и человек |
| 12 | новости |
| 14 | рынок |
| 18 | тест-драйв |
| 30 | экзотика |
| 33 | экзотика |
| 34 | новинка |
| 38 | спорт |
| 46 | рынок |
| 56 | спецтехника |
| 60 | отвечаем на письма |
| 62 | рынок |
| 68 | нам пишут |
| 70 | между делом |
| 72 | эксплуатация |
| 76 | выставки |
| 84 | ликбез |
| 86 | архив |
| 92 | продаю |
| 95 | подписка |
| 96 | юмор |

АВТОТРАК



Главный редактор: Дмитрий Жигульский

Коммерческий

директор:

Обозреватели:

Корреспонденты:

Дизайнер:

Распространение:

Реклама:

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

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

E-mail: Autotruk@rol.ru
info@autotruck-press.ru

Телефон/факс: (095) 572-8254

Телефон: (095) 749-4550

Телефон: (095) 796-8384

www.autotruck-press.ru

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ
по печати: свидетельство №77-3368 от
10.05.2000

Тираж: 9000 экз.

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





■ Новое семейство двигателей MAN D20

Компания MAN Nutzfahrzeuge начала производство нового семейства грузовых двигателей D20. Новые двигатели D20 Common Rail объемом 10.518 см³ с диапазоном мощности от 228 кВт/310 л/с до 316 кВт/430 л/с в сравнении со своим предшественником обладают большей мощностью и меньшими размерами. Кроме этого они имеют значительно меньшую массу (на 100 кг), тише работают и расходуют меньше топлива. Двигатели этого ряда благодаря применению новых материалов, используемых при их производстве, а также конструкторскому решению, представляют собой основу для выполнения нормативов ЕВРО-4 и 5, которые будут вводиться в скором будущем. Рядные шестицилиндровые двигатели D 20 с четырьмя клапанами на цилиндр, имеют распределвал с верхним расположением, турбокомпрессор с интеркулером и систему прямого впрыска топлива Common Rail второго поколения от фирмы Bosch. Требование норматива Евро-4 выполняется благодаря впрыску Common Rail, системе рециркуляции отработанных газов и фильтру твердых частиц. При использовании масла, специально разработанного для этого двигателя, межсервисный интервал может достигать 120 000 км.



■ Введение цифровых тахографов откладывается

Срок введения обязательной установки цифровых тахографов будет перенесен. Евросоюз сейчас проводит консультации с производителями, поэтому окончательная дата остается неизвестной. Но это будет не раньше 2005, а то и 2006 года. Напомним, что ранее планировалось начать установку цифровых тахографов уже с августа этого года. Разработчики делали акцент на защите информации от несанкционированного доступа, что позволяет избежать различных подтасовок. Для того, чтобы обязать всех производителей устанавливать новое контрольное устройство, должен быть выбран тип цифрового тахографа, который был в эксплуатации как минимум год.

■ Критика «ГАЗелей» продолжается?

В СМИ продолжаются «игры» вокруг безопасности «ГАЗелей»-такси. Неоднократно повторяются сообщения о ДТП с участием этих автомобилей, в то время как с «маршрутками» других марок они случаются ничуть не реже. Как утверждает завод-изготовитель, на маршруты выходят автомобили не прошедшие технический осмотр, водители маршрутных такси нарушают правила дорожного движения, автомобили подвергаются переоборудованию без согласования с заводом-изготовителем. Поведение на дорогах некоторых водителей в ряде случаев приводит к созданию аварийных ситуаций. При этом в материалах почему-то умалчивается информация по превосходящему количеству аварий с участием иномарок, причем с тяжелейшими для пассажиров последствиями. ОАО «ГАЗ» заявляет, что данный автомобиль соответствует всем международным требованиям безопасности, и призывает прекратить необоснованную «травлю» торговой марки «ГАЗ». В противном случае завод будет вынужден прибегнуть к помощи закона и обратиться в суд. По словам генерального директора ОАО «ГАЗ» Алексея Баранцева, все это организовано зарубежными конкурентами. Российский рынок микроавтобусов очень перспективный, так как через какое-то время перевозчики смогут позволить покупку более дорогих машин. Вот и создается отрицательный имидж в отношении отечественной продукции. Да, по качеству «ГАЗели» уступают иномаркам, но они и дешевле последних в 3 раза. К тому же, «ГАЗель» остается лидером по количеству проданных микроавтобусов, поэтому обливать грязью эту технику не стоит. В конце концов, выбирать покупателю.



■ «Гриффинь» наступают

Российское представительство Scania продало дальневосточному перевозчику шесть автопоездов в составе тягача Scania Griffin и полуприцепа-рефрижератора. Серия Griffin предназначена для российского рынка. Особенности этих машин – усиленная рама, упрощенная комплектация и адаптация к российским условиям перевозок. Проданные машины имеют колесную формулу 6x4 и рессорную подвеску всех колес. Нагрузка на заднюю тележку составляет 21000 кг. 11-литровый двигатель мощностью 340 л.с соответствует экологическим требованиям Евро-3. Отправившимся в первой декаде февраля из Москвы в Хабаровск, колонне автопоездов предстоит преодолеть расстояние в 9000 км по российским дорогам и бездорожью.

■ Новинки от «Урала»

В январе автозавод «Урал» представил специальное транспортное средство, созданное на шасси «Урал» и способное ездить не только по дорогам, но и по рельсам, для чего на грузовик установлены подъемные удерживающие катки. Оригинальную идею воплотили в жизнь специалисты миасского НПО «УралАвтоЖентр».

Другой новинкой, появившейся в первые месяцы 2004 года, стал изготовленный на шасси автомобиля «Урал-5557-40»(6х6) опытный образец пожарной лестницы длиной 30 метров, достигающей высоты 9-этажного дома. Новинку разработало ООО «УСПТК-автолестница», созданное в Миассе несколько месяцев назад при поддержке Урало-Сибирской пожарно-технической компании, ремонтно-механического завода и автозавода «Урал».

Автомобиль оснащен всем необходимым для борьбы с огнем: на случай экстренной эвакуации людей с верхних этажей зданий лестница оснащена спасательным рукавом и «кубом жизни», предусмотрена возможность передачи наверх гасящего ствола.

Использование насосов, чья производительность почти в 3 раза выше аналогов, позволяет превосходить жесткие нормативы при боевом развертывании пожарной лестницы. Рабочая нагрузка на вершину не прислоненной лестницы при максимальном вылете составляет 160 кг. АЛ-30 может использоваться и в качестве крана грузоподъемностью 1 т. В отличие от отечественных аналогов, автолестница на шасси «Урал» оборудована электронным прибором безопасности с дисплеем, отражающим состояние ее загруженности, оснащена более мощным гидравлическим насосом, увеличивающим скорость разворота лестницы. В ее конструкции также применен более мощный опорно-поворотный контур, обеспечивающий надежное вывешивание автолестницы с автоматической установкой в горизонтальное положение.

В ближайшее время планируется изготовление опытно-промышленной партии АЛ-30, промышленным производством которой будет заниматься новое предприятие ООО «УСПТК-Автолестница». В планах производителя – установка на шасси «Урал-5557» пожарной лестницы высотой до 50 метров.

И в заключение добавим, что завод «Урал» полностью завершил программу перехода всей выпускаемой продукции на соответствие требованиям Евро-2, закончив цикл испытаний четырехосных автомобилей с новым экологичным двигателем. Теперь автомобили «Урал-5323» с колесной формулой 8х8 будут комплектоваться новым двигателем ЯМЗ-7601, отвечающим нормам Евро-2. V-образная «шестерка» ЯМЗ-7601 имеет шесть цилиндров и интеркулер. Кроме того, автомобиль «Урал 5323» с «Евро-2» оснащен новой ярославской шестиступенчатой коробкой передач.



НОВОСТИ



■ Скан-Юго-Восток увеличивает сервисные площади

16 января 2004 г. в г. Люберцы Московской области состоялось торжественное открытие нового ремонтного цеха сервисной станции «Скан-Юго-Восток» – официального дилера Scania. В новом цехе на площади 960 кв. м могут одновременно обслуживаться 15 грузовых автомобилей (тягачей, самосвалов) или 4 полноразмерных автопоезда. Сервисная станция укомплектована современным оборудованием и инструментом, предназначенным для полнофункционального ремонта автотехники Scania в соответствии с требуемыми нормативами. Новый цех дополнительно оснащен оборудованием, с помощью которого можно проводить ремонт топливной аппаратуры. Персонал сервиса прошел обучение в специализированных центрах технической подготовки и способен выполнять ремонт любой сложности грузовых автомобилей и автобусов Scania. На церемонии открытия помимо многочисленных представителей прессы, гостей и партнеров Скан-Юго-Востока также присутствовали президент концерна Scania CV AB Лейф Остлинг и глава российского представительства Пер Густав Нильссон. Теперь, используя новые сервисные площади, руководство Скан-Юго-Востока планирует к апрелю 2004 г. увеличить вдвое объем выполняемых на станции сервисных и ремонтных работ.





Лефортовский тоннель

С введением в эксплуатацию Лефортовских туннелей замкнулось третье кольцо. Дорога нужная. Денег в нее «вбухано» немеряно. Писать о третьем кольце будут много и разное. Такой дороги на Москве не было. «Болячки», заложенные при проектировании, вылезли моментально. Рассчитывали и строили дорогу по западным технологиям. А поехал по ней Ваня на КамАЗе – и повылезило...

одна из «болячек» – Лефортовский туннель. Если на внутреннем кольце все нормально, то туннель глубокого залегания на наружном кольце получился узким, как бутылочное горлышко. При некоторой культуре дорожно-

го движения, где-нибудь в Альпах, это не так бы бросалось в глаза, но в России-матушке...

И ни церковь, ни кабак, Ничего не свято! Нет, ребята, все не так, Все не так, ребята! Куда им, нерусским, с ихней культурой и вентиляци-

ей. Наш российский автопром любую вентиляцию сажей заплюет. Про культуру нашу – песня отдельная. Перед туннелем строители нашу национальную особенность учили и воплотили в жизнь чисто по-русски. В дополнение к знакам 3.13 «Ограничение высоты», развесанным в изобилии, для непонятливых повесили стальные полосы на арматуре, а для особо непонятливых – арочку стальную, «противотанковую» соорудили и пост ДПС стационарный установили, на котором «добрые дядьки» с мерной линейкой круглосуточно службу несут. Для полного счастья рядом с постом дежурит «ГАЗель» весового контроля. В общем, капкан ГАИшный соорудили по полной программе и со знанием дела. Если ты водитель культурный, документы у тебя в полном порядке, высота в норме, – все равно общение с представителями ГАИ тебе удовольствия не доставит. Общения практически не избежать. Тормозят почти все грузовые и не очень грузовые машины. С загазованностью в туннеле борются тоже по-русски, – останавливают на некоторое время все движения перед туннелем и ждут когда дым рассосется... Несмотря на все предупредительные меры предосторожности, предпринятые сотрудниками ГАИ, в туннеле случаются тяжелые аварии. Туннель длинный, – 2,9 км.

Гос. Регистрационный знак а/м

1. В _____ 99
2. XXXXXXXXX
3. XXXXXXXXX
4. XXXXXXXXX
5. XXXXXXXXX

Примечание:

БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ В
ЛЕФОРТОВСКИХ ТУННЕЛЯХ

для
ПРОПУСКА
№ 8



Нан. №238, «Вестник» 2003г.

ПРОПУСК
ДАЕТ ПРАВО НА ВЪЕЗД В ПРЕДЕЛЫ МАЛОГО КОЛЬЦА
МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
АВТОМАШИНАМ, ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ БОЛЕЕ 7 ТОНН
(без права въезда в пределы Садового кольца)

Пропуск не дает право на движение по Садовому кольцу
автомашинам с прицепами и полуприцепами

Пропуск не дает права движения: одиночным т/с полной
массой более 30 тонн; т/с в составе автопоезда более 38 тонн.

Копия пропуска не дает право на въезд и движение в зонах
действия пропускного режима.

Исправления в пропуске не допускаются.

Пропуск считается недействительным:

- без печати ГИБДД №8;

- по истечении срока действия.

Пропуск изымается при:

- нарушении ПДД в зоне действия пропускного режима;

- нарушении правил использования пропуска.

По истечении срока действия, а также изъятые пропуска передаются в
Контрольно-разрешительный отдел при УГИБДД ГУВД г.Москвы
(Б. Косинская, д. 1Б)

Действителен до 23 января 2005 г. для ПРОПУСКА № 8 включительно.

В _____ КО ОЛЕГ ИВАНОВИЧ



Изображение: М.Л. ГИБДД

Всего только три непривычно узких полосы движения. По крайней левой полосе грузовое движение запрещено. Ехать по одной полосе 3 минуты у некоторых борзых водителей терпения не хватает. Народ на мелких машинках перестраивается, подрезает, а там и до греха недалеко. В последних пропусках в МОЖД в графе «Примечание» Контрольно-разрешительный отдел УГИБДД ГУВД Москвы ставит отметку: «БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ В ЛЕФОРТОВСКИХ ТУННЕЛЯХ». С правой стороны на пропуске написано – «Пропуск изымается при:

- нарушении ПДД в зоне действия пропускного режима;
- нарушении правил использования пропуска»

Вот и получается, что по ПДД в Лефортовских туннелях на грузовом автомобиле ехать можно, а на пропуске написано что нельзя. Сунешься в туннель – про-

пуск отобрать могут за нарушение правил использования.

У поста ДПС при въезде в туннель на случай аварии и затора постоянно дежурят КраЗ – эвакуатор и «клаптежник». Случись авария в туннеле – мало не покажется! А кто виноват?

Правильно! Строители не так построили. ГАИшники не доглядили. А всему виной – Юрий Михайлович лично. А мы, что? Мы – ничего! Мы – все по правилам. В общем, почти нормальная дорога, только глубоко, узко, низко, темно и дураков хватает.

Если есть возможность выбрать объездной маршрут, советую обехать сей капкан. Береженого Бог бережет.

С уважением.
Председатель ЦС
Профсоюза водителей
Александр Котов



Елена Конькова



Что нужно знать об автогражданке

1-го июля 2003 вступил в силу закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», а с 1-го января 2004 года запрещена эксплуатация транспортных средств, владельцы которых не получили страховой полис. Теперь при отсутствии страховки придется заплатить штраф в размере от 5 до 8 МРОТ, а также транспортное средство могут эвакуировать на штрафстоянку.

□ о закону, вред, причиненный автомобилистом при эксплуатации транспортного средства, возмещает страховая компания, с которой водитель

заключил договор. Размер возмещения не зависит от количества страховых случаев в течение срока действия договора и выплачивается в пределах фиксированной суммы – 400 тыс.

руб. В случаях, когда страховой суммы не достаточно, виновник аварии должен самостоятельно доплатить недостающие деньги. Для заключения договора о страховании граждани-

ской ответственности необходимо оформить и получить страховой полис, оплатив определенную сумму, рассчитываемую как произведение базовой ставки и коэффициентов страховых тарифов. Причем, надо иметь в виду, что в понятие «транспортное средство» входит также прицеп (полуприцеп, прицеп-роспуск), на который необходимо заключить отдельный договор.

Базовая ставка ТБ (Табл. 1) зависит от технических ха-

рактеристик, конструктивных особенностей и назначения транспортного средства. Базовые ставки для легковых автомобилей: 2965 руб. – такси, 2375 руб. – автомобили юридических лиц, 1980 руб. – физических лиц. Для грузовых машин: 2025 руб. – машины грузоподъемностью ниже 10 т, 3240 руб. – выше 10 т. Для прицепов: 395 руб. – для легковых автомобилей, 810 руб. – для грузовых. Для автобусов с числом мест до 20 – 1620 руб., выше 20 мест – 2025 руб.

Коэффициенты учитывают следующие моменты.

КТ – территория преимущественного использования транспортного средства. Значение этого коэффициента установлено в размере от 0,4 до 2. В городах и населенных пунктах с численностью населения от 10 до 50 тыс., применяется минимальное значение коэффициента. В Москве установлен максимальный тариф, увеличивающий базовую ставку в 2 раза.

КВС – возраст и стаж лиц, допущенных к управлению автомобилем (Табл. 2). По возрасту – до 22 лет и старше, по стажу вождения – до 2 лет включительно и выше. Максимальный коэффициент – 1,3 (возраст до 22 лет и стаж вождения до 2 лет), минимальный – 1 (от 22 лет и стаж выше 2 лет). Если к управлению автомобилем допущены несколько водителей, то коэффициенты определяют по всем водителям, но рассчитывают по максимальному.

КО – количество лиц, допущенных к управлению ТС. Если допущены любые водители, коэффициент равен 1,5, если ограниченный круг лиц, указанных в договоре, то коэффициент равен 1.

КС – период использования ТС в течение года (Табл. 4). Договор обязательного страхования заключается на год. Но при этом в него можно включить ограничения по времени использования автомобиля, то есть указать период его эксплуатации, например, связанный с сезонными перевозками. Минимальным ограниченным сроком использования ТС является 6 мес. (коэффициент равен 0,7), выше 9 мес. коэффициент равен 1..

КП – срок страхования (Табл. 5). Коэффициент применяют при страховании на период следования автомобиля для регистрации в ГАИ, превышающий 5 дней. При этом договор заключают на срок от 15 дней до 6 мес.

КМ – мощность двигателя легкового автомобиля, такси, в том числе и маршрутного (Табл. 3). Колебания данного коэффициента составляют от 0,5 до 1,9 в зависимости от мощности двигателя, начиная от 50 л.с. и заканчивая выше 200 л.с.

КН – грубые нарушения. Коэффициент (1,5) применяется при возобновлении договора на следующий год при сообщении страхователем страховщику заведомо ложной информации, уменьшающую уплату страховой премии, умышленном содействии наступлению страхового случая, заведомом искажении обстоятельств наступления страхового случая в целях увеличения страховой выплаты.

КБМ – наличие или отсутствие страховых выплат при наступлении страховых случаев, произошедших по вине стра-

хователя в период действия предыдущих договоров страхования (Табл. 6). Применяется при возобновлении договора обязательного страхования на второй и последующие годы. На первый коэффициент равен 1 (класс 3). Бросив беглый взгляд на таблицу, становится ясно, что за каждый год безаварийной езды коэффициент снижается на 0,05. Таким образом, достичь показателя коэффициента в 0,5 (класс 13) возможно за 10 лет безупречной езды! Но случись хотя бы одна авария по вине водителя, и класс тут же снижается, причем часто вдвое. А с увеличением страховых выплат вполне реально опуститься в нижний класс (M), что приведет к повышению коэффициента до 2,45 (и соответственно увеличению тарифа страхования в 2,45 раза). Логично возникает вопрос, что выгоднее для виновного водителя – привлечь сотрудников ГИБДД и представителей страховых компаний или «разойтись с потерпевшим полюбовно»?

Размер страхового взноса рассчитывают по формулам.

Легковые автомобили и такси (в том числе и маршрутные)

На год:

$$B = TB \cdot KT \cdot KBC \cdot KO \cdot KM \cdot KC \cdot KBM \cdot KN$$

От 15 дней до 6 мес.:

$$B = TB \cdot KT \cdot KBC \cdot KO \cdot KM \cdot KP$$

Грузовые автомобили

На год:

$$B = TB \cdot KT \cdot KBC \cdot KO \cdot KC \cdot KBM \cdot KN$$

От 15 дней до 6 мес.:

$$B = TB \cdot KT \cdot KBC \cdot KO \cdot KP$$

Прицепы к легковым и грузовым автомобилям

На год:

$$B = TB \cdot KT \cdot KC$$

От 15 дней до 6 мес.:

$$B = TB \cdot KT$$

Автобусы, троллейбусы, трамваи, тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные машины, мотоциклы и мотороллеры

На год:

$$B = TB \cdot KT \cdot KBC \cdot KO \cdot KC \cdot KBM \cdot KN$$

От 15 дней до 6 мес.:

$$B = TB \cdot KT \cdot KBC \cdot KO \cdot KP$$

При получении страхового полиса страховая компания бесплатно выдает перечень своих представительств в субъектах Российской Федерации, текст Правил страхования, два бланка извещения о ДТП и специальный знак государственного образца, который необходимо разместить в правом нижнем углу ветрового стекла транспортного средства.

При аварии, если кто-то из водителей претендует на возмещение ущерба, они обязаны сообщить друг другу сведения о своем страховом полисе (номер, число, наименование, адрес и телефон страховой компании) и независимо от оформления ДТП сотрудниками милиции заполнить вдвоем один бланк извещения, выданный страховщиком. Разногласия относительно обстоятельств ДТП

его участники указывают в нем же. Также каждый водитель вправе заполнить только свой бланк (при разногласиях или невозможности совместного заполнения), указав причину.

Заполненные извещения должны быть в течение пяти рабочих дней после аварии направлены надежным способом страховой компании или ее представителю в субъекте РФ по месту жительства (нахождения) потерпевшего либо в субъекте РФ, на территории которого произошло ДТП.

Потерпевший водитель одновременно подает заявление о страховой выплате в страховую компанию виновника. Страховая компания обязана в течение пяти рабочих дней провести независимую экспертизу. Если она не организована вовремя, потерпевший может обследовать машину в выбранной им экспертной организации, результаты проверки которой страховая компания будет обязана принять.

Кроме заявления, потерпевший предоставляет:

- О ДТП.
- Копии протокола об административном правонарушении и постановления по делу о нем.
- Извещение о ДТП.
- Документы, подтверждающие право собственности на поврежденное имущество либо право на страховую выплату при повреждении имущества, находящегося в собственности другого лица.
- Заключение самостоятельно организованной экспертизы о размере причиненного вреда (результаты экспертизы, организованной страховщиком, находятся у него) и документы, подтверждающие оплату этих услуг.
- Документы, подтверждающие оказание и оплату услуг по эвакуации и хранению поврежденного имущества, если потерпевший требует возмещения этих расходов.
- Иные документы, необходимые для обоснования требования о возмещении причиненного вреда, в том числе

Таблица 1**Базовые ставки страховых тарифов ТБ**

| Тип транспортного средства | ТБ, руб. |
|--|-----------|
| Легковые автомобили юридич/физич лиц | 2375/1980 |
| Прицепы к легковым автомобилям | 395 |
| Такси (в том числе маршрутные) | 2965 |
| Грузовые автомобили г/п до 10 т | 2025 |
| Грузовые автомобили г/п выше 10 т | 3240 |
| Прицепы к грузовым автомобилям | 810 |
| Автобусы с числом мест сидения до 20 | 1620 |
| Автобусы с числом мест сидения выше 20 | 2025 |
| Троллейбусы | 1620 |
| Тракторы, самоходные | |
| дорожно-строительные машины | 1215 |
| Прицепы к тракторам, самоходным дорожно-строительным машинам | 305 |
| Мотоциклы и мотороллеры | 1215 |

сметы и счета, подтверждающие стоимость ремонта поврежденного имущества.

Потерпевшему выплачивают:

- За полную гибель имущества – его действительную стоимость на день наступления страхового случая.
- При повреждении имущества – столько, сколько необходимо для его приведения в состояние, в котором оно было до страхового случая.
- За вред жизни и здоровью.

Никто не оспаривает, что автострахование необходимо вводить в стране. Но Россия живет по принципу «хотели как лучше, а получилось как всегда». Так и здесь, вопросов больше, чем ответов на них. Крайними по этому закону остаются те, кто платит, то есть водители. Сразу, после принятия этого закона началась работа по его «улучшению» и «углублению». Что из этого получится, мы узнаем, возможно, уже в этом году. Но не удивляйтесь, что многие коэффициенты и ставки могут быть уже завтра изменены. Об этом мы будем информировать.

Таблица 2**Коэффициенты в зависимости от возраста и стажа водителя (КВС)**

| Возраст и стаж водителя, допущенного к управлению | КВС |
|--|------|
| Возраст до 22 лет включительно, стаж до 2 лет включительно | 1,3 |
| Возраст до 22 лет включительно, стаж выше 2 лет | 1,2 |
| Возраст старше 22 лет, стаж до 2 лет включительно | 1,15 |
| Возраст старше 22 лет, стаж выше 2 лет | 1 |

Таблица 3**Коэффициенты в зависимости от мощности двигателя легкового автомобиля, такси (в том числе маршрутного)**

| Мощность двигателя (л.с.) | (КМ) |
|-------------------------------|------|
| До 50 включительно | 0,5 |
| Свыше 50 до 70 включительно | 0,7 |
| Свыше 70 до 95 включительно | 1 |
| Свыше 95 до 120 включительно | 1,3 |
| Свыше 120 до 160 включительно | 1,5 |
| Свыше 160 до 200 включительно | 1,7 |
| Свыше 200 | 1,9 |

Таблица 5**Коэффициенты в зависимости от срока страхования (КП)**

| Срок страхования | КП |
|------------------|------|
| 15 дней | 0,2 |
| 1 мес. | 0,3 |
| 2 мес. | 0,4 |
| 3 мес. | 0,5 |
| 4 мес. | 0,6 |
| 5 мес. | 0,65 |
| 6 мес. | 0,7 |

Таблица 4**Коэффициенты в зависимости от периода использования ТС (КС)**

| Период, мес. | КС |
|--------------|------|
| 6 | 0,7 |
| 7 | 0,8 |
| 8 | 0,9 |
| 9 | 0,95 |
| Более 9 | 1 |

Таблица 6

Коэффициенты страховых тарифов в зависимости от наличия или отсутствия страховых выплат при наступлении страховых случаев, произошедших по вине страхователя (владельца ТС) в период действия предыдущих договоров обязательного страхования

| Класс на начало годового срока страхования | Значение коэффициента (КБМ) | Класс на окончание годового срока страхования, после страховых выплат | | | |
|--|-----------------------------------|---|------|-----|-----|
| | | 0 | одна | две | три |
| M | 2,45 | 0 | M | M | M |
| 0 | 2,3 | 1 | M | M | M |
| 1 | 1,55 | 2 | M | M | M |
| 2 | 1,4 | 3 | 1 | M | M |
| 3 | 1 | 4 | 1 | M | M |
| 4 | 0,95 | 5 | 2 | 1 | M |
| 5 | 0,9 | 6 | 3 | 1 | M |
| 6 | 0,85 | 7 | 4 | 2 | M |
| 7 | 0,8 | 8 | 4 | 2 | M |
| 8 | 0,75 | 9 | 5 | 2 | M |
| 9 | 0,7 | 10 | 5 | 2 | 1 |
| 10 | 0,65 | 11 | 6 | 3 | 1 |
| 11 | 0,6 | 12 | 6 | 3 | 1 |
| 12 | 0,55 | 13 | 6 | 3 | 1 |
| 13 | 0,5 | 13 | 7 | 3 | 1 |

**САМЫЙ БОЛЬШОЙ РАЗБОР
европейских грузовиков в Москве**

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

ПОКУПАЕМ ГРУЗОВИКИ НА ЗАПЧАСТИ

**Предприятие производит
пластмассовые детали**

внешней
облицовки
автомобилей
**Volvo,
Scania**
и других

Телефон
в Санкт-Петербурге:
(812) 924-8695

**ВЫВОЗ МУСОРА
круглосуточно,
без выходных**

съемный контейнер, 8 куб, 5т
Тел.: (095) 414-9701,
8-903-541-7718

**РАЗБОРКА ЕВРОПЕЙСКИХ
ГРУЗОВИКОВ**

Санкт-Петербург, ул. Тельмана, 16
Тел.: (812) 447-0811, 447-5335

Грузовая техника из Европы
тягачи и полуприцепы
со стоянки в Санкт-Петербурге в наличии и под заказ

Тел.: (812) 955-9375, 973-6205





■ Новый директор отдела продаж и маркетинга грузовых и специальных автомобилей «Mercedes-Benz»

В руководстве ЗАО «ДаймлерКрайслер Автомобили РУС» произошли изменения: с 1 января 2004 года директором отдела продаж и маркетинга грузовых и специальных автомобилей Mercedes-Benz назначен Роберт Файт. Он сменил на этом посту Гаральда Шмида, который руководил отделом продаж с 1999 года до настоящего времени. Р. Файт родился в Германии в г. Штутгарт 24 июня 1968 года. С 1989 года по 1995 год он обучался в университете г. Аахен (Германия), получил диплом по специальности «инженер по аэрокосмическим технологиям». После практики в подразделении концерна Dornier GmbH Friedrichshafen, а также в компании Mercedes-Benz do Brasil S.A., г-н Файт прошел обучение в группе подготовки молодых руководителей Mercedes-Benz AG, после чего начал работать в подразделении, которое занимается разработкой концепции интерьера и эргономики салона автомобиля. С июня 1997 года по март 2000 Роберт Файт участвовал в проекте DC Fuel Cell (автомобили на топливных элементах), занимаясь разработкой маркетинговой стратегии этого нового направления деятельности концерна. С марта 2000 года до настоящего времени он отвечал за продажи грузовых и специальных автомобилей на рынках Ближнего Востока в региональном центре DaimlerChrysler Middle East, который расположен в г. Дубай (ОАЭ), координируя работу концерна в Саудовской Аравии, Абу Даби, Дубай, Йемене, Сирии и Омане. Помимо родного немецкого языка, он владеет английским и португальским языками.



■ Издательство ЦДТС выпустило художественный альбом «Рисунки автомобилей. Александр Захаров»

Впервые работы художника-графика, рисующего автомобили, собраны в альбом не как иллюстрации к тексту, а как самостоятельные произведения искусства. Большинство из этих рисунков публиковались в разные годы прошлого века, впервые на последней странице обложки журнала «За рулем» в исторической серии, которую вел известнейший российский автомобильный журналист Шугуров Л. М. В альбом вошли 201 рисунок, отражающие всю историю развития автомобиля 19–20 веков. В основном представлены рисунки российских и советских автомобилей, серийных и экспериментальных, но также присутствуют знаменитые зарубежные автомобили и концепты. Надеемся, что этот альбом даст новый импульс развития технической культуры в России и завоюет сердца всех поколений автомобилистов.



■ ГРУЗОВИКИ MAN TG-A БУДУТ СОБИРАТЬСЯ В МИНСКЕ

Генеральный директор СП ЗАО «МАЗ-МАН» Александр КАРТЫННИК сообщил корреспонденту «АДС», что с немецким партнером предприятия MAN Nutzfahrzeuge AG достигнута принципиальная договоренность о возможности сборки грузовиков MAN TG-A на сборочной линии СП ЗАО «МАЗ-МАН» в Минске. Это расширит номенклатуру предлагаемой потребителям техники и поможет существенно поднять уровень квалификации технического персонала предприятия. Александр КАРТЫННИК сообщил также, что первоначально рассматривался вопрос об установке кабин TG-A на грузовики «МАЗ-МАН», но после изучения этого вопроса специалисты обоих предприятий пришли к выводу, что это вызовет серьезные «организационные трудности» из-за различий в концепциях машин двух поколений. Хотя вопрос с повестки дня не снимается и изучается дополнительно. Собеседник подтвердил также распространенную ранее информацию о том, что на предприятии «МАЗ-МАН» ведется подготовка производственных площадей для сборки мостов из комплектующих немецкого концерна MAN. Мосты будут предлагаться потребителям в качестве опций.



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ГРУЗОВИКОВ ПРЕДЛАГАЮТ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

В последнее время ряд средств массовой информации распространил информацию и комментарии к ней о том, что у белорусских международных автомобильных перевозчиков накопились проблемы, сдерживающие рост поездок по международной перевозке грузов. Как единственный выход из ситуации предлагается восстановление действовавшего до мая 2003 года безналогового и беспошлинного временного ввоза иностранных транспортных средств. В связи с этим, РУП «Минский автомобильный завод», внимательно изучив ситуацию, предлагает свою точку зрения на обозначенную проблему. Рассматривая весь комплекс вопросов, связанных с угрозами сокращения объема перевозок белорусскими перевозчиками, следует выделить две проблемы:

- 1) приобретение современного подвижного состава;
- 2) усложнение ситуации на международном рынке транспортных услуг.

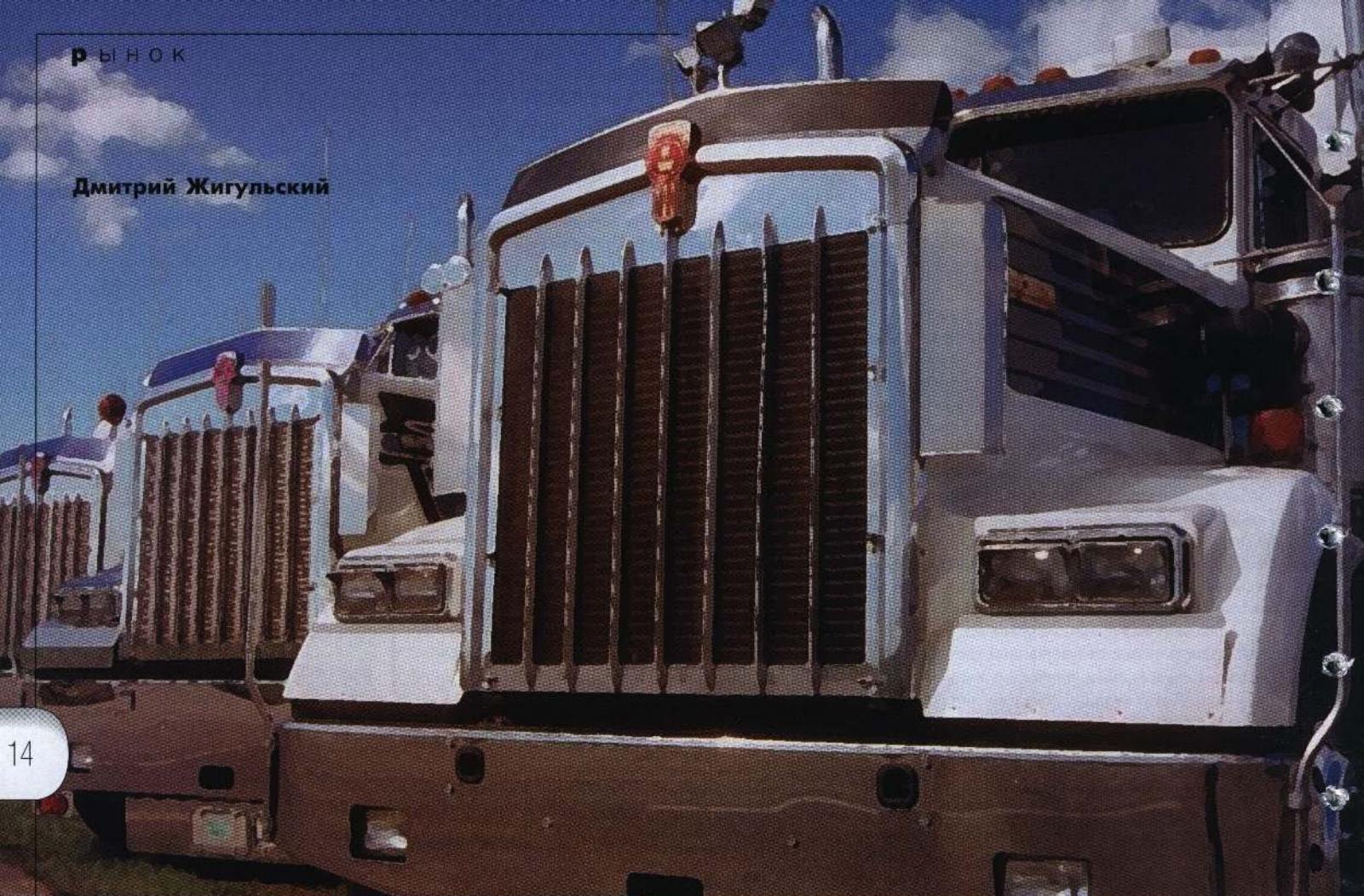
Что касается приобретения современного подвижного состава, то в Беларуси сегодня создан для этого сверхлиберальный режим. На покупку новых, {не старше 3 лет}, современных иностранных грузовиков установлена предельно низкая таможенная пошлина в размере 5%. Это значительно ниже, чем в странах Прибалтики, Польше и в Евросоюзе в целом, где только таможенная пошлина составляет 22%. Кроме этого, за последние несколько лет отечественная промышленность освоила серийный выпуск грузовиков, соответствующих всем международным стандартам, в том числе уровня «Евро-3». При этом отечественные грузовики (МАЗ и МАЗ-МАН) дешевле иностранных при тех же технических и эксплуатационных параметрах. При отсутствии у перевозчика необходимых средств для покупки, современные автопоезда могут быть предложены в лизинг на условиях, ничем не уступающих предложениям иностранных компаний. Активизировать лизинг отечественных транспортных средств поможет подготовленный и согласованный всеми заинтересованными сторонами Указ Президента РБ. Постоянное раздувание проблемы ввоза иностранных грузовиков происходит по инициативе ряда групп компаний-перевозчиков, являющихся одновременно дилерами зарубежных производителей или продавцами подержанных иномарок. Большинство проблем связано как раз со вторым блоком вопросов и являются «застарелыми» или принятыми Минтрансом РБ в последние годы собственными решениями. К таким проблемам можно отнести:

- Введение Россией разрешений на перевозки и установление квот на эти разрешения («Дозволы»)
- Ужесточение процедуры выдачи разрешений и введение платы за разрешения (9600 бел. руб.)
- Установление банковских гарантий в размере 10.000 долларов США при допуске к процедуре МДП.
- Введение ограничений на расширение автомобильного парка (записи в лицензионных карточках).
- Введение ограничений на число наемных работников у индивидуальных предпринимателей.
- Уменьшение квот по разрешениям ЕМКТ.
- Ограничения количества топлива в баке (< 200 л) при въезде в Польшу.
- Вступление соседних с Беларусью Восточно-Европейских стран в Евросоюз с 1 мая 2004 года и вызванное этим усиление конкурентных позиций перевозчиков этих стран.

Ситуация на международном (европейском) рынке перевозок действительно существенно изменилась. Любой маркетолог сможет эту ситуацию проанализировать и дать конкретные рекомендации. Главный вывод состоит в том, что белорусским перевозчикам требуется поднять свою конкурентоспособность на европейском и российском рынках автоперевозок. Ни ввоз подержанных иностранных грузовиков, ни безналоговый и беспошлинный временный ввоз не решают этой задачи. 70% всех перевозок у белорусских автомобильных перевозчиков составляют перевозки из третьих стран, в основном из стран Европы в Россию. Российскую сторону это никак не устраивает, поэтому и были введены специальные разрешения на такие перевозки. Интересы российских автомобильных перевозчиков совпадают с интересами европейских, в том числе из стран – ближайших соседей Беларуси. Обе стороны ужесточают условия допуска белорусов на «свои» рынки. Подвижной состав при этом не имеет решающего значения. Несомненным конкурентным преимуществом может являться использование современных отечественных автопоездов с теми же параметрами, что у зарубежных, но приобретенных значительно более привлекательным ценам, в том числе и на условиях лизинга. Это экономит средства перевозчика при закупках грузовиков. При лизинге по этой причине регулярные лизинговые платежи тоже значительно ниже, а значит доходность и прибыльность бизнеса повышаются. У перевозчика появляется возможность маневра в тарифе на перевозку. Отечественные заводы МАЗ и МАЗ-МАН способны выпускать в необходимом количестве современные автопоезда по заказам перевозчиков, организовать сервис и снабжение запасными частями по всем основным европейским маршрутам.



Дмитрий Жигульский



14

Ежегодный анализ «Коммерческие автомобили: итоги года» хотелось бы начать с поздравления в адрес правительства о выдающихся достижениях российской экономики в 2003 г. За прошлый год ВВП увеличился на 12%, из которых 10% принадлежит нефтегазовому комплексу, 4% машиностроению и металлообработке, которые так или иначе связаны с нефтяной. В сумме это дает 14%, а не 12%.

Портит картину производство товаров народного потребления, выпуск которых снизился на 2%. Если бы нефть перевозили автотранспортом, то в 2003 г. нас бы ждал бум автоперевозок. Но бума нет, зато выпуск грузовиков по данным АСМ-холдинга за этот же период вырос на 11,7% и достиг 194 714 штук. Напомним, что в 2001 и 2002 гг. выпуск грузовиков в России снижался.

Коммерческие автомобили: итоги года

Чевидно, что за восросшими цифрами стоит... приток нефтедолларов в страну. Спасибо дяде Сэму, который продолжает держать высокими мировые цены на черное золото, несмотря на окончание войны в Ираке. К сожалению, мы не располагаем данными ГАИ об учете коммерчес-

кого транспорта по годам. Возможно, эти цифры помогли бы внести ясность в причину столь бурного роста после двух лет падений. Вероятно, что одна из причин – это замена изношенного до нельзя автопарка перевозчиков. Не секрет, что средний возраст грузовиков отечественного производства в стране достигает 12–15 лет.

Завод ЗИЛ, несмотря на тяжелейшее положение, увеличил выпуск грузовиков на 10,6%. «Бычков», при этом произвел на 18% больше, чем в прошлом году. Но на подходе легкие развозные грузовики КамАЗ и долгожданный «Валдай». Эти модели еще надо раскрутить и если это получится, то положение АМО ЗИЛ не завидное.

У горьковчан, поднявших выпуск грузовиков на 8%, темной лошадкой выступил легкий «Соболь»: в грузовом варианте его выпущено на 40% больше прошлогодних показателей, а микроавтобусов «Соболь» – на 53%.

КамАЗу повезло с новым генеральным директором. Во многом благодаря его энергичной деятельности, производство грузовиков в 2003 г. возросло на 20%. Задел для дальнейшего роста есть – это новая гамма легких грузовиков. Но КамАЗ не смог подготовиться к обязательному введению с этого года экологических норм Евро 2. Поэтому пришлось отложить принятие этих норм еще на год. Завод финансово не может потянуть и такую очевидную вещь, как создание и производство новой кабины. Придется перевозчикам ездить в старых кабинах.

МАЗ верен себе и постоянно, из года в год увеличивает производство грузовиков на 8–10%. Вот и в 2003 г. белорусы выпустили машин на 9% больше, чем годом раньше. Прошлый год проходил под девизом «на отечественных машинах в Европу». Минчане по поводу и без повода упоминали о своих грузовиках с ярославскими двигателями, отвечающие экологическим нормам Евро-3. Но перевозчики восприняли эту затею без энтузиазма, поэтому «батька» своим

Производство грузовиков в России и СНГ (по данным АСМ-холдинга)

| | 2003 г. | 2002 г. | % к 2002 г. |
|------------------------------------|---------|---------|-------------|
| Грузовые автомобили и шасси | | | |
| АО ЗИЛ, Москва | 13 061 | 11 810 | 111 |
| АО ГАЗ, Нижний Новгород | 108 319 | 100 258 | 108 |
| АО КамАЗ, Набережные Челны | 24 066 | 20 056 | 120 |
| АО УралАЗ, Миасс | 5994 | 8589 | 69,8 |
| СП Iveco-УралАЗ, Миасс | 93 | 74 | 126 |
| АО УАЗ, Ульяновск | 22 596 | 16 934 | 133 |
| АО УАз, Новоуральск (ЗИЛ-130) | 110 | 561 | 19,6 |
| АО Вазинтерсервис, Тольятти | 3253 | 2673 | 122 |
| АО Ижмаш-авто, Ижевск | 15 719 | 12 485 | 126 |
| ХК АвтоКрАЗ, Кременчуг | 848 | 1391 | 61 |
| РУП МАЗ, Минск | 16 856 | 15 431 | 109,2 |
| КИА-Автотор, Калининград | 813 | – | – |

«международникам» практически запретил покупать импортную технику. Колхозом так руководить можно, но деловыми людьми – нет. Ежу очевидно, что международные перевозчики не пойдут за границу на технике без сервисного сопровождения, тем более, что качество отечественной и импортной техники не сопоставимо. Пока белорусы работают на том, что успели закупить до введения таможенных пошлин и не очень стремятся пересаживаться на МАЗы. Если «батька» не одумается, то через несколько лет белорусы могут распрощаться с международными автоперевозками.

КамАЗ, чтобы не отставать от братьев славян, тоже рекламировал коммерческую поездку своего двухосного тягача 5460 в Европу. И это действительно новость. Залетные КамАЗы и МАЗы на Западе попадаться будут, но в виде исключения, а серьезно говорить об этом я бы даже не стал.

Существенный вклад в рост производства коммерческих автомобилей внесли заводы, выпускающие легкие развозные машины. Троица УАЗ, Вазинтерсервис и Ижмаш выпустили в 2003 г. 41 500 машин, прирост на троих составил

27%. Малый бизнес не задумывался, не убьешь.

Глядя на данные ПТК импорта новых и подержанных грузовиков в страну, понимаешь, что прогресс у нас пока не остановить и все больше перевозчиков предпочитают подержанные иномарки нашим даже новым грузовикам. Ввоз новых машин в 2003 г. превысил прошлогодние показатели на 40%. Новых тягачей больше всех завезла фирма Scania, вторым идет другой шведский производитель – Volvo, тройку замыкает Mercedes. Активную деятельность в 2003 г. по данным ПТК развернули производители, объединенные графой «другие». Это, в первую очередь, корейские производители грузовиков. Благодаря их деятельности, ввоз машин в страну полной массой менее 5 т за прошлый год вырос в 9 раз, а грузовиков полной массой от 5 до 20 тонн – в 3 раза. И если в 2002 г. новые грузовики «другие» занимали 10% грузового импорта в страну, то годом позже уже 37%. Правда, в секторе новых тягачей они не конкуренты «большой семерке», но пока. Производители американской тяжелой техники все активнее присмат-

Новые импортные грузовики (по данным Государственного Таможенного Комитета)

| | Тягачи | | | Полная масса более 20 т и спецтехника | | | Полная масса 5 – 20 т | | | Полная масса менее 5 т | | | Всего | | |
|----------|--------|------|-----|---|------|-----|--------------------------|------|------|---------------------------|------|-----|-------|------|-----|
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2003 | 2002 | %* | 2003 | 2002 | %* | 2003 | 2002 | %* | 2003 | 2002 | %* | 2003 | 2002 | %* |
| DAF | 26 | 6 | 433 | 1 | 5 | 20 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 27 | 11 | 245 |
| Iveco | 130 | 88 | 148 | 19 | 41 | 46 | 24 | 16 | 150 | 6 | 25 | 24 | 179 | 170 | 105 |
| MAN | 40 | 67 | 60 | 50 | 20 | 250 | 8 | 2 | 400 | 0 | 0 | - | 98 | 89 | 110 |
| MB | 156 | 188 | 83 | 127 | 94 | 135 | 56 | 28 | 200 | 16 | 9 | 178 | 355 | 319 | 111 |
| RVI | 17 | 3 | 566 | 0 | 0 | - | 14 | 1 | 1400 | 0 | 25 | - | 31 | 29 | 107 |
| Scania | 410 | 376 | 109 | 269 | 299 | 90 | 12 | 0 | - | 0 | 0 | - | 691 | 675 | 102 |
| Volvo ** | 201 | 187 | 107 | 184 | 275 | 67 | 13 | 12 | 108 | 0 | 0 | - | 398 | 474 | 84 |
| Другие | 127 | 12 | 58 | 167 | 94 | 178 | 263 | 85 | 309 | 619 | 72 | 860 | 1056 | 263 | 402 |
| Всего | 987 | 927 | 106 | 817 | 828 | 99 | 390 | 144 | 270 | 641 | 131 | 489 | 2835 | 2030 | 140 |

2003
доля рынка продаж

* В процентах от показателей прошлого года

** Без учета 63-х грузовиков, собранных в Зеленограде

Подержанные импортные грузовики (по данным Государственного Таможенного Комитета)

| | Тягачи | | | Полная масса более 20 т и спецтехника | | | Полная масса 5 – 20 т | | | Полная масса менее 5 т | | | Всего | | |
|--------|--------|------|-----|---|------|-----|--------------------------|------|-----|---------------------------|------|-----|-------|-------|-----|
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2003 | 2002 | % | 2003 | 2002 | % | 2003 | 2002 | % | 2003 | 2002 | % | 2003 | 2002 | % |
| DAF | 766 | 394 | 194 | 98 | 96 | 102 | 192 | 149 | 129 | 0 | 0 | 0 | 1056 | 639 | 165 |
| Iveco | 935 | 722 | 129 | 82 | 94 | 87 | 300 | 238 | 126 | 64 | 58 | 110 | 1381 | 1112 | 124 |
| MAN | 1605 | 1339 | 120 | 575 | 424 | 136 | 1197 | 824 | 145 | 2 | 2 | 0 | 3379 | 2589 | 130 |
| MB | 655 | 819 | 80 | 297 | 286 | 104 | 3012 | 2411 | 125 | 953 | 687 | 139 | 4917 | 4203 | 117 |
| RVI | 696 | 558 | 125 | 36 | 19 | 189 | 166 | 92 | 180 | 21 | 6 | 350 | 919 | 675 | 136 |
| Scania | 2148 | 1816 | 118 | 454 | 488 | 93 | 380 | 281 | 135 | 0 | 0 | - | 2982 | 2585 | 115 |
| Volvo | 2593 | 2108 | 123 | 403 | 412 | 98 | 383 | 418 | 92 | 0 | 0 | - | 3379 | 2938 | 115 |
| Другие | 1379 | 802 | 172 | 676 | 482 | 140 | 11588 | 5274 | 220 | 4316 | 2069 | 209 | 17959 | 8627 | 208 |
| Всего | 10777 | 8558 | 126 | 2621 | 2301 | 114 | 17218 | 9687 | 178 | 5356 | 2822 | 190 | 35972 | 23368 | 154 |

2003
доля рынка продаж

риаются к российскому рынку. И это подтверждает статистика импорта подержанных тягачей, где «другие», а это в первую очередь «американцы», увеличили ввоз за год на 72%; только DAF увеличил больше — почти в два раза.

Подержанных грузовиков в 2003 г завезли в страну в полтора раза больше, чем годом раньше. Темпы роста увеличиваются и это очень беспокоит наших правителей. Если производители России, Белоруссии и Украины произвели в 2003 г. около 62 000 грузовиков полной массой более 5 т, то импортных грузовиков этой весовой категории завезено почти 33 000 только в Россию. Если учесть, что в нашу страну поступает только часть грузовиков, произведенных на Украине и в Белоруссии, (правда часть грузовиков, произведенных в России тоже уходит на экспорт), то получается, что треть (33%) емкости рынка в нашей стране таких машин принадлежит новым и подержанным «иностранным». В 2002 г. импортные поставки обеспечили наш рынок на 25%. При сохранении такой тенденции, лет через пять наши производители грузовиков останутся без работы. После долгих разговоров, споров и расчетов, наши министры разродились очередным Постановлением. К гадалке не ходи, что это очередное повышение таможенных пошлин. Мы об этом писали еще год назад. Теперь под раздачу попали грузовики старше 7 лет. А это основная масса ввозимых в страну машин. Платить по одному «еврику» за «кубик» двигателя желающих найдется не много, поэтому перевозчики в шоке. С иномарок их на наши машины не посадишь. Но сдается мне, что возможно год

люди будут приходить в себя от такой заботы чиновников и выжидать, а дальше опять поедут за машинами в Европу. АСМ-холдинг назвал это Постановление долгожданным экономическим торжеством. Но бревна в своем глазу чиновники от автопрома так и не увидели. Пример тому — таможенные пошлины на легковые подержанные иномарки. Вспомните, как наши правительства расхваливали повышение таможенных пошлин на легковые автомобили год назад. Преподносилось это не иначе как возрождение отечественной промышленности. А ВАЗ в 2003 г. произвел машин меньше, чем в 2002 г. Люди просто пересели на новые «бюджетные» иномарки. То же самое будет и с грузовиками — перевозчики начнут покупать машины моложе 7 лет. Придется вводить запретительные пошлины, но это не понравится Европе, в которую мы так стремимся. Или не стремимся?

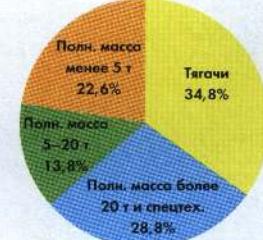
Другой пример — запретительные пошлины на импортные автобусы старше 7 лет, введенные в стране в прошлом году в угоду группе «Русский автобус» (за два года они успели сменить еще несколько

названий). Да, рынок подержанных импортных автобусов в 2003 г. рухнул. Ввезли машин в шесть раз меньше, чем в 2002 г. Наши производители «выдали на гора» в 2003 г. 76 500 автобусов, что на 14% больше, чем в 2002 г. Но прирост произошел, в основном, за счет «Соболя» — в полтора раза. Отличились еще ПАЗ и КавЗ соответственно на 20% и 30%. Но пошлинами отрезали потребителей туристических, междугородних и городских автобусов. Наши перевозчики не способны покупать такую новую технику, даже нашу, которая чуть дешевле, но существенно проигрывает западным аналогам в качестве.

Так что ездить, дорогие граждане, будем на «пазиках», в отличие от слуг народа, предпочитающих иномарки.

Диаграмма распределения грузовиков по классам в России

Новые



Подержанные



Производство автобусов в России и Белоруссии (по данным АСМ-холдинга)

| | 2003 г. | 2002 г. | % к 2002 г. |
|--------------------------------------|---------|---------|-------------|
| АО ЗИЛ, Москва | 69 | 109 | 63,3 |
| АО ГАЗ, Нижний Новгород | 36 299 | 32 299 | 126 |
| АО НефАЗ, Нефтекамск | 726 | 481 | 160 |
| АО УралАЗ, Миасс | 520 | 475 | 109,5 |
| АО УАЗ, Ульяновск | 21 553 | 18 898 | 114 |
| АО ЛиАЗ, Ликино Московской обл. | 1670 | 1561 | 107 |
| АК КАвЗ, Курган | 1607 | 1239 | 130 |
| АО ПАЗ, Павлово | 11 323 | 10 358 | 119,3 |
| АО ГолАЗ, Голицыно Московской обл. | 129 | 61 | 211,5 |
| АО СемАЗ, Семенов Нижегородской обл. | 196 | 247 | 80,7 |
| АО МАЗ, Мичуринск | 248 | 362 | 68,5 |
| ВАП Волжанин, Волжский | 245 | 300 | 81,7 |
| АО ТушиноАвто, Москва [Ikarus] | 544 | 683 | 79,6 |
| РУП МАЗ, Минск | 480 | 446 | 107,6 |
| Scania-Питер, Санкт-Петербург | 94 | 28 | 335 |





Фото Д. Жигульского, А. Евдокимова
и фирмы-производителя

Две недели **на «мерине»**



А. Евдокимов

Досье: Mercedes-Benz Actros

Модельный ряд

Сегодня покупателям предложено довольно обширное семейство грузовиков: почти полсотни базовых моделей, несколько кабин, 8 двигателей и 12 вариантов колесных баз дают в сумме около 540 возможных модификаций автомобиля. В гамму дорожных грузовиков входят 2 и 3-осные седельные и прицепные тягачи, автомобили с бортовыми платформами и шасси под установку различных кузовов и оборудования. Полные массы таких одиночных грузовиков – 18–25 т, полные массы автопоездов – 40 т.

В базовое семейство строительных и специальных автомобилей входят 2-, 3- и 4-осные самосвалы, бетоносмесители, шасси и тягачи, причем машины могут иметь как задний, так и полный привод. Полные массы одиночных машин – от 18 т на 2-осных моделях, 25–33 т на 3-осниках и до 41 т на модификациях с 4 осями. Если заказчику характеристики базовых моделей недостаточно, ему могут предложить специ-

альные 5- и даже 6-осные шасси полной массой до 50–55 т. Венчает же модельный ряд седельный 4-осный тягач Mercedes-Benz Actros 4160 SLT – настоящий богатырь, рассчитанный под перевозку грузов массой до 250 т и оснащенный для этого 609-сильным мотором V8!

Как и прежде, в четырехзначных индексах, которыми обозначают модели грузовиков, зашифрованы полные массы одиночных грузовиков и округленная мощность мотора в десятках л.с. Например, побывавший на нашем редакционном тест-драйве Actros имел обозначение 1841 LS, где 18 – допустимая полная масса тягача в тоннах, а 41 обозначает двигатель мощностью 408 л.с. Индекс LS в нашем случае обозначал «седельник» с пневмоподвеской ведущего моста.

Кабины

В зависимости от назначения, на Actros ставятся следующие кабины: короткая S длиной 1,70 м и высотой 1,56 м; средняя M с той же высотой, но длиной уже 1,95 м, и длинная (2277 мм) версия L с высокой крышей (внутренняя высота 1920 мм). Венчает гамму флагманская



Приборная панель удобочитаема и не перегружена

кабина Megaspace (версия LH) с абсолютно ровным полом и внутренней высотой 1,92 в любой точке салона. Внутренняя ширина всех кабин – 2,26 м.

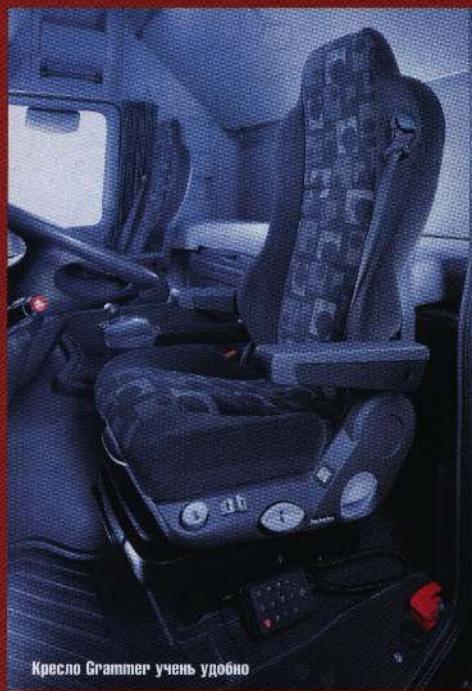
Кабины L и M также могут иметь низкую крышу (внутренняя высота – 1,56 м) для специальных (например, бетононасос), а для автовозов кабина L поставляется с пониженной на 9 см крышей (вну-

тренняя высота – 1410 мм). По желанию заказчика, кабины серии L и Megaspace могут предлагаться в исполнении Single cab, предназначенном для водителя-одиночки и отличающемся комфортом креслом, сдвинутым к задней стенке кабины.

Внешне кабины изменились незначительно. Появились новые решетка радиатора, головные фары, боко-



Прежний Actros



Кресло Grammer учень удобно



Пассажирское сидение складывается, облегчая проход



Зеркала заднего вида мало забрызгиваются грязью

ые дефлекторы и бампера. «Противотуманки» переместились с самого низа бампера ближе к головным фарам, где они лучше защищены от повреждений. За доплату предлагаются ксеноновые фары. Света они дают вдвое больше, а тока потребляют наполовину меньше: 35 Ватт против обычных 70. К тому же у ксеноновых ламп почти неограниченный срок работы, так как в них нет спиралей накаливания.

Салон Actros второго поколения сильно отличается от предыдущей модели. Полностью другой стала перед-

няя панель. На спицах руля появились клавиши управления магнитолой, телефоном и бортовой информационной системой Vehicle Information System, дисплей которой расположен в центре приборной доски. В два (!) раза вырос объем вещевых отсеков. Рычаг стояночного тормоза «переехал» на панель приборов, а джойстик электро-пневматической системы смены передач Telligent переместился с моторного тоннеля на встроенную в водительское сиденье откидную консоль. Это освободило много дополнитель-

ного пространства и в некоторых модификациях кабин, позволило разместить между сиденьями раскладной столик, холодильник и поддон для багажа, объединенные в один выдвижной модуль.

Actros также оснащен новыми системами отопления, вентиляции и кондиционирования, имеющими как ручное, так и автоматическое управление. Например, система автоматически переходит в режим рециркуляции, если наружный воздух сильно загрязнен. За доплату может быть установлен дополнительный кондиционер, охлаждающий салон на стоянке, когда мотор заглушен.

Штатная «печка» получила так называемый «воздушный контроль», который более точен. В отличие от «водяного контроля» требуемая температура в салоне теперь достигается не увеличением или уменьшением объема воды внутри радиатора отопителя, а добавлением свежего воздуха в поток теплого воздуха постоянной температуры. Го-

воря проще, горячий воздух просто «разбивается» холодным до достижения нужной температуры.

Что же до дополнительного автономного отопителя, то он теперь интегрирован в систему вентиляционных каналов кабины. При такой компоновке отопитель использует штатные воздушные дефлекторы и вентилятор салона, что заметно улучшает распределение теплого воздуха по кабине. Сам же отопитель теперь включается и программируется через бортовую информационную систему с помощью кнопок на руле.

Рама получила новую переднюю часть, у которой клепанные соединения заменены на болтовые для повышения ремонтопригодности. Облегчена передняя противоподкатная защита. Кроме этого для 2-осных седельных тягачей с пневмоподвеской, по заказу (а для версий с кабиной Megaspace – стандартно), предлагается рама с интегральной хвостовой



Водитель с двумя подлокотниками под одной рукой счастливее, чем с одним



частью. На эту заднюю часть могут быть перенесены аккумуляторы, воздушные ресивера, осушитель, 4-контурный перепускной клапан и кран управления тормозами прицепа, которые занимают пустующее обычно пространство между задним мостом и последней поперечиной рамы. Такая компоновка освобождает место слева за кабиной для установки дополнительных топливных баков (объемом до 1300 л на седельные тягачи с базой 3600 мм и до 1500 л на седельники с базой 3900 мм), гидронасосов, компрессоров и другого оборудования.

Двигатели

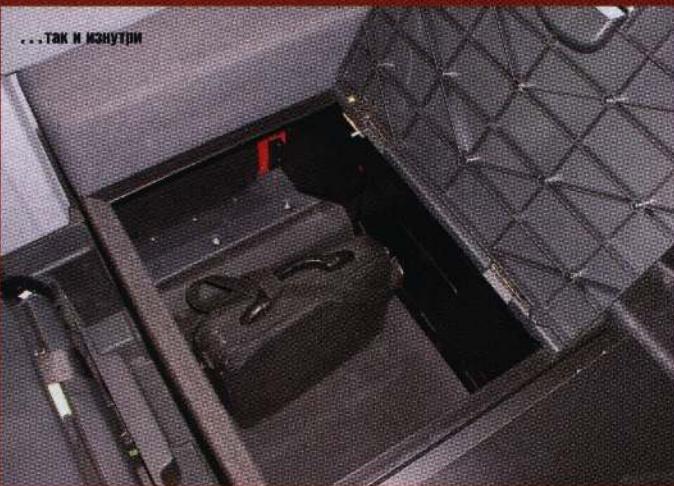
На Actros второго поколения устанавливаются турбодизели известной 500-й серии, которыми оснащали прежний Actros. На новом грузовике моторы серьезно модернизированы с целью повышения мощности и снижения расхода топлива. Двигатели стали мощнее на

7–27 л.с., а их крутящий момент увеличился на 10% (см. табл.). Кроме этого, усилены головки блоков цилиндров, модернизированы прокладки головок, применены новые распылители форсунок, установлены поршни с улучшенным охлаждением и турбокомпрессоры увеличенной производительности. Также доработан выпускной тракт, предлагаются новые 1- или 2-цилиндровые воздушные компрессора с пониженным потреблением мощности, а модернизированные маслоотделитель и система вентиляции картера двигателя уменьшили попадание частиц сажи в моторное масло.

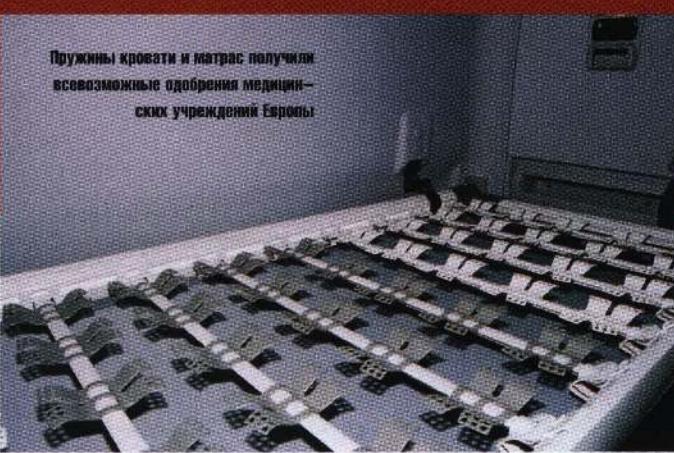
Характеристики двигателей нового Mercedes-Benz Actros

| Модель двигателя | Число и расположение цилиндров | Рабочий объем, л | Мощность, л.с./при об/мин | Крутящий момент, Нм/при об/мин |
|------------------|--------------------------------|------------------|---------------------------|--------------------------------|
| OM 501 LA | V6 | 12 | 320/1800 | 1650/1080 |
| OM 501 LA | V6 | 12 | 360/1800 | 1850/1080 |
| OM 501 LA | V6 | 12 | 408/1800 | 2000/1080 |
| OM 501 LA | V6 | 12 | 435/1800 | 2100/1080 |
| OM 501 LA | V6 | 12 | 456/1800 | 2200/1080 |
| OM 502 LA | V8 | 16 | 503/1800 | 2400/1080 |
| OM 502 LA | V8 | 16 | 537/1800 | 2500/1080 |
| OM 502 LA | V8 | 16 | 578/1800 | 2700/1080 |





Пружинные кровати и матрасы получили всевозможные одобрения медицинских учреждений Европы



Остается добавить, что все двигатели отвечают нормам Евро-3, имеют 4 клапана на цилиндр, электронно-управляемый непосредственный впрыск топлива через форсунки с индивидуальными топливными насосами, а также турбонаддув с интеркулером.

КПП

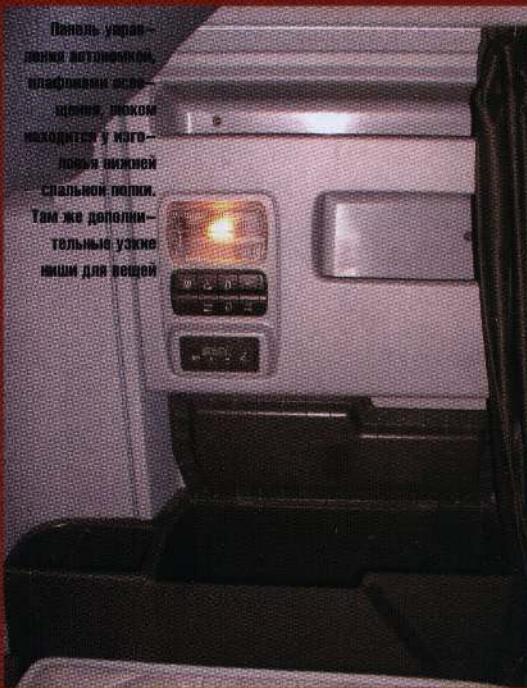
Для всего модельного ряда нового Actros предлагаются пять 16-ступенчатых синхронизированных механических коробок передач

(см. табл.). В качестве стандартного оборудования для этих КП предлагается система полуавтоматического переключения передач Telligent. При такой схеме, водитель сначала толкает «джойстик» КПП вперед или назад, выбирая повышенную или пониженную передачу, а затем выжимает и отпускает педаль сцепления. Причем, умная электроника не только не позволяет «воткнуть» неправильную передачу и перекрутить мотор, но и сама подсказывает оптимальную ступень и время ее включения в конкретной дорожной ситуации. Например, когда стрелка тахометра подходит к правому или левому концу зеленой зоны, включается подсветка, сигнализирующая, что водителю пора переключаться соответственно

на повышенные или пониженные передачи.

Как опция на грузовики (в том числе и строительные) предлагается также управляемая электронным комплексом Telligent система автоматизированного переключения с дополнительной функцией смены передач в ручном режиме. «Автоматы» ставились и на старый Actros, однако на новых машинах применен пневмопривод сцепления вместо гидропривода на прежних Actros. Поэтому на Actros второго поколения отпада необходимость в аварийной педали сцепления, которая стояла на старых машинах для подстраховки.

Для тех же, кто всем выше-названным «наворотам» предпочитает традиционную «кочергу», предусмотрены варианты КПП с ручным переключением передач по схеме 2H. На полноприводные версии грузовиков устанавливаются раздатки модели VG 1700 и VG 2400. Предусмотрена возмож-



Лицевая часть кабинки, изолированная, телефонные и другие цепи, находятся у каждого водителя в нижней спальной части. Там же дополнительные узкие ниши для вещей

ность установки по заказу клиентов валов отбора мощности, которые могут приводится как от двигателя, так и от трансмиссии.

Мосты

Тягачи Actros с двигателями мощностью до 456 л.с. стандартно оснащаются новым одноступенчатым гипоидным ведущим мостом HL6, который на 90 кг легче прежней модели, но при этом выдерживает предельную нагрузку в 13 т. Стандартное передаточное число главной пары этого моста – 3,01, как опция идет исполнением с числом 2,85. Помимо HL6 еще предлагаются мосты серии HL7 и HL8, также выдерживающие нагрузку 13 т. Бортовые 3-осные грузовики 6x2 полной массой до 25, оснащенные моторами V6 на заказ оснащаются задним подъемным управляемым мостом, который сокращает радиус поворота.

Еще одно новшество в Actros – возможность установки по заказу (цена в Гер-



Средний расход топлива пустого автомобиля

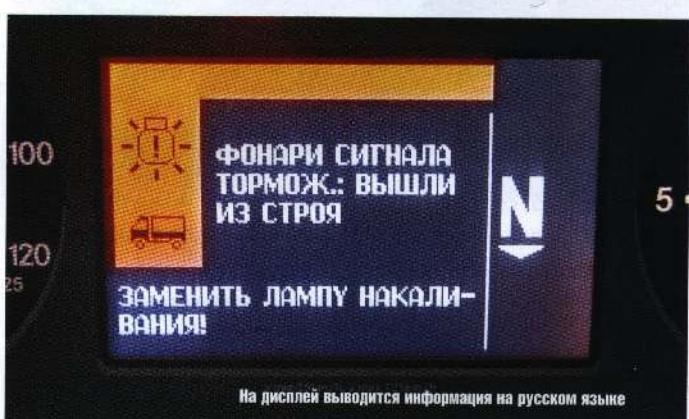


Бортовой компьютер выводит на дисплей дистанцию, время в пути, среднюю скорость движения и расход топлива на этой дистанции для 40-тонного автопоезда



v max: 25km/h, v max: 125km/h

Нагрузка на заднюю ось в тоннах



На дисплей выводится информация на русском языке



Интим-салон

мании – 1794 евро) на задние ведущие мосты односторонних сверхшироких шин Bridgestone Greatec Mega Drive размерностью 495/45 R 22,5. По сравнению со сдвоенными «скатами», такие шины снижают снаряженную массу тягача на 200 кг. Кроме этого, за счет меньшего сопротивления качению, односторонние шины экономят, по словам производителя, около 1,5 л топлива на 100 км. Эти шины также снабжены системой контроля давления, а на случай прокола в них, предусмотрена аварийная псевдокамера (подробности – в «Автотраке» № 3-4, 2003 г.).

Подвески

По желанию заказчика, грузовики могут иметь рессорные, рессорно-пневматические или полностью пневматические подвески. Стабилизаторы поперечной устойчивости серийно установлены на передних и задних осях.

Отдельно отметим, что мост HL6, устанавливаемый

на двухосные тягачи, получил новейшую пневмоподвеску на двух подушках вместо четырех. Пневмобаллоны общим объемом 32 л адаптированы под увеличивающуюся нагрузку, а их рабочее давление (на груженом автомобиле) повышенено с 6,3 до 7,6 бар. Такая 2-баллонная подвеска на 30 кг легче, более проста и компактна, к тому же она позволила снизить высоту рамы на 3 см и расширить колею на 18 мм, что повысило устойчивость грузовика. Отказ от задних баллонов позволил перенести амортизаторы за ведущую ось, что улучшило управляемость и повысило стабильность нового Actros.

За доплату Actros можно оснастить системой Telligent roll control, которая аналогична активной подвеске на легковых автомобилях. Эта система, учитывая вертикальные перемещения передних и задних мостов, давление в тормозной системе, загрузку, скорость автомобиля, перемещения педали



При разгрузке давление в пневмобаллонах поддерживает полутиглич и только при низкочастотном зажигании компьютер задает нормальный уровень пола



Боковые отекатели улучшают аэродинамику и экстерьер машины, но царапаются при защемлении...

газа, за доли секунд меняет демпфирующие характеристики амортизаторов, подстраивая их под дорожное покрытие или поведение автомобиля. Благодаря этому, повышается комфорт при езде по неровной дороге, щадится груз и также улучшается управляемость. Например, при резком перестроении или торможении Telligent roll control за счет повышения жесткости амортизаторов снижает поперечный крен грузовика и не дает ему «клонуть носом».

Тормозная система Actros, как и прежде, – пневматическая, с электронным управлением системой Telligent. Стандартно установлены АБС и ПБС, в дополнение к которым предлагается система помощи при экстренном торможении Brake Assist. Дорожные Actros оснащаются дисковыми вентилируемыми механизмами на всех осях. Заднеприводные грузовики для тяжелых условий эксплуатации (строительство и т.д.), оборудованы дисковыми

тормозами спереди и барабанами сзади, полноприводные версии имеют только барабанные тормоза.

Новинками в тормозах стали две системы, повышающие безопасность. Первая – Active overload warning, – подает сигнал, когда рабочие тормоза грузовика перегреты и рекомендует водителю сменить стиль вождения и начать активнее использовать штатный моторный тормоз с декомпрессионным клапаном и гидравлический ретардер (опция).

Вторая новинка – Start Assist, но о ней чуть ниже.

Д. Жигульский

Тест: Mercedes-Benz Actros

В 1994 г. я «куковал в колейке» на погранпереходе под Ужгородом. Таможенники не очень торопились, поэтому времени было полно. Рядом со мной стояли немцы на MAN и довольно сносно

говорили по русски. Естественно, разговор зашел о машинах. Мой старый Mercedes явно проигрывал в красоте новому MAN, но ездить я на нем не боялся, так как технически знал машину хорошо и запросто мог поменять помпу в дороге, используя в виде прокладки кусок старого линолиума, или за пару часов один «перекидывал» рессоры.

Меня интересовало, какие же грузовые машины предпочитают немцы. Со слов хозяев MAN, как ни странно, такой машиной оказался не Mercedes. Более того, иностранные коллеги назвали мой грузовик колхозной машиной и объяснили мне, что любой уважающий себя перевозчик, «мерина» брать не будет. А в виде аргумента твердили только одно, что Mercedes проще. Но для меня это и было как раз большим плюсом. Так мы и разъехались в разные стороны, уверенные в собственной правоте. Как ни странно, а каждый был прав: мы пред-
почитали, особенно 10 лет назад, ремонтировать машины своими руками и любили «меринов» за простоту и надежность, европейцы обслуживают машины на сервисных станциях, но требовательны к комфорту и уюту.

Не знаю, доходили ли слухи о таких разговорах руководству немецкого производителя Mercedes, но в 1996 г. появился грузовик Actros, который произвел тогда фурор на грузовом рынке. Немцы внедрили столько электронных новинок, что эту машину сразу стали называть грузовиком будущего. Фирма Mercedes была первой, которая решилась на массированное применение электронных систем в грузовиках. Теперь язык не поворачивался назвать машину колхозной, и появилось новое словечко в грузовом производстве – интеллектуальные электронные системы. Но кроме лавров, первопроходцы получают и шишки, которые на Actros проявились в виде отказов



электроники, что для людей, зарабатывающих на перевозках деньги недопустимо. Тем не менее, 230 тыс грузовиков этого семейства приобрели хозяев за 6 лет выпуска и сегодня Mercedes принадлежит 38% немецкого грузового рынка, в то время как MAN – 26%. Остальные производители грузовиков начали активно, по примеру немцев внедрять электронику на машинах.

В 2002 г. на ганноверском автосалоне компания DaimlerChrysler представила на суд публики и специалистов обновленную версию грузовика Actros. В апреле 2003 г. состоялась презентация новой машины в Москве, а в ноябре редакция журнала получила тягач Actros 1841 для испытаний в условиях реальных грузоперевозок. Так как в нашем распоряжении было только две недели, то поездка на Дальний Восток отпала, но осталась нудная работа по ежедневной перевозке 25 т груза. К месту подачи за 200 км сцепка шла порожня-

ком, а назад мы тащили 25 т стройматериалов. На круг получалось 400 км в сутки, из которых около 300 км приходилось на приличную, по нашим меркам, трассу «Дон». Учитывая снаряженную массу полуприцепа и тягача, полная масса автопоезда составляла почти 40 т. Документы оформлены, инструкции получены, мы забираем тягач.

Экстерьер кабины грузовика изменился не очень сильно, поэтому никаких сомнений в том, что перед тобой Actros у меня не было. Открываю дверь и привычным движением пытаюсь забросить сумку на водительское место, но не тут-то было: кабина Megaspace и отсутствие моторного тоннеля вынудили конструкторов поднять пол кабины на высоту 162 см от земли, поэтому даже моего среднего роста не хватает дотянуться до «сидухи». Чтобы вскарабкаться в кабину, необходимо преодолеть пять ступенек. Но это уже плата за ровный

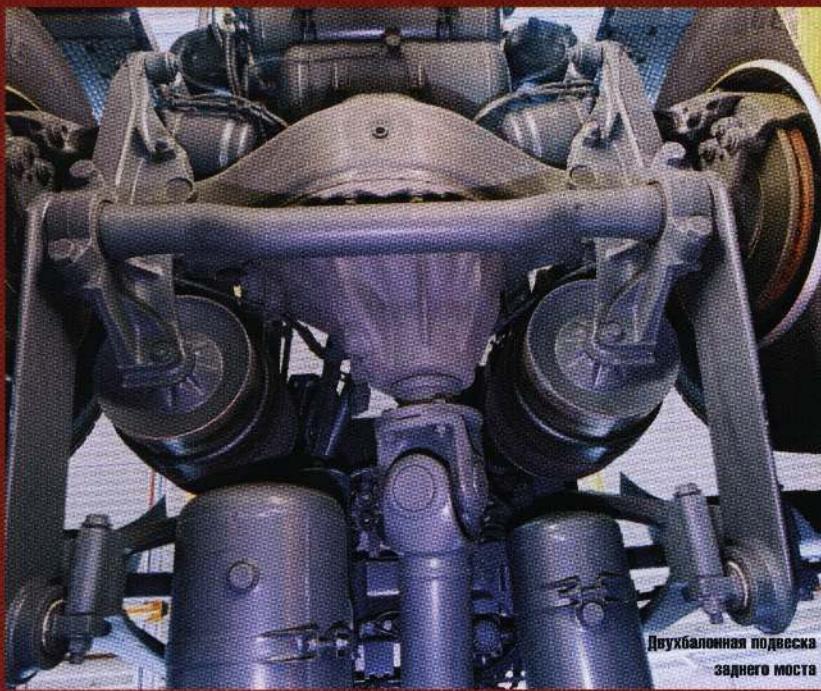


пол и комфорт. Поручни сделаны очень удобными, толщина оптимальна и руки не скользят. На нашем тягаче стояло водительское сидение Grammer со всевозможными регулировками, подогревом и пневмоподвеской, так что удобно устроиться на рабочем месте может любой водитель. Пассажирское сидение без пневмоподвески – на нем сэко-номили.

Внутри кабина Actros II по сравнению с предшественником изменилась сильно. Торпедо совсем другая и смотрится проще не только в сравнении с предшествен-

ником, но и с грузовиками других производителей. Во всяком случае то, что она не перегружена клавишами, кнопками и тумблерами, является преимуществом машины. В центр приборной панели вынесен жидкокристаллический информационный дисплей, по бокам которого расположены большие аналоговые шкалы спидометра и тахометра, а под ними соответственно меньшие по размеру шкалы приборов уровня топлива и манометр давления воздуха в тормозных контурах. То, что Mercedes не пошел на поводу модных веяний и не сде-





Двухбаллонная подвеска заднего моста



Какой не должна быть защита фар



Такой должна быть защита фар

26

лал дисплей разноцветным – большой плюс. Глаза на однотонном бежевом экране отдыхают и ничто не отвлекает от дороги. Данные диагностики систем автомобиля выводятся на дисплей не цифровыми кодами, а текстом. Управляется это хозяйство клавишами на руле, поэтому информацию можно получить в движении и читается она сразу. Если во время движения бортовой компьютер решит, что водитель должен получить срочную информацию о сбое и неполадках системы, то дисплей для привлечения внимания на короткое время вспыхивает более ярким светом и на нем появляется соответствующий символ, а через несколько секунд экран принимает нормальную яркость. Надо быть слепым, чтобы этого не заметить.

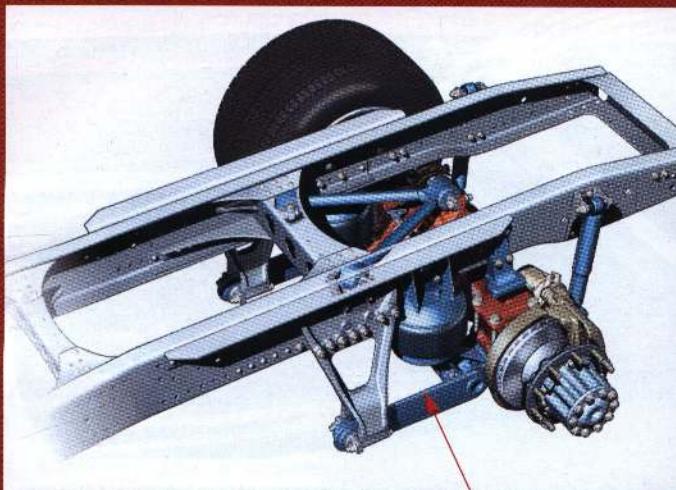
Джойстик управления КПП сделали «безбашенным»: теперь он установлен на откидывающемся подлокотнике и всегда под рукой. Более подробно мне хоте-

лось бы остановиться на алгоритме работы электронно-пневматической системы переключения передач Telligent. На сегодняшний день производители устанавливают на грузовики в основном три разные системы переключения передач: механическая с помощью рычага, автоматическую с применением механической и гидромеханической КПП и электро-пневматическое переключение передач с помощью джойстика, такая как Telligent. Да простят меня ее создатели, но последняя система нравится мне меньше всех из трех перечисленных. Да, не надо гордить рычаг по кабине, и лишь легкое движение кисти переключает передачи. Да, компьютер сам выберет нужную передачу при включении и, чаще всего, именно в классических диапазонах оборота коленвала ближе к границам зеленой зоны шкалы тахометра. Но слишком уж подробно электроника перебирает пере-

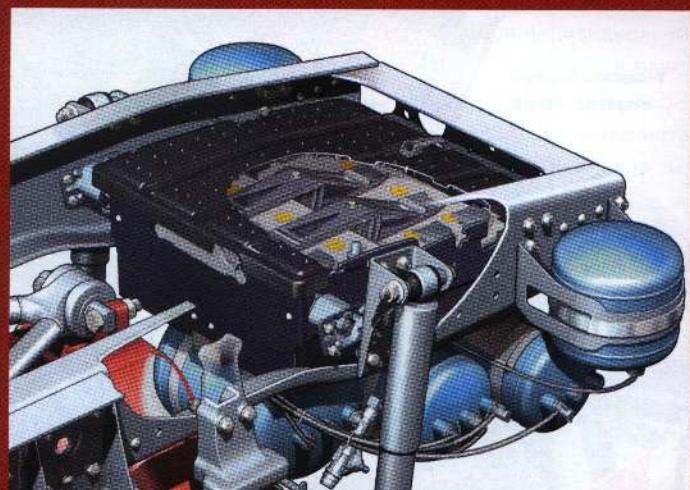
дачи, особенно на пустой машине. Да, я могу, «кликая» джойстиком, включить ту передачу, которая мне нужна, но для этого я должен косить глазом на дисплей, где высвечивается номер передачи. Для того, чтобы включить передачу, я каждый раз должен выжимать педаль сцепления. За годы работы и езды на машинах с механическими КПП, я привык, что, прикладывая усилие правой рукой при переключении передач, я прикладываю адекватное усилие левой ногой на педаль сцепления. Здесь же нога задействована, а рука почти нет. Выход напрашивается сам по себе. Почему бы не вывести на джойстик кнопку выключения сцепления, как это делают некоторые производители грузовиков, устанавливая ее на рычаг КПП под большой палец правой руки? То же самое можно сделать и на Actros – «клинул» джойстиком передачу, нажал кнопку каким-нибудь из паль-

цев правой руки и полная гармония.

Кроме выше сказанного, меня не устроила скорость включения передачи при уже выжатой педали сцепления: исполнительные механизмы долго «думают». Следовало бы изменить порядок звукового и зрительного оповещения включения передачи. При ее включении сначала раздается звуковой сигнал, а затем на экране дисплея высвечивается номер включенной передачи. Но дело в том, что звуковой сигнал не означает включение передачи, и только после того, как на дисплее высветился номер, можно выжимать педаль сцепления. Если же, поверив звуковому сигналу начинай давить педаль раньше, чем это разрешил дисплей, то машина начинает «ругаться» и передача не включается. Поэтому, в любом случае, необходимо косить на дисплей и не полагаться на слух. Чтобы этого не происходило, следует только поменять звуковой и



Стабилизатор поперечной устойчивости и продольные реактивные тяги объединены в один узел



Аккумуляторы и расширители вынесены в задний свес рамы, амортизаторы установлены снаружи колес для лучшей устойчивости машины

зрительный сигналы включения передачи: сначала дисплей, затем звук из динамика. Тогда водителю не надо будет отвлекаться от дороги на дисплей, так как он будет знать, что звуковой сигнал гарантирует включение передачи.

Особенность мерседесовских тягачей в том, что под кабинами стоят V-образные двигатели. Как мне кажется, они более вибонагружены. Вот и на Actros II работа двигателей на повышенных оборотах режет слух. Нельзя сказать, что эти двигатели более шумные или как-то раздражают, но при их работе водитель всегда будет помнить, что под кабиной не рядная, а V-образная «шестерка». Первое время мне казалось, что двигатель работает на повышенных оборотах, поэтому в движении я стремился переключиться раньше на высшую передачу, но стрелка тахометра показывала, что делать это рано. К этому быстро привыка-

ешь, и через короткое время переключаешься на слух, делая сноску на характер работы V-образный «шестерки». Потребление топлива (по данным бортового компьютера) составило для пустой сцепки 25.4 л/100 км при средней скорости 73 км/ч на 200 км участке дороги (50 км городской цикл, 150 км трасса «Дон») и для автопоезда полной массой 40 т 31.7 л/100 км при средней скорости 83.3 км/ч на 150 км участке трассы «Дон». На одну особенность в обслуживании двигателя мне хотелось бы обратить внимание – понадеявшись только на компьютер, конструкторы не комплектуют двигатели масляными щупами. Канал есть, а копеечной детали нет. А если компьютер зачудит?

Особо хочу отметить рулевое управление грузовиком. Мне кажется, что мерседесовцы нашли оптимальное сочетание информативности и легкости руля. Удобное сечение рулевого коле-



Ведущий мост может комплектоваться сверхширокими шинами

са, не слишком «ватный», но и не слишком острый руль, дорожный брак не передается на «баранку» – то, что надо.

После того, как я разглядел строение задней подвески тягача, повышенное внимание обращал на ее поведению при движении. Даже с нагрузкой 11.1 т на ось, подвеска вела себя без нареканий, оптимально проглатывала ямы, машина не кренилась, а знаменитые «домодедовские» мосты на трассе «Дон», известные своими трамплинами и ямами 40-

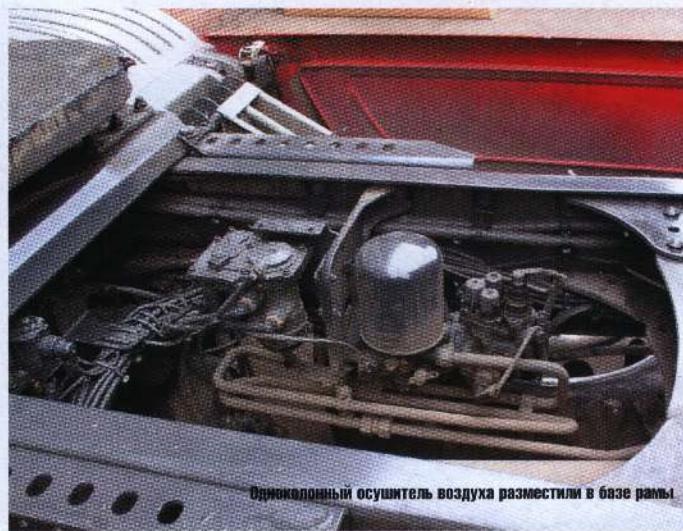
тонный автопоезд проходил на скорости 90 км/ч «на два качка» без пробоев подвески. Рано еще говорить о живучести такой подвески в наших условиях, но судя по мощным реактивным тягам, выполняющим и роль стабилизаторов, возможно, что ресурс не меньше традиционной схемы подвески. Поживем – увидим.

К тормозам нареканий нет. На всех колесах стоят дисковые тормоза, адекватно и логично замедляющие автопоезд. Мерседесовцам этого показалось мало и





V-образная шестерка
мощностью 408 л.с.



Однокаплонный осушитель воздуха разместили в базе рамы

они поставили на тягач систему Start Assist. Суть ее в том, что когда, трогаясь с места, вы переносите правую ногу с педали тормоза на педаль акселератора, исполнительные тормозные механизмы продолжают удерживать колеса в затороженном состоянии еще 2-3 секунды, но малейшее начало движения автопоезда с помощью трансмиссии разблокирует колеса. Особенно ценишь это при трогании в гору. Понятно, что профессионалы проблем в такой ситуации не испытывают, но я вспоминаю случай, когда в Италии на узкой горной дороге после остановки пришлось трогаться в очень крутую гору с 22 т груза да с поворотом на 90%. А двигатель тягача всего 340 «клошадей», а горячие итальянцы

на легковых автомобилях почти подпирают отбойник полуприцепа. Вот здесь мне пришлось попотеть. Слава Богу, что не угрибили сцепление и не сорвал болты крепления карданного вала. Здесь Start Assist здорово помог бы. Причем, если ногу просто убрать с педали тормоза, то умный компьютер блокирует колеса в течение трех секунд, а дальше растворяет их. Если отпустить педаль тормоза, но выжать педаль сцепления, то колеса блокируются до тех пор, пока ее не отпустишь. Включается Start Assist клавишой на панели приборов.

Что касается моторного тормоза, то 40-тонный автопоезд он эффективно начинает тормозить при частоте вращения коленвала 1800 об/мин. Эффективность уве-

личивается по мере нарастания оборотов и своего максимума достигает при 2800 об/мин. Поэтому, на «каширском» спуске по мере замедления автопоезда, приходится постоянно переключаться вниз, чтобы попасть в требование знака 40 км/ч с помощью одного моторного тормоза.

Очень приятное впечатление оставил головной свет тягача. Что-то я не припомню, чтобы на грузовиках и ближний и дальний свет так ярко и четко освещали дорогу и обочину. Сначала я грешил на регулировку и на мощность ламп. Но встречный транспорт не моргал дальним светом, как это бывает, когда при неправильной регулировке фар – значит у меня все по правилам.

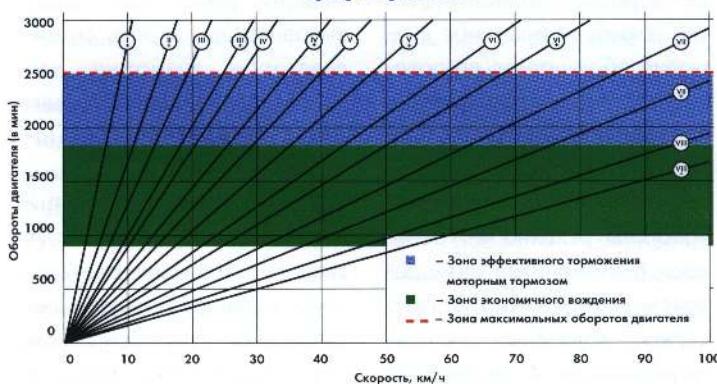
На наш вопрос о свете тягача, представители машины ответили, что все дело в новых рассеивателях фар. А вот защита их, что называется, курам на смех. Пластиковые решетки, установленные на нашем тягаче, могут спасти разве что от мух! Но протирать фары мешают здорово, уж лучше бы их не устанавливали.

Хочется положительно отметить зеркала заднего ви-

да. Не секрет, что грязь с наших дорог быстро пачкает поверхность зеркал. Поэтому конструкторы делают их обтекаемыми, чтобы не только улучшить аэродинамику тягача, но и уменьшить турбулентную зону за корпусом зеркал, благодаря которой грязь оседает на поверхности. На Actros зеркала стоят без эффектных обтекателей, но грязи они собирают значительно меньше, чем некоторые тягачи с обтекателями, поэтому чистыми остаются достаточно долго.

На тестируемой машине конструкторы перенесли аккумуляторный ящик и часть ресиверов с боковины рамы в базу ее заднего свеса. В этом есть свои преимущества и недостатки. Плюс в том, что на освободившееся пространство сбоку рамы можно поставить дополнительное оборудование, да и аккумуляторы «скоммуниздить» на сцепке тяжелее. А вот для их обслуживания придется или расцепляться или «ломать» сцепку на 90%. Делать это надо редко, два раза в год в наших условиях, но делать надо. Если аккумуляторы разрядились, то сбоку тягача выне-

График разгона



сены клеммы для «прикуривания» чтобы не снимать крышку аккумуляторного отсека. Но как показывает мой опыт, разрядки бывают настолько глубокими, что разряженный аккумулятор начинает забирать ток на себя, тогда завести машину с помощью «прикуривания», можно только скинув клемму с аккумулятора. В таком случае добраться на сцепке к аккумуляторам в заднем свесе рамы непросто. А если замкнуло одну из банок, тогда аккумулятор придется вытаскивать. Как действовать в такой ситуации, я так и не понял.

Что касается комфорта кабины, то он на очень высоком уровне. Отметим кровати со специальными пружинами и матрасами. Многие водители мучаются спи-

нами, а мерседесовские кровати как нельзя лучше подходят для больных позвоночников – испытал на себе лично. Одно замечание – верхнюю полку в транспортном положении следует поднять полностью, так как ее легкий наклон не позволяет нормально сидеть на нижней кровати. Множество ящиков, полок, ниш вместят гардероб не одного человека. Но вот центральную полку следовало бы сделать закрывающейся, хотя бы сеткой: однажды на ходу все ее содержимое вывалилось на пол, хорошо, что не на голову. Об органах управления зеркалами, стеклами говорить подробно не буду, но все удобно и на своем месте.

Учудили мерседесовцы со светом. Плафоны с лампами разной интенсивности к мес-

ту и создают уют. Но я «не въехал» в «звездное» небо. В потолке – небольшие лампочки с голубоватым светом, имитирующие звезды. Интим создают полный – в пору не на работу ехать, а на Ленинградское шоссе к девочкам. Но не намек ли это на романтические отношения двух водил в дальней дороги? Шучу.

Проехав на тягаче Actros II 3500 км скажу, что в принципе машина мне понравилась, проблем за это время не было никаких. Но только после 400 тысяч километров можно говорить с большой долей уверенности о качестве и надежности, как новых узлов, так и всего грузовика в целом, особенно в наших условиях. После теста я долго рассуждал, а взял бы такой тя-

гач под себя индивидуально. Но так и не пришел к однозначному мнению: есть решения, которые импонируют и подходят для меня, но вот яркого эксклюзива я не вижу. Как массовый грузовик для транспортных компаний он подходит, опять же, с оглядкой на качество, о котором говорить пока рано, так как машина только год как на конвейере. Но то, что эта машина несет в себе последние разработки грузового автомобилестроения и является технически современным грузовиком – утверждаю однозначно.

Редакция журнала благодарит российское представительство компании DaimlerChrysler за предоставленный для теста Mercedes-Benz Actros.



Специализированный автотехцентр по продаже и обслуживанию грузовых автомобилей, коммерческого транспорта и автобусов



Mercedes-Benz
Будущее автомобиля

Продажа грузовых автомобилей,
автобусов
Техническое обслуживание. Диагностика.
Ремонт любой сложности.
Мойка большегрузного транспорта

- Тяжелая техника - Actros, Axor, Atego;
Седельные тягачи, шасси, бетономешалки, самосвалы;
- Малотоннажные автомобили - Vito/Viano, Sprinter, Vario, Vaneo;
- Фургоны, микроавтобусы, шасси...



Автотехцентр "Гема Трак"
официальный дилер ЗАО "ДаймлерКрайслер Автомобили Рус"
43-й км Минского шоссе. тел./факс: (095) 783-7180, 775-7788
www.gema.ru

Елена Конькова

30



БИБЕНДУМ:

«ВЫПИВАЯ неровности дорог»

Наверняка многим знаком веселый человечек из рекламы шин фирмы «Мишлен». Ему уже более ста лет, и за это время он сумел завоевать популярность во всем мире и стать талисманом автолюбителей, особенно водителей грузовых автомобилей. Но в России он не столь популярен, как на Западе, – мало кто сможет назвать его имя и тем более мало кому известна его славная история.

Началось все в конце XIX века, с появлением велосипедов и зарождением автомобильной промышленности. Именно тогда братья Андре и Эдуард Мишлен начали выпускать съемные пневматические шины, сначала для велосипедов, потом для экипажей и первых автомобилей, что впоследствии привело к проникновению фирмы во все области, связанные с транспортом и путешествиями.

В 1894 году во время одной из выставок, глядя на выложенную на стенде колонну из шин разного диаметра, Эдуарду Мишлен приходит в голову идея – «Если

добавить руки, то получится человечек!». Этой идеей он делится с братом Андре, который потом и будет вести всю рекламную кампанию фирмы. Через некоторое время, отбирая наброски для рекламы, взгляд Андре привлекает одна из карикатур художника О'Галопа с фигурой короля-пивовара Гамбринуса, который своими формами вдруг напомнил Андре человечка, родившегося в воображении Эдуарда при виде колонн из шин. На рекламном эскизе, от которого отказался пивовар из Мюнхена, грузный силуэт короля заполняет большую часть композиции. Он окружен пьяничками, сотрясающими пустыми кружками с криками: «*Nunc est bibendum!*» («Если пить, так сейчас!»). Андре решает не отказываться от этого латинского изречения, но переиначивает его: благодаря удивительной способности надувных шин поглощать удары, пневматические шины «выпивают неровности дорог!». Пивная кружка, потерявшая смысл, становится кубком, наполненным гвоздями и бутылочными осколками. Так, в апреле 1898 года рождаются эскизы первой серии афиш, ставших такими же знаменитыми, как и персонаж, которого вскоре назовут «Бибендум».

Обладая прирожденным талантом к рекламе, Андре Мишлен разворачивает широкую рекламную кампанию своей продукции, которая включает в себя афиши, листовки, открытки. Он первым начинает размещать в журналах рекламные вкладки, которые были названы «Понедельники Мишлен», выступает с рядом инициатив государственного масштаба — издание дорожных карт и путеводителей, проведение нумерации дорог и установление дорожных знаков, что также работало на создание и укрепление имиджа фирмы. Отныне Бибендум является полноправным «хозяином» рекламной продукции. Он появляется в печати в самых невероятных образах: то ангелом в облаках, то аккордионистом, наигрывающим танцующей красотке, то римским императором на приеме у Людовика XIV, то прогуливающимся под ручку с тогдашним Президентом Республики Арманом Фальльере. На выставках и карнавале в Ницце он предстает в виде огромных фигур, привлекая толпы посетителей и зевак.

В 90-е годы XIX века автомобиль становится предметом роскоши. Поэтому Бибендум обладает всеми аксессуарами, от пенсне до сигары, являющимися признаками богатой клиентуры, для которой предназначен автомобиль. Незаметно он поддается и другим буржуазным слабостям, не остающимся без внимания юмористов того времени — например, появляется, в образе соблазнителя, окруженного красотками...

Со строительством новых заводов «Мишлен» за пределами Франции — в Италии, Великобритании, США, Бибендум ряжается в одежду сильных мира сего: он теперь изображается как Властитель, король, император. Также, шествие Бибендума по миру сопровождается приданием ему характерных для каждой страны

черт: элегантность в Италии, апломб в США, тучность в Великобритании. Сливаясь с национальным стилем каждой страны, Бибендум становится героем каждой страны, неизменно вызывая симпатию населения.

Бибендум развивается в ногу со временем. Очертание его тела, составленного из шин, меняется с техническим прогрессом — увеличивающаяся ширина протектора шины снижает количество складок тела с одиннадцати первоначальных до четырех. Голова Бибендума округляется, его руки укорачиваются наполовину, и массивная фигура первых этапов существования персонажа уступает место более добродушному, располагающему к себе силуэту. Его укороченные руки и омоложенный «человеческий облик» сохранятся еще в 60–80 годы, когда глаза Бибендума приобретут приятные очертания, а круглые очки заменят вышедшие из моды пенсне. Силуэт персонажа становится стройнее, и тело его приобретает приятные глазу пропорции, которые с этого момента практически не меняются.

Но труднее всего Бибендуму было расстаться со своей любимой сигарой — он курит до середины 30-х годов, «бросая курить» лишь на время — как, например, в 1929 году, помогая фирме в борьбе с туберкулезом, разящим в эту эпоху ее рабочих.

С 30-х годов изображение Бибендума, катящего шину с рукой, поднятой для приветствия, будет принято в качестве логотипа предприятия.

После Второй Мировой Войны, в условиях всеобщего дефицита, Бибендум практически исчезает из рекламы во Франции. С 1946 по 1960-е гг. с ростом продаж автомобилей, путеводитель по ресторанам и отелям «Мишлен» получает широкое распространение (называется он теперь «красный гид»). Он известен легендарной неподкупностью его составителей, анонимно разъезжающих по отелям. Бибендуму приходится быть очень сдержаненным на страницах гида, чтобы не быть заподозренным в необъективности изложен-



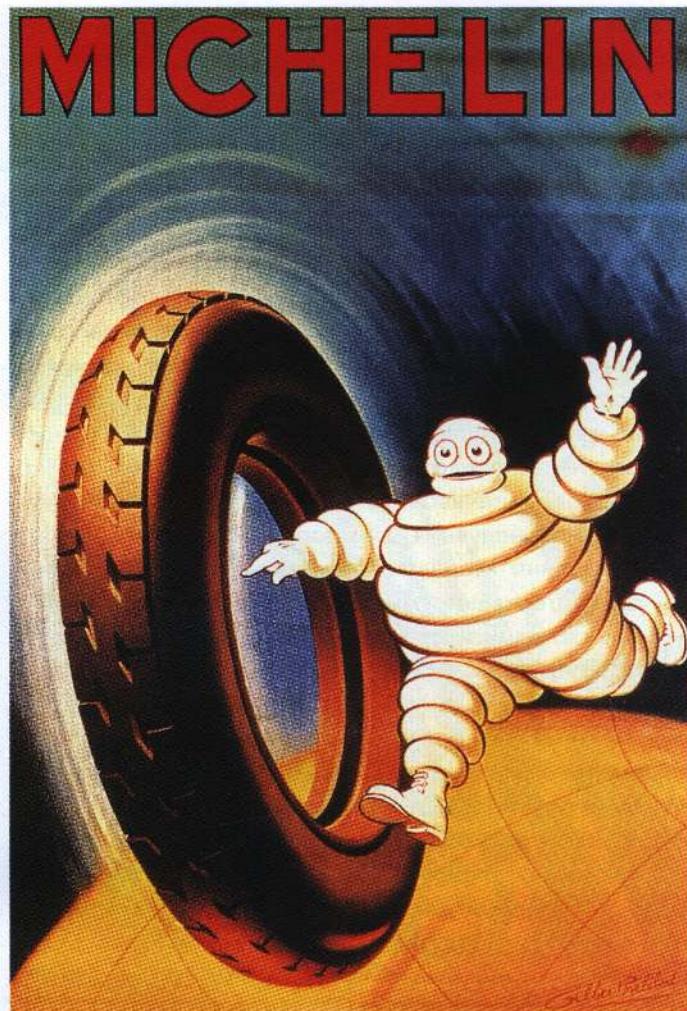
ной информации. Он ограничивается лишь рекламой дорожных карт или новых шин.

Несмотря на редкие появления в прессе и ограниченную свободу в «красном гиде», Бибендум не исчезает из ежедневной французской жизни. С 1963 года бригады Бибендумов (сотрудники фирмы, одетые в костюмы Бибендума) к большой радости детей разъезжают по морским курортам. Организаторы этой кампании надеются, что, став взрослыми, они свяжут имя «Мишлен» со счастливыми воспоминаниями детства. Своей популярностью Бибендум во многом обязан этим пляжным играм.

Пластмассовые фигурки Бибендуна дарили лучшим клиентам, торговым агентам или шоферам. Так и появились эти человечки на капотах легковых и грузовых автомобилей. Как и любой популярный товар Бибендум начинают подделывать, игнорируя требования безопасности. Однажды пластмассовый человечек отскочит от грузовика и разобьет ветровое стекло встречной легковушки. Ее водитель, журналист, останется целым и невидимым, но расскажет об этой истории директору отдела рекламы голландского отделения фирмы «Мишлен», настаивая на проверке отскочившего Бибендуна. Контроль обнаружит грубую подделку человечка, игнорирующую правила его крепления на грузовиках. Расследование поручат частному детективу, который найдет голландский завод пластмасс, заполонивший Северную Европу поддельными Бибендумами. С этих пор фирма сама начнет продавать Бибендумов.

Бибендум как отдельный персонаж появляется на страницах книг, на афишах к фильмам — например, к фильму о Джеймсе Бонде, в котором были задействованы шины «Мишлен».

В 1985 году «Мишлен» берется за радикальное возрождение марки, начав одновременно официальную рекламную кампанию и широкое обсуждение проектов символа. Основное внимание



направлено на изменение его лица: округляются веки, очки приобретают более современную форму, приближая персонажа к американскому Бибендуму. В результате долгой и кропотливой работы над образом персонажа, получился тот самый человечек, которого мы знаем сейчас. К концу XX века Бибендум постепенно снова обретает центральную роль в рекламе «Мишлен». Хотя многие почитатели Бибендума говорят, что «человечек уже не тот, каким был раньше» и мечтают увидеть его с гаванской сигарой и в сапогах, Бибендум доказывает, что его продолжительная жизнь является результатом способности следовать времени и умению войти в быстро меняющийся поток жизни. Роль его в развитии фирмы, привлечении новой клиентуры, увеличении объемов продаж трудно переоценить. Еще в 1906 году Андре Мишлен отметил: «Что касается действенности персонажа, то я считаю его одним из факторов роста товарооборота фирмы. Благодаря Бибендуму наша реклама стала более эффективной и у нас есть доказательства этому. За нашими объявлениями лучше следят, их больше читают с тех пор, как мы отошли от надоевших клише, заменили их рисунками с Бибендумом, текст к которым всегда убедителен».

По материалам книги Оливье Дармона «Век Бибендума»

АВТОПАК

Январь

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| пн | 5 | 12 | 19 | 26 | | пн | 5 | 12 | 19 | 26 | |
| вт | 6 | 13 | 20 | 27 | | вт | 6 | 13 | 20 | 27 | |
| ср | 7 | 14 | 21 | 28 | | ср | 7 | 14 | 21 | 28 | |
| чт | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | чт | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 |
| пт | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | пт | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 |
| сб | 3 | 10 | 17 | 24 | 31 | сб | 3 | 10 | 17 | 24 | 31 |
| вс | 4 | 11 | 18 | 25 | | вс | 4 | 11 | 18 | 25 | |

Июль

| | | | | | |
|--|----|----|----|----|----|
| | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| | | | | | |

Февраль

Август

| | | | | | | | | | |
|----|---|----|----|----|----|----|----|----|-------|
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35/36 |
| пн | 2 | 9 | 16 | 23 | пн | 2 | 9 | 16 | 23/30 |
| вт | 3 | 10 | 17 | 24 | вт | 3 | 10 | 17 | 24/31 |
| ср | 4 | 11 | 18 | 25 | ср | 4 | 11 | 18 | 25 |
| чт | 5 | 12 | 19 | 26 | чт | 5 | 12 | 19 | 26 |
| пт | 6 | 13 | 20 | 27 | пт | 6 | 13 | 20 | 27 |
| сб | 7 | 14 | 21 | 28 | сб | 7 | 14 | 21 | 28 |
| вс | 1 | 8 | 15 | 22 | вс | 1 | 8 | 15 | 22 |

Март

Сентябрь

| | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | |
| пн | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | пн | 6 | 13 | 20 | 27 |
| вт | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | вт | 7 | 14 | 21 | 28 |
| ср | 3 | 10 | 17 | 24 | 31 | ср | 1 | 8 | 15 | 22 |
| чт | 4 | 11 | 18 | 25 | | чт | 2 | 9 | 16 | 23 |
| пт | 5 | 12 | 19 | 26 | | пт | 3 | 10 | 17 | 24 |
| сб | 6 | 13 | 20 | 27 | | сб | 6 | 13 | 20 | 27 |
| вс | 7 | 14 | 21 | 28 | | вс | 8 | 15 | 22 | 29 |

Апрель

Октябрь

| | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 |
| пн | 5 | 12 | 19 | 26 | пн | 4 | 11 | 18 | 25 |
| вт | 6 | 13 | 20 | 27 | вт | 5 | 12 | 19 | 26 |
| ср | 7 | 14 | 21 | 28 | ср | 6 | 13 | 20 | 27 |
| чт | 1 | 8 | 15 | 22 | чт | 7 | 14 | 21 | 28 |
| пт | 2 | 9 | 16 | 23 | пт | 1 | 8 | 15 | 22 |
| сб | 3 | 10 | 17 | 24 | сб | 2 | 9 | 16 | 23 |
| вс | 4 | 11 | 18 | 25 | вс | 3 | 10 | 17 | 24 |

Май

Ноябрь

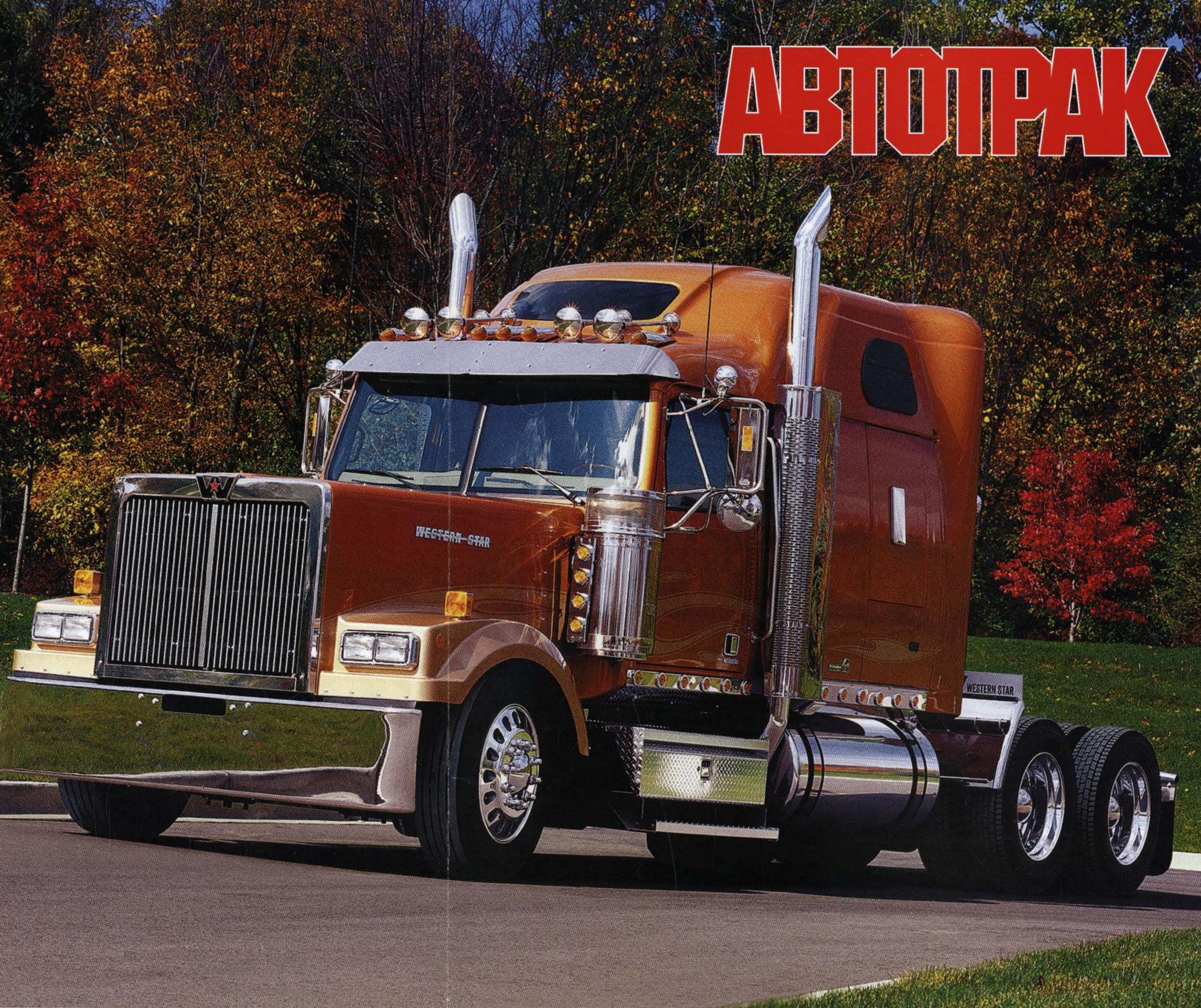
| | | | | | | | | | |
|----|----|----|-------|-------|----|----|----|----|----|
| 19 | 20 | 21 | 22/23 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | |
| пн | 3 | 10 | 17 | 24/31 | пн | 1 | 8 | 15 | 22 |
| вт | 4 | 11 | 18 | 25 | вт | 2 | 9 | 16 | 23 |
| ср | 5 | 12 | 19 | 26 | ср | 3 | 10 | 17 | 24 |
| чт | 6 | 13 | 20 | 27 | чт | 4 | 11 | 18 | 25 |
| пт | 7 | 14 | 21 | 28 | пт | 5 | 12 | 19 | 26 |
| сб | 1 | 8 | 15 | 22 | сб | 6 | 13 | 20 | 27 |
| вс | 2 | 9 | 16 | 23 | вс | 7 | 14 | 21 | 28 |

Июнь

Декабрь

| | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 |
| пн | 7 | 14 | 21 | 28 | пн | 6 | 13 | 20 | 27 |
| вт | 1 | 8 | 15 | 22 | вт | 7 | 14 | 21 | 28 |
| ср | 2 | 9 | 16 | 23 | ср | 1 | 8 | 15 | 22 |
| чт | 3 | 10 | 17 | 24 | чт | 2 | 9 | 16 | 23 |
| пт | 4 | 11 | 18 | 25 | пт | 3 | 10 | 17 | 24 |
| сб | 5 | 12 | 19 | 26 | сб | 4 | 11 | 18 | 25 |
| вс | 6 | 13 | 20 | 27 | вс | 5 | 12 | 19 | 26 |

2004





О СЛОНАХ АФРИКАНСКИХ

М. Черняевский
Фото из архива автора

О том, что в Африке водятся слоны, все знают с детства. А вот о том, что

тамошние слоны бывают не только живые, мало кто догадывается. Но

как только увидишь этого неторопливого огромного монстра, сравнение всплывает само собой.

так, перед нами – тяжелый балластный тягач Pacific P12W3. Выпускался канадской одноименной фирмой в конце 70-х – начале 80-х годов по заказу Южноафриканской транспортной компании ROTAN, где и работает по сей день на перевозке тяжелых неделимых грузов.

В этом гиганте впечатляют буквально все. Габаритные размеры: длина 9,2 м, почти 4 ширина и столько

же высота. Водитель сидит на высоте почти 3-х метров над дорогой! Мощность 12-цилиндрового дизеля Cummins – 500 л.с.

Но и это еще не все. Следующий, – третий в цепочке на фото Pacific, носит приставку Ultra. Его отличают внешне большие колеса (почти 1,5 м в диаметре). Мощность увеличена до 800 л.с., полная масса – до 50 т (у «обычного» – 40). На обеих модификациях использовались мосты Rockwell, коробки передач – Fuller.

Примечательно, что сначала тягачи комплектова-

лись рациями для синхронизации действий, но теперь водитель просто следит за выхлопной трубой впереди идущего тягача, и этого ему достаточно...

Илюстрации показывают перевозку 400-тонного трансформатора на электростанцию в 120 километрах от Йоханнесбурга. Использовалось 4 тягача Pacific и трейлер Nicolas, (колесная формула 12x12). Полная масса автопоезда – 720 т, общая длина – 120 м. Путь занял 3 дня по 12 часов при максимальной скорости 15 км/ч. При этом

каждый тягач «кушал» около 120 литров солярки на 100 км. И все это при температуре воздуха около 30 градусов выше нуля...

Всего было построено около двух дюжин таких «слонов». Практически все еще в строю, 5 продано в страны третьего мира, 3 постоянно стоят «на приколе», для запасных частей, ведь сама компания закрылась в начале 90-х. Остальные продолжают таскать грузы по всей Южной Африке, поражая зрителей своей фантастической мощью...





Александр Евдокимов

«Грифон» стал «паровозом»

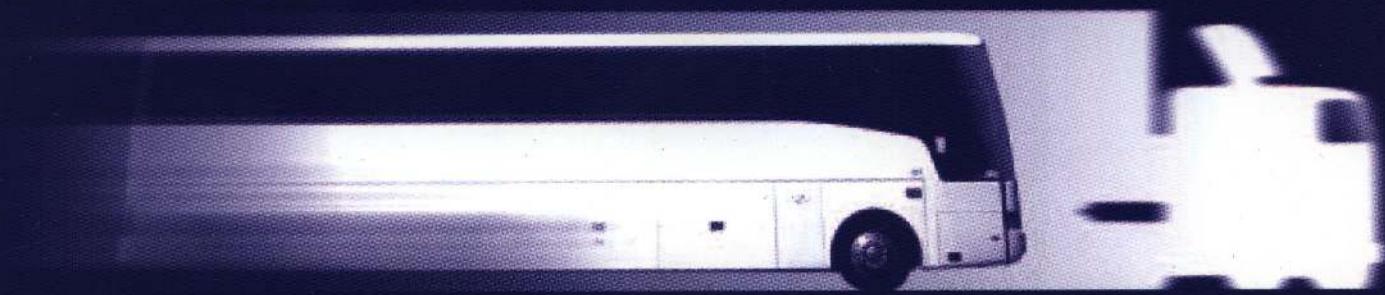
Гамма грузовиков Scania Griffin, предназначенный специально для российского рынка, недавно пополнилась новой модификацией

Теперь покупателям может быть предложен прицепной тягач Scania с колесной формулой 6x4 для работы в составе 20-метрового автопоезда полезным объемом 120 м³ и вместимостью в 41 европоддон. Предельная конструктивная полная масса автопоезда может доходить до 48 т. Силовым агрегатом грузовика служит 6-цилиндровый дизель SCANIA DC11 03 с непосредственным впрыском топлива через насос-форсунки, наддувом и интеркулером. При рабочем объеме 11 л, мотор развивает мощность 340 л.с. при 1900 об/мин и крутящий момент в 1600 Нм при 1000–1300 об/мин. По токсичности выхлопа мотор отвечает нормам Евро-3. Выбор такого двигателя объясняется тем, что для грузовиков-шасси с силовым агрегатом стандарта Евро-3, стоимость «растаможки» – 5%, тогда как с мотором Евро-2 это уже 10%. Электронное управление впры-

ском топлива также позволяет оснастить машину круиз-контролем, который не ставится на моторы Евро-2, оснащенные механическим ТНВД.

Инициатива создания грузовика в данном исполнении принадлежала фирме «ТатСкан», – представителю Scania в Татарстане. Надо отметить, что данную комплектацию у завода пришлось, что называется, выбивать, так как шведы, например, не могли понять, зачем русские требуют от них грузовик с двумя ведущими мостами. В Западной Европе основной является колесная формула 6x2, но для России схема 6x4 подходит больше, так как за счет второго ведущего моста существенно повышается проходимость автопоезда, что особенно актуально при эксплуатации в Северных регионах или на скользких подъемах. Если же на подъеме автопоезд все-таки забуксовал, то можно отцепить прицеп, отъехать с накатанного места и затем тросом вытянуть прицеп.

Что до цен, то данное шасси (без кузова) обойдется заказчику в 78 000 евро с учетом НДС. Цена полностью комплектного автопоезда (кузов на шасси плюс прицеп), составляет 118 000 евро с учетом НДС.



Международная выставка коммерческого грузового и пассажирского транспорта

Commercial Vehicle
& Bus Trade Fair

9 -12 сентября 2004, г.Москва, Российская Федерация, Выставочный комплекс «Крокус Экспо»

AutoTrans 2004

Организаторы:

ЗАО «Интер Экспо РСПП»



Москва, 103051, Петровский б-р, д. 3
Тел/факс: (095) 970-10-27, 970-10-28
e-mail: auto@inter.expo.ru
<http://www.inter.expo.ru>

International Exhibition Group



Тел.: 203-357-1400
Факс: 203-356-1700
E-mail: info@iegexpo.com
Website: www.iegexpo.com



115533, Москва, проспект Андропова, 22/30
Тел.: (095) 118 0565, (095) 118 3683
info@mirexpo.ru
www.mirexpo.ru

Основные разделы выставки:

- Тягачи
- Прицепы и полуприцепы общего и специального назначения
- Автофургоны общего и специального назначения
- Тенты
- Большегрузный транспорт
- Грузовые автомобили малой грузоподъемности и пикапы
- Специализированный автотранспорт
- Автобусы

- Дорожно-строительная и подъемно-транспортная техника
- Холодильное и отопительное оборудование для транспортных средств
- Дополнительное оборудование
- Индустриальные технологии и оборудование для ремонта техники и компонентов
- Гаражное и сервисное оборудование
- Лизинг и страхование автотранспортных средств
- Специальная литература, каталоги-справочники

Информационная поддержка:

Основные
Средства

5КОЛЕСА

Магистраль



КОЛЁСА

Будни
Бюджет



SCANIA



Scania GRIFFIN

— ЭТО СИЛА

— ЭТО СКОРОСТЬ

— ЭТО ВЫНОСЛИВОСТЬ

Более подробную информацию
спрашивайте в офисе «Скания Лизинг»
и в центрах продаж дилеров SCANIA Россия.

Сегодня при наличии 6 500 Евро
Вы сможете стать обладателем
нового грузового автомобиля **SCANIA Griffin!**

СКАНИЯ ЛИЗИНГ
Москва
(095) 589-5785

ВОЛГАСКАН
Н.Новгород
(8312) 31-7340

НОРДТРАКСКАН

Москва

(095) 473-0000

ДОНСКАН

Ростов-на-Дону

(8632) 96-7582

СКАН-ЮГО-ВОСТОК

М.О., Люберцы

(095) 589-3154

КУБАНЬСКАН

Краснодар

(86162) 5-2796

СКАНИЯ СЕРВИС

г.О., Голицыно

(095) 787-5000

УРАЛСКАН

Екатеринбург

(3432) 79-3150

ПЕТРОСКАН

Санкт-Петербург

(812) 326-1588

СКАНТРАК

Московская

(095) 32-0740

ТАТСКАН

Казань

(8432) 12-0016

СИБИРСКАН

Новосибирск

(3832) 496-280

АРКАДИМ

Хабаровск

(4212) 30-1058

6 500 Евро – это сумма аванса на покупку в лизинг седельного тягача
SCANIA P114GA4x2NA 330, при этом

1 952 Евро – ежемесячный лизинговый платеж,

65 000 Евро – цена седельного тягача
SCANIA Griffin P114GA4x2NA 330.

Мы предлагаем Вам несколько вариантов лизинговых условий,
из которых Вы сами сможете выбрать самый подходящий для Вас вариант!

Сумма аванса может быть от 6 500 до 13 000 Евро,
ежемесячный лизинговый платеж – от 1 952 Евро
до 1 728 Евро соответственно.

Автоцентр IVECO

Продажа новых и
б/у автомобилей
Запасные части
Сервисное обслуживание

Тел./факс: (095) 389-2445
(095) 799-9138
(095) 725-8668

E-mail: m@ivecorussia.com
www.ivecorussia.com



Тел.: (095) 772-0606

КУЗОВНОЙ РЕМОНТ
ПОКРАСКА
ВСЕХ МОДЕЛЕЙ
ГРУЗОВИКОВ
ПРОДАЖА
ПЛАСТИКОВЫХ
ДЕТАЛЕЙ КАБИН



SCANIA VOLVO

«ПАРАДИГМА ХХI век»

ТЕНТЬ

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

переделка под ТИР, установка ворот, бортов

ремонт любой сложности, автопонты, реклама на ПВХ

КАРКАСЫ

ИНПРАС-М

технический центр

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



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

ЗАПЧАСТИ

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

ЗАО «ЧИМ-ТАШ»

Автосервис, запасные части (новые и б/у) и аксессуары для

грузовиков, тягачей и автобусов
Mercedes, MAN, Volvo, Iveco,
DAF, Scania, Ikarus,
осей
ROR
SAF
BPW



экспресс-замена масла

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

ЗАО «ИНТЕРТРАНС ФОРД»

Техническое обслуживание
и ремонт большегрузных
тягачей и п/прицепов



VOLVO
SCANIA



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



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

технический центр «МАСТЕР»

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

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

Тел.: (8632) 47-0869
Тел./факс:
(8630) 5-0169



РАПИД

Продажа автозапчастей для грузовых
автомашин, автобусов и полуприцепов

Mercedes-Benz, MAN, IVECO, SETRA, NEOPLAN, SAF, BPW, ROR

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЯ:

автостекла
топливная аппаратура
детали КПП

Телефон: (095) 510-6828
(095) 510-9838

E-mail: rapidauto@mail.ru

Адрес: 34 км МКАД

ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ ЗАПЧАСТИ

GOOD YEAR

kormoran FULDA

MICHELIN

BRIDGESTONE
Firestone

Восстановление грузовых шин



ЛОРРИ ЛАЙН

УВЕРЕННОСТЬ В НАДЕЖНОСТИ

IVECO DAF

Mercedes-Benz SCANIA

VOLVO

RENAULT

SAF MAN

BPW

ROR

SCAF

MAN



Тел.: (095) 101-3606

Москва, ул. Рябиновая, д. 26

ЕВРОТРЕЙД

БЕЗУПРЕЧНОСТЬ ВО ВСЕМ!

ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ
ИЗ ЕВРОПЫ НА СТОЯНКЕ В МОСКВЕ

**MAN, RENAULT
LAMBERET, SCHMITZ**

ЕВРОПЕЙСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
РАЗЛИЧНЫЕ ПРОГРАММЫ ЛИЗИНГА
АБСОЛЮТНАЯ ЮРИДИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Лиц. ПРИУ №033087 Выд. МЛП ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

(095) 995-32-12

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



VOLVO FH 12

седельные тягачи, 1997 - 2000 г.,

**СЕРВИСНАЯ ИСТОРИЯ
"VOLVO TRUCK Corp."**

**EBRO 2, 380 л. с., ABS,
моторный тормоз VEB,
WEBASTO, бак 900 л.,
круиз-контроль,
электропакет, магнитола.**

www.td-eurotrade.ru

E-mail: info@td-eurotrade.ru



37



Дакаровский котел

...Когда 18 января они, наконец, доедут до Дакара, в официальных протоколах их назовут не финишировавшими, а уцелевшими. До этого они пройдут все круги африканского пустынного ада, окропят равнодушные пески потом и кровью, похудеют на многие килограммы, забудут, что такое сон и до конца поймут всю глубину выражения

«смертельная усталость». А потом, на берегу Розового озера, изможденные, травмированные, дошедшие до пределов всех своих сил, многие из них будут плакать украдкими слезами счастья от осознания того, что они смогли. Смогли пройти этот великий и ужасный Дакаровский котел.

очти три недели бурлили и кипели страсти на ралли-рейде «Телефоника – Дакар 2004». Почти три недели участники гонки жили как на военном положении. Почти три недели семьи участников и миллионы болельщиков фактически не отходили от телевизоров и радиоприемников, чтобы не пропустить не одной сводки из района «боевых действий». Забегая вперед, скажем, что для российской команды «КАМАЗ-мастер» эта гонка была как никогда тяжелой – и как никогда удачной. Однако, обо всем по порядку.

Перед боем

Интрига традиционно начала закручиваться еще до начала гонки, когда команды-участники начали представлять свою технику. И здесь, по общему признанию, по уровню подготовки впереди всех вновь стояла команда «Голуаз Де Рой» на новейших

моделях гоночных грузовиках DAF. Ради испытаний и подготовки этих машин голландская команда даже отказалась от участия в ряде этапов Кубка мира по внедорожным ралли-рейдам и в обстановке секретности с головой ушла в работу. Наконец, 27 ноября в Люксембурге был помпезно презентован результат этой работы – гоночные грузовики DAF CF75.800 FAV 4X4. Машины действительно впечатляли. Так, по сравнению с прошлым годом автомобили удалось облегчить еще на 500 кг, что позволило «дафовским» машинам стать самыми легкими среди всех участников зачета грузовиков. На машины установили новые модификации 12,6-литровых рядных «шестерок» серии XEC 1260, специально разработанных под гоночные грузовики. Двигатели имеют по 4 клапана на цилиндр, непосредственный впрыск топлива с электронным управлением и один турбокомпрес-

сор Garrett с интеркулером. Что до мощности этих моторов, то в прессе циркулировали три цифры: 780, 800 и 880 л.с. Сами «дафовцы» вывесили на Интернет-сайте команды следующие характеристики: мощность двигателей – около 800 л.с. при 1800–2000 об/мин, крутящий момент – около 3200 Нм в диапазоне 1300–1700 об/мин. Кроме этого, специально для грузовиков DAF американская компания FOX создала совершенно новую уникальную подвеску. Внимание, которое команда уделила работам над подвеской вполне понятно, ведь на «Дакаре-2003» у грузовиков DAF было сломано 26 амортизаторов. (Был в арсенале команды и еще один «подарок» для соперников, но о нем – чуть ниже). Амбициозность команды DAF перед гонкой не знала границ. Громкие и уверенные заявления неустанно сотрясали воздух. «Дафовцы» не сомневались в своем превосходстве и

видели себя безоговорочными победителями. Причем, из возможных конкурентов снисходительно упоминалась лишь наша команда «КАМАЗ-мастер». Остальных соперников голландцы, что называется, в упор не видели.

А с чем подходила к «Дакару-2004» сама команда «КАМАЗ-мастер»? Увы, здесь было не до громких речей. В 2003 году была проделана большая и успешная работа над машинами, в результате которой удалось конструктивно доработать грузовики, а также снизить их вес больше чем на 2 т. Но незадолго до старта 26-го «Дакара», начались неприятности.

При подготовке, команда, пожалуй впервые за последнее время, столкнулась с серьезной проблемой срыва поставок комплектующих для сборки гоночных машин. Главным образом это касается двигателя. Ождалось, что на грузовики будет установлен обновленный мотор ЯМЗ





с уменьшенной примерно на 60 кг массой и улучшенной приемистостью. К сожалению, не вышло: двигатель получился неуравновешенный в работе, а поскольку делали его спеша, довести конструкцию до ума к началу гонки в Ярославле, уже не успевали. Пришлось ехать на «Дакар-2004» с прошлогодними моторами. Но эти моторы еще предстояло подготовить перед гонкой. А так как в отличие от DAF, «камазовцы» участвовали практически во всех этапах Кубка мира по ралли-рейдам, с очередной гонки, проходившей в

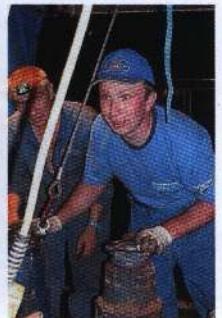
Арабских Эмиратах, «боевые» машины с необходимыми двигателями вернулись в Челны только 9 декабря. На всю подготовку — меньше трех недель! На заводе начался аврал. По договоренности с Ярославским моторным заводом за три (!) дня моторы отвезли в Ярославль, полностью там перебрали, прогнали на испытательном стенде и привезли обратно в Челны. Машины успели собрать в срок, но об их даже минимальных испытаниях уже и речи быть не могло. (Хотя, с другой стороны, нашим спортсменам не привыкать



Здесь нет парадных костюмов и светского лоска. Есть тяжелая работа, делая которую, не стыдно замараться. На фото — механик Александр Запольских



Механик Владимир Голуб



Владимир Чагин

выигрывать гонки на необкатанных машинах).

Также не самым радужным образом выглядели наши грузовики и в сравнении с теми же грузовиками DAF. Несмотря на серьезные работы по облегчению, «КамАЗ-4911» все равно получился тяжелее, чем соперники-голландцы. Мосты «КамАЗов» весили на 1 т больше, ярославская 17,2-литровая «восьмерка» была на 500 кг тяжелее «датчанского» мотора (1350 кг против 850), к тому же, из-за зверского аппетита мотора ЯМЗ (расчетный расход в экстремальных условиях —

130 л/100 км), нашим грузовикам предстояло везти на борту 900-литровый запас топлива, тогда как более экономичные DAF везли с собой запас в 650 л. В сумме, нашим грузовикам «набегало» около 2 тонн лишнего веса, что неизбежно сказывалось на динамике и максимальной скорости, особенно в песках.

Хватало и других «палок в колесах». Так, в соответствии с новыми правилами гонки, в этом году гоночные «КАМАЗы» впервые ехали на «Дакар» с рестрикторами — ограничительными шайбами на входе воздуха в турбокомпрессор, призванными несколько «придушить» двигатель. Из-за этой «удавки», двигатель ЯМЗ терял примерно 50 л.с. самых «лошадок», каждая из которых в гонке — на вес золота.

А тут еще DAF со своим вышеупомянутым «подарочком», от которого хоть стой, хоть падай! Надо напомнить, что после «Дакара 2002» организаторы ралли запретили использовать на грузовиках кузова аэродинамической формы. Пришлось «камазовцам» ставить на свои грузовики «квадратные» кузова, с которыми обтекаемость машин ухудшилась, что сразу отразилось на скорости движения. К тому же, такая «будка» получалась заметно тяже-



лее, что камскому мустангу тоже прыти не добавляло. Но деваться некуда, — правила есть правила!

И тут на гонку DAF заявляет машины с теми самыми, запрещенными обтекаемыми кузовами! Причем «дафовцы» были единственными, кто выставил машины с таким кузовом. Видимо, желание победить в гонке было столь непреодолимым, что команда «Голуз Де Рой» решила «немного забыть» технический регламент гонки. Но самое интересное в этой ситуации было то, что «дафовцы»... получили все официальные разрешения на эти кузова, и техническая комиссия ралли допустила эти машины к старту! Получается, что им такие кузова ставить можно, а нам нельзя?! Как же так? Можно предположить, почему это случилось. Среди многочисленных спонсоров команды Де Роя, есть такие рыночные монстры, как французский табачный концерн Gauloises, крупнейшая общеевропейская сеть станций техобслуживания Euromaster, а также транснациональный нефтяной гигант Total-Elf. Так вот, компании Euromaster и Total-Elf, помимо прочего, это еще и самые крупные спонсоры самого ралли «Телефоника-Дакар 2004»! Чувствуете, откуда ветер дует? Похоже, спонсоры здорово порадели за своих подопечных... В ответ на это, наша команда могла подать официальный протест, но камазовцы решили, что лучше «порвать» на глецов на трассе, чем строчить кляузы.

Вот с такими раскладами выезжала наша команда на гонку. Тревожными были предстартовые проводы: помимо всего прочего, этот



«Дакар» был для челябинских спортсменов тринадцатым по счету...

На поле брани

В этом году, ралли «Телефоника-Дакар 2004» вернулось к своим традициям: старт во Франции, потом череда этапов в Африке и, наконец, финиш в Дакаре, столице Синегала. В своем же стремлении сделать гонку традиционно сложной и насыщенной, организаторы в этот раз, похоже, перестали. Маршрут получился убийственный, к тому же очень длинный: если в прошлом году спортивный караван прошел 17 этапов общей протяженностью 8552 км, то в этом году гонщикам за те же 17 этапов предстояло преодолеть уже 11 052 км, из которых 9 307 км проходились на Африку! Задача усложнялась наличием двух марафонских этапов без технической obsługi и двух этапов, проходившихся без приборов спутниковой навигации GPS.

Однако предстоящие тяготы не испугали участников, которых с каждым годом становится все больше. В этом году на старт выехали 195 мотоциклистов, 142 внедорожника, 63 грузовика и более 160 автомобилей технической поддержки. От команды «КАМАЗ-мастер», кроме двух привычных экипажей в составе Чагина/Якубова/Савостина и Кабирова/Беляева/Камалова, на гонку в этом году был заявлен новый экипаж в составе Ильгизара Мардеева, штурмана Сергея Гири и механика Эдуарда Куприянова. Для Ильгизара Мардеева, к тому же, это была первая дакаровская гонка в качестве пилота. Экипаж выступал на боевой технике, которая также участвовала в зачете спортивных грузовиков, но главной задачей которой была оперативная техническая поддержка на трассе двух первых экипажей, которые ехали только на результат.

Были на «Дакаре 2004» и другие новые имена. Напри-

мер, в этом году в гонке дебютировали новейшие спортивные грузовики Ginaf X 2222. Кроме этого, с каждым годом Дакар штурмует все больше женщин. В этом году слабый пол добрался уже и до зачета гоночных грузовиков! Португалка Элизабет Джасинто выступала пилотом (!) грузовика Renault, а итальянка Элизабет Каракиоло была механиком экипажа, ехавшего на IVECO. Видимо, не дают дамам покоя лавры «железной немки» Ютты Кляйншmidt, которая стала первой женщиной, выигравшей ралли «Дакар»...

Наконец, после всех регистрационных формальностей, 1-го января караван ралли пришел в движение. Первые европейские этапы (в этом году их было три) традиционно носили скорее демонстративный характер. Спецучастки здесь короткие и несложные, и гонщики главным образом позировали перед толпами болельщиков и сотнями телекамер. Настоящий же «Дакар» начался, когда спор-



тивный караван достиг африканских песков. По итогам первых четырех этапов, первым шел младший Де Рой, хотя Чагин с Кабировым и выиграл 1-й и 4-й этапы. Но вскоре, камские гонщики окончательно выдали голландца с лидирующей позиции. Пятый этап выиграл Владимир Чагин, что и позволило ему возглавить общий зачет. 4 минуты 23 секунды проиграл ему на этапе Де Рой, третьим был Де Азеведо. У грузовика Фирдауса Кабирова за 40 км до финиша в борьбе с Де Роем, шел из строя кардан и редуктор переднего моста. Однако

экипажу удалось починить автомобиль и не только самостоятельно добраться до финиша, но и показать четвертый результат. У старшего же Де Роя на этом этапе темпов гонки не выдержали покрышки, что стоило голландцу 43 минуты ремонта и стремительного падения на 29-ое место в классе грузовиков.

Крайне изнурительным и богатым на события выдался 7-ой, самый длинный на «Дакаре 2004» этап по маршруту Тан-Тан – Атар, общей протяженностью 1055 км. Экипажи стартовали ночью на 345-км соединительный

участок из Марокко до Мавритании, откуда давался старт собственно спецучастку длиной 701 км. И снова начинаются жаркие «разборки» между Владимиром Чагиным и Де Роем-младшим. У более легкого DAF преимущество в песках, зато наши отыгрываются на каменистых участках за счет более энергоемкой и прочной подвески. И тут, в пылу борьбы «КамАЗ» Чагина на полном скаку влетает в яму! Страшный удар машина в целом выдержала, но рулевую тягу согнуло в дугу, не говоря о том, как пришлось экипажу. Пока меняли тягу, Де Рой обошел наших, но вскоре и сам застрял в песках.

Проблемы на этом этапе также испытывал экипаж Фирдауса Кабирова, который закончил прошлый, 6-й этап, на третьем месте. От запредельной тряски на его машине лопнул бак, и в песок ушло почти все топливо. Случилось это за 200 км до финиша и стоило часа потерянного времени. Правда, экипажу посчастливилось перехватить местный грузовик,

заправиться от него и продолжить гонку. Но через 15 км на машине отказали тормоза заднего моста. Вновь ремонт, и в итоге Кабиров с большим трудом смог показать только пятый результат на этом этапе.

Что же до Владимира Чагина, то он, несмотря на поломку тяги, этот этап выиграл. Причем на трассе Владимир разошелся так, что в итоге показал 12-й результат в абсолютном зачете ралли! Вторым с отставанием был экипаж Де Азеведо, а третьим, проигрывая Чагину 24 мин, прибыл на финиш Де Рой-младший, который потерял немало времени, откапывая машину из песка. Седьмым примчался «КАМАЗ» Ильгизара Мардеева и от него стало известно, что у Яна Де Роя, похоже, начались серьезные проблемы с машиной. И ночью на бивуак пришло официальное сообщение: у хваленного DAF Де Роя-старшего, не выдержав нагрузок, «умер» двигатель, а это означало сход с дистанции одного из главных претендентов на победу. Вот она, расплата за непомерные амбиции и самоуверенные заявления!

Однако Де Рой-старший был не один, кому пришлось туго в тот день. Трудно описать, каких усилий стоил участникам сверхдлинный седьмой этап. Вконец измотанные тяжелейшим маршрутом экипажи, шли до финиша всю

Функцию основной техники команды выполняет полноприводный «КамАЗ-635050», оснащенный турбодизелем Cummins



Идет «лечебное железноз коня»



ночь. В пять утра, когда истекло отпущенное время прохождения дистанции, до бивуака смогли дойти всего несколько десятков гонщиков. Остальные участники прибывали в лагерь до самого рассвета, причем за поздний финиш их еще и оштрафовали! А впереди ждал лихорадочный предстартовый ремонт, ведь следующий, 8-й этап (Атар – Тиджикиже), был марафонским, а это значило, что на бивуаке в Тиджикиже не будет групп техпомощи. Поэтому, пока механики были рядом, надо было успеть хоть немного подлатать потрепанную технику.

Для камазовцев это тоже была крайне тяжелая ночь. Техники с механиками надолго задержались в песках, и падающие от усталости экипажи вместо отдыха взялись за гаечные ключи и принялись спешно чинить грузовики. Пришлось полностью снимать потекшие топливные баки на автомобилях Чагина и Кабирова, и заваривать швы, причем по алюминию. К часу ночи им на помощь все-таки добрались «камазовские» механики на джипе. И только под утро к лагерю прорвалась главная техничка – «КамАЗ-635050» Николая Страхова. Но, несмотря на все трудности, боевые машины к старту 8 этапа подготовить успели.



...Утро девятого января. Позади – половина гонки. Люди уже на пределе, а впереди их еще ждет девятый, самый длинный на этом «Дакаре» спецучасток Тиджикиже – Нема, а это – 736 км по полному бездорожью. Ряды участников тают на глазах: утром на старт 9-го этапа не выходят около 140 экипажей – рекордные потери! Это и неудивительно: изматывающий тысячикилометровый седьмой этап сильно подорвал силы экипажей, а прошедшая ночь на бивуаке в Тиджикиже без техпомощи, многих добила окончательно. Всего же, на старт в тот день выходят 210 экипажей из 400, стартовавших во Франции. Чтобы участники не скучали, «веселья» им добавляет песчаная буря,

дляющаяся уже второй день подряд...

О том, что творилось на этапе, можно судить по словам Владимира Чагина, скажанным после финиша: «Вернулись, как с войны. На теле нет ни одного живого места: колотило ужасно. Признаюсь, в некоторые моменты было действительно страшно. Хотел последние 30 км до финиша ехать потише, но Семен Семенович говорит: «Гони! Пусть лучше ужасный конец, чем ужас без конца...». Как говорится, без комментариев. Победу же на 9-м этапе праздновал Фирдаус Кабиров. Вторым был Чагин, третьим с отставанием 5 минут 17 секунд пришел Де Рой-младший.

На финише участников ждала новость: два предсто-

ящих в Мали этапа Непа – Мопти и Мопти – Бобо-Диулассо отменялись! Официальное объяснение этому звучало так: в Мали резко активизировались повстанцы, ситуация вышла из-под контроля правительства и есть реальная угроза безопасности спортивного караавана. Поэтому во избежание риска организаторы решили отменить этапы, обойти Мали с севера, выйти к безопасной точке маршрута ралли – столице Мали Бамако, оттуда спуститься на юг в Бобо-Диулассо на территории Буркина-Фасо и провести там запланированный на 12 января регламентом гонки день отдыха. Ходила по бивуаку и еще одна, неофициальная версия: встревоженные

Ильгизар Мардеев



Штурман и руководитель команды Семен Якубов



Механики Найль Багаветдинов (слева) и Рафаил Ильясов





Штурман Айдар Болев



Механик Михаил Масюдов



Фирдаус Кабиров

потерями спортивного кара-
вана, организаторы отменили
этапы, чтобы дать оставшимся
участникам побольше време-
ни на восстановление сил и
ремонт техники. Надо сказать,
что какой бы не была реаль-
ная причина, решение было
правильное и своевременное.
Многие гонщики уже были на
границе срыва, а техника на
границе слома. Если бы этапы не
отменили, потери в рядах
спортсменов могли приобрести
катастрофический характер, и неизвестно, сколько
участников вообще дошло бы
до Дакара. А так измученные
экипажи получали три дня бес-
ценной передышки.

Но все хорошее имеет при-
вычку заканчиваться, и 13 ян-

варя зализавшие раны и под-
латавшие технику участники
вновь отправились в пески, на
трассу 12 этапа гонки. Утром
на старт вышли 77 мотоцикли-
стов, 72 экипажа на внедо-
рожниках и 41 грузовик – все,
что осталось от могучего ка-
равана, стартовавшего 1 ян-
варя во Франции.

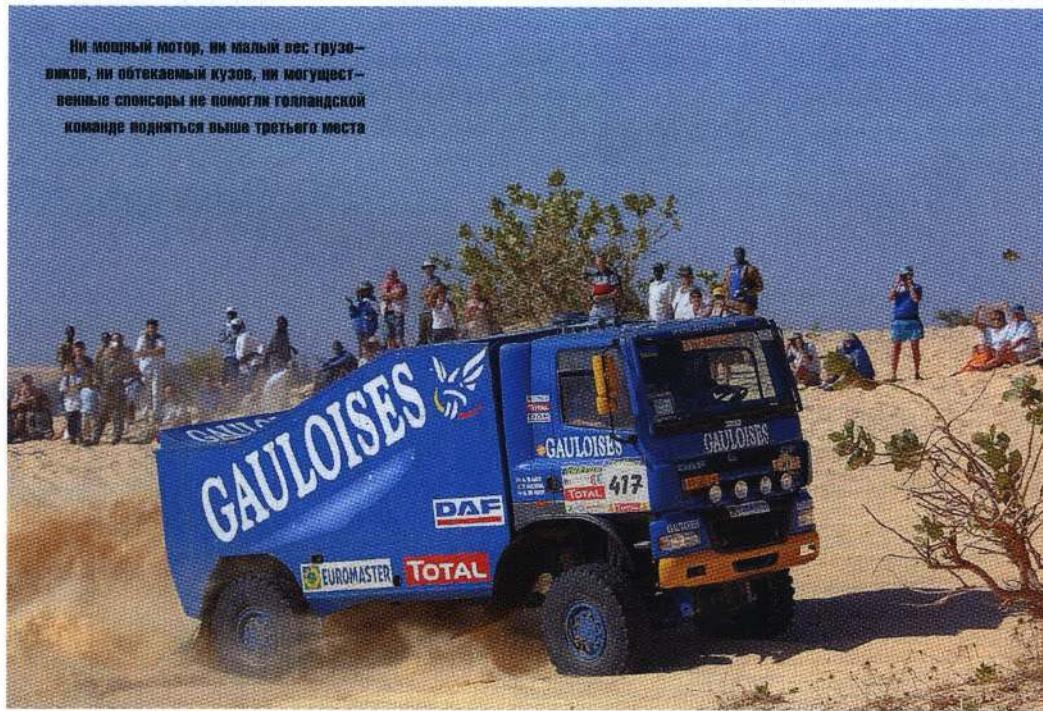
Ночью перед стартом у ме-
хаников «камазовской» ко-
манды был очередной бес-
сонный аврал. На всех трех
гоночных грузовиках для про-
филактики поменяли задние
редукторы. На машине Каби-
рова заодно сменили и пе-
редний редуктор, в котором
появился посторонний шум.
Грузовик Чагина несколько
дней назад перенес такой

удар, что согнулась балка пе-
редней оси! Пришлось пол-
ностью перебрать передний
мост. Поменяли потекший
топливный бак на машине
Кабирова. Возились долго:
бак пришлось снимать с тех-
нички, но он оказался мень-
ше, и пришлось немало по-
стараться, чтобы этот бак
встал на новом месте. Когда
караван после отмены этапов
шел обходными путями до Ба-
мако, дорога была такой, что
от зубодробительной тряски
на машинах повылетали под-
фарники, начали откручиваться
панели, дождем посы-
пались сорванные заклепки...
Все это тоже предстояло чи-
нить. Не выдержав трясушки,
«скончался» сварочный аппа-
рат. Вот почему не полу-
чились заварить швы на топлив-
ном баке в машине Кабири-
ова и пришлось снимать бак с
технички. Кроме этого, заме-
нили все колеса и часть гид-
ропневматических стоек под-
весок. На грузовике Кабири-
рова поменяли местами задние
и передние стойки. Задние
амортизаторы помягче, и сде-

лали это было для того, чтобы
хоть немного снизить удар-
ные нагрузки на травмиро-
ванную спину Фирдауса.
Справедливости ради надо
сказать, что с травмами по-
звоночника ехали чуть ли не
все наши гонщики. Послед-
ние дни гонки многие кама-
зовцы, так сказать, плотно
«сидели на игле», то есть по-
стоянно принимали большие
дозы обезболивающих пре-
паратов в виде таблеток и
уколов. По-другому никак,
без лекарств люди уже не вы-
держивали. Особенно тяжело
приходилось Сергею Савос-
тину, у которого на одном из
предыдущих этапов после
очередного жуткого удара на
трассе оказалось сломано
ребро, причем удар также
серезно отразился и на вну-
тренних органах. После тако-
го, человеку прямая дорога
на больничную койку, но
Сергей все равно остался в
строю до конца. Каких усилий
ему это стоило, можно толь-
ко догадываться...

Но до финиша еще пред-
стояло дойти. Перед стартом
12 этапа положение в общем
зачете грузовиков выглядело
так: Чагин – первый, второй
идет Андре Де Азеведо, тре-
тьим держится голландский
экипаж Герардуса Де Роя.
Фирдаус Кабиров шел в об-
щем зачете грузовиков чет-
вертым и от Де Роя-млашего
его отделяли всего 2 мин 47
сек. Поэтому на этом и сле-
дующих этапах Кабирову
предстояло рисковать и
ехать на пределе возможнос-
тей, чтобы отыграть этот не-
большой отрыв у Де Роя, вы-
биться за 5 дней до финиша
на третье место в «грузовом»
зачете и закрепиться там. Яс-
но, что такая же цель стояла
и перед Карелом Лопрай-
зом, чья Tatra проигрывала

Ни мощный мотор, ни малый вес грузо-
виков, ни обтекаемый кузов, ни могущес-
твенные спонсоры не помогли голландской
команде подняться выше третьего места



голландскому грузовику около 10 мин.

Но в тот день экипаж Кабирова шансов соперникам не оставил: этап выиграли, Де Роя догнали и опередили на финише на 4 мин 48 сек, что и позволило нашим гонщикам занять вожделенное третье место в общем зачете. Таким образом, голландец съезжал на 4-е место, а сзади его подпирал Карел Лопраиз на Tatra, который держал пятый результат. Шестым надежно держался экипаж Ильгизара Мардеева.

На тринадцатом этапе все чуть не пошло наперекосяк. Нет, все-таки есть в этом числе что-то бесовское. Как победитель прошлого этапа, Фирдаус Кабиров, первым стартовал утром, в 5 час. 13 мин., тринадцатым (!) в абсолютном зачете ралли, на тринадцатый этап тринадцатого для команды «Дакара»! (Вот и не верь после этого в мистику...). Следом рванул вдогонку Де Азеведо, который закончил прошлый этап на втором месте. После первой сотни километров Кабиров опережал бразильца на 10 мин, но тут на «КамАЗе» пробивает колесо. Экипаж Фирдауса ставит запаску, проезжает несколько километров, въезжает в деревню и возле одного из домов колесо «ловит» зарытый в землю металлический штырь – второй прокол! А запасных колес в машине больше нет! Спас ситуацию вовремя подлетевший Ильгизар Мардеев на боевой технике. Но время все равно было потеряно: Карел Лопраиз опередил Кабирова и выиграл этап. Вторым был Де Азеведо, а вот третьим, проиграв бразильцу 12 мин. 30 сек. на финиш пришел Ильгизар Мардеев, который впер-

ые стал призером гонки! Победа же Лопраиза вновь отбрасывала экипаж Киброва на четвертое место в общем зачете, а это означало, что борьбу за «бронзу» надо начинать заново.

Тогда еще никто не ожидал, какой перелом в накалившейся до предела борьбе грузовиков наступит на следующий день, на 14-ом этапе Айоун-Эль-Атроус – Тиджижа со спецучастком длиной 548 км. Сразу после старта, в борьбе за третье место сцепились Кабиров и Де Роймладший. Вот что рассказал на финише этапа сам Фирдаус: «Трасса была просто замечательная, не было сумасшедшей тряски, препятствия не нарушали плавности хода. Первые 300 км ехали в таком темпе, что удалось обогнать всех соперников из лидирующей группы – и DAF, и Tatra. Так продолжалось до огромного солончака протяженностью 38 километров. Накануне организаторы предупредили: его нужно обязательно обехать, иначе они не ручаются за последствия. Объезд был указан и в «легенде» (карта маршрута, прим. ред). Мы, как законо послушные гонщики, поехали в объезд. А там сплошные ямы, бугры, камни... Ехали, ехали, выехали на трассу. А на ней – следы грузовиков: DAF и Tatra проскочили солончак напрямую! Мы снова на педаль газа. За 100 километров до финиша снова всех догнали и обогнали».

Таким образом, выиграв этап, Фирдаус Кабиров отдавывал себе третье место в общем зачете грузовиков, но тут получила продолжение история с солончаком. На этом этапе комиссары гонки проверили наших гонщиков

на предмет правильности прохождения маршрута. Причем выяснилось, что наших конкурентов «на вшивость» никто не проверял, поскольку, как заявили «контроллеры», такой задачи перед ними не ставилось! Прибыв на финиш этапа, команда «КАМАЗ-мастер» подала протест в оргкомитет гонки с требованием проверить и всех остальных соперников. Организаторам деваться было некуда, и по результатам общей проверки всплыли интереснейшие детали: и Де Роймладший, и Де Азеведо, и Лопраиз на трассе неоднократно «резали углы»! В итоге разбирательства Лопраизу и Де Азеведо влепили по 25 мин, а Де Рою – 20 минут штрафного времени. С этого момента дела у команды Tatra покатились под откос. До этого этапа в общем зачете Де Азеведо уверенно держался на втором месте, а на третье место претендовал его товарищ по команде Лопраиз. А тут оба разом выпадали за пределы тройки лидеров, а с третьего на второе место в общем зачете перемещался экипаж Фирдауса Кабирова!

С последними надеждами засечься за призовые места «татровская» команда простились на 15-м этапе, когда Ло-

праиз и Де Азеведо из-за поломок потеряли в песках по несколько часов. На 15 и 16 этапах лучшим вновь был Кабиров, а на финишном, коротком 17 этапе, все уже ехали в пол-накала, так как вся ярость борьбы уже осталась позади и можно было не торопиться: Кабиров закончил этап 13-м (опять тринадцать!), а Чагин вообще был 17-м.

И вот он, долгожданный финиш, за который было отдано так много сил. Но оно того стоило: экипаж Владимира Чагина занял на пьедестале почета первое, а экипаж Кабирова – второе места! Тринадцатый «Дакар», вопреки суевериям, стал для нас вдвойне золотым, ведь за все годы участия в ралли «Дакар» наша команда ни разу не добивалась такого успеха!

Третье место на подиуме сумел-таки отвоевать Герардус Де Рой, для которого «бронза» стала хоть каким-то утешением за фактический позор команды, которая так хорорилась на старте гонки.

Совершенно неожиданным стало четвертое место экипажа Ильгизара Мардеева! И это – в дебютной гонке, хотя задач показать такой высокий результат перед Ильгизаром не ставилось! Что тут еще скажешь? Браво, КАМАЗ!



«...И как бороться с этими русскими?! Думай, Де Рой-младший, думай!»



СКОЛЬКО СТОИТ

Сергей Кухарский

46

MAN

Уважаемые читатели! С этого года мы начинаем публиковать таблицы усредненных цен на грузовую технику различных европейских производителей в зависимости от комплектации и года выпуска (последние 10 лет). Вашему вниманию будут представлены цены на седельные тягачи (2-, 3-осные), самосвалы (3-, 4-осные), бетономиксера и развозные грузовики.

Цены на подержанную технику MAN

Прежде чем проанализировать цены, разберемся в системе обозначения грузовой техники MAN. В этой системе используется буквенно-цифровая индексация. Рассмотрим эту индексацию на примере модели MAN 19.414FLLT/N.

1) Первые цифры (одна или две), стоящие перед точкой, говорят о полной массе одиночного автомобиля в тоннах. В нашем случае, эта масса – 19 тонн.

2) После точки следуют три цифры: первые две указывают на окружную мощность двигателя в десятках лошадиных сил. Мощность двигателя рассматриваемой модели – 410 л.с.

3) Третья цифра указывает серию кабины. На «нашей» модели стоит кабина четвертой серии.

| | | | | | | | |
|---------------------|-------|---|---|---|---|----|---|
| полная масса | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| мощность | 19.41 | 4 | F | Ц | T | /N | |
| серия кабины | | | | | | | |
| серия машины | | | | | | | |
| тип шасси/подвески | | | | | | | |
| назначение автомоб. | | | | | | | |
| спец. испол. шасси | | | | | | | |

4) Первая буква индекса, стоящего после цифр, указывает серию машины. Всего здесь может стоять одна из трех букв: L, M или F:

- L обозначаются все грузовики серии L2000;
- M – грузовики из серии M2000 (в том числе и автомобили с кабиной от F2000);
- F – все модели серии F2000.

Кроме того двойными буквами кодируются 3- и 4-осные автомобили серии F2000:

- DF – шасси 6x4;
- VF – 4-осные шасси.

Рассматриваемая нами модель принадлежит к серии F2000.

5) Вторая (или третья в случае вариантов DF и VF) буква кодирует тип шасси:

- V – означает, что оно дополнено еще одной (кроме первой) управляемой осью;
- N – указывает на наличие самоустанавливающейся оси тележки;

Таблица 1: Ставка ввозной таможенной пошлины на прицепы и полуприцепы

| | |
|--|------------------------------|
| 1. Полуприцепы полной массой более 15 т и длиной более 13,6 м | Прочие прицепы и полуприцепы |
| 2. Полуприцепы-рефрижераторы с внутренним объемом не менее 76 м ³ | в том числе прицепы- |
| 3. Новые прицепы полной массой более 15 т | и полуприцепы-цистерны |
| 10% | 15% |

Таблица 2

| дизельные, с полной массой: | | | | | |
|-----------------------------|-------------|---------------|------------|----------------|-----|
| до 5 тонн | 5 – 20 тонн | свыше 20 тонн | бензиновые | прочие (шасси) | |
| новые | б/у | новые | б/у | | |
| 10% | 15% | 10% | 10% | 15% | 15% |

Таблица 3

| | |
|---|--------|
| Тягачи с нагрузкой на седельно-сцепное устройство не менее 9 тонн и выбросами | Прочие |
| вредных веществ не более: CO – 4 г/кВтч; CH – 1,1 г/кВтч; NOx – 7 г/кВтч | |
| 5% | 15% |

- А кодирует полноприводное шасси.

В нашем примере ни одной из этих букв нет. Это значит, что «наша» автомобиль имеет шасси с колесной формулой 4х2.

Следующей буквой (буквами) кодируется тип подвески:

- L – это смешанная рессорно-пневматическая (задний мост);
- LL – полная пневмоподвеска;
- P – гидропневматическая.

«Наша» машина имеет пневмоподвеску всех колес.

6) Последняя буква (буквы) говорит о назначении автомобиля:

- C – обычное шасси или модель с грузовой платформой;
- K – самосвал с трехсторонней разгрузкой;
- K-HK – самосвал с задней разгрузкой;
- K-L – самосвал с устройством для самопогрузки;
- T или S – седельный тягач;
- W – шасси для перевозки сменных кузовов;
- P – автомобиль с кузовом для перевозки легковых машин.

В нашем случае речь идет о седельном тягаче.

7) В случае специального исполнения шасси, дополнительные буквы, стоящие после знака «/», информируют нас об этом. Они обозначают:

- E – шасси с односторонней ошиновкой задних колес;
- G – полноприводное шасси высокой проходимости;
- CNG указывает на наличие двигателя, работающего на сжатом газе;
- N информирует о низкой, а M – о средней высоте рамы.

«Наш» тягач – с низкой рамой.

Таким образом, после расшифровки мы получаем, что машина MAN 19.414FLLT/N – это седельный тягач серии F2000 полной массой 19 тонн, с двигателем в 410 л.с., с пневмоподвеской всех колес, низкой рамой и кабиной 4-ой серии.

С расшифровкой определились. Теперь непосредственно о ценах на технику. Цена автомобиля (Z) равна: $Z=A+B+C+D+E$, где:

- A – цена автомобиля в Европе;
- B – таможенная пошлина. Для разной техники она разная (в пределах 5 – 15% от цены автомобиля). Таким образом, $B=(0,05...0,15)\times A$;
- C – НДС (налог на добавленную стоимость). До 2004 года его ставка равнялась 20%. С нового года она уменьшилась

на 2% и стала равна 18%. Таким образом, сейчас НДС равен: $C=0,18\times(A+B)$;

- D – сборы за таможенное оформление. Они равны 0,15% от стоимости автомобиля. $D=0,0015\times A$;
- E – цена за доставку. В статье рассматриваются цены на автомобили MAN в Германии и в Голландии. Цена за доставку автомобиля из Германии колеблется в пределах 1500–2500€. При доставке автомобиля из Голландии придется выложить около 700€ за переправу на пароме тягача ($\approx 100-130\text{€}$ за 1 метр длины автомобиля) и 500–700€ за доставку автомобиля своим ходом из Финляндии.
- Постановлением Правительства Российской Федерации с 14 февраля 2004 г., ставки ввозных таможенных пошлин на грузовые автомобили, с момента выпуска которых прошло более 7 лет равны 1 евро за каждый cm^3 объема двигателя.

Далее речь пойдет о комплектации автомобилей. Сначала о двигателях. Официально нормы Евро были введены в 1993 году. Тогда же были запрещены так называемые «нормы Евро-0». Таким образом, двигатели на технику MAN соответствуют следующим экологическим нормам:

- Евро-0 – грузовики, выпущенные до 2-й половины 1993 года;
- Евро-1 – грузовики 1993 – 1-ой половины 1996 г.в.;
- Евро-2 – грузовики 2-ой половины 1996 – 2000 г.в.;
- Евро-3 – грузовики 2001 – начало 2004 годов выпуска.

Теперь о ценах. Грузовая техника в Голландии стоит дешевле, чем в Германии в среднем на 15–20%. Дело в том, что немцы более тщательно следят за техническим состоянием своих автомобилей и в процессе эксплуатации вкладывают больше денег в техническое обслуживание. Следует учесть также и то, что в Голландии в большинстве случаев уместен торг. В Германии тяжело найти продавца, желающего торговаться. Если, например, вы нашли грузовик за 20000€, то в Голландии можно договориться купить его тысяч за 15–17. В Германии же он так и будет стоить – 20 тысяч, в лучшем случае вам скинут 500€.

Все цены на подержанные автомобили зависят только от пробега, года выпуска и общего состояния автомобиля. Чем больше пробег, тем дешевле автомобиль. Комплектация абсо-



лютно не влияет на цену поддержанной техники от 2 лет и старше.

Несколько слов об оценке автомобиля на таможне. Она происходит следующим образом. Допустим, вы купили автомобиль за 15000€. На таможне вы предъявляете документ, который подтверждает покупку и в котором указана цена автомобиля. Далее на таможне смотрят в Schwack liste, в котором указаны цены на эти и другие автомобили, и если цена вашего автомобиля в этом каталоге будет выше (допустим, 20000€), чем реальная, то таможенная пошлина с налогами взимается по каталогу. Если же в каталоге цена ниже (допустим, 10000€), чем та, за которую вы купили автомобиль, то таможенная пошлина и налоги взимаются уже с реальной цены (той, за которую вы приобрели автомобиль). Как правило, Schwack liste завышает реальную стоимость грузового автомобиля на 20–40%.

Бетономиксера

Ставка ввозной таможенной пошлины на бетономиксера, также как и на все спецмашины (автокраны, эвакуаторы), составляет 15% от стоимости миксера. Среднегодовой пробег бетономиксеров значительно меньше среднегодового пробега самосвалов из-за специфики работы. Поэтому средний пробег миксера составляет 30–50 тыс. км в год. Трехосные миксеры дешевле четырехосных в среднем на 4000–6000€. Поэтому можно сказать, что за каждую дополнительную ось придется доплачивать 5000€.

Развозные грузовики

Ставка ввозной таможенной пошлины на развозную технику (фургоны, автомобили с опрокидывающимися бортами и кузовом, автовозы, шасси, контейнеровозы цистерны, бортовые, коневозки и пр.) представлена в табл. 2.

Среднегодовой пробег развозных грузовиков составляет 60–80 тыс. км. Что касается комплектации, то на любой фур-

гон можно установить гидролифт. Установка стандартного гидролифта (1,5 тонны) обходится в 1500€. Но наличие или отсутствие гидролифта мало влияет на цену поддержанной машины. Фургоны, как правило, бывают изотермическими или мебельными. Разница в цене между этими фургонами составляет в среднем от 500 до 1500€ в зависимости от их состояния и пробега.

Самосвалы

В таблице представлены цены на наиболее распространенные модели самосвалов: 3-осную модель 26.403 (с 1996 года) и 4-осные 35.372 (с 1993 по 1995 года) и 35.414 (с 1999 года). Трехосники дешевле четырехосников в среднем на 3–5 тысяч €. Среднегодовой пробег самосвалов – 50–100 тыс. км. Ставку таможенной пошлины на самосвалы смотрите в табл. 2.

Седельные тягачи

Ставка ввозной таможенной пошлины на тягачи представлена в табл. 3.

Тягачи с кабиной Commander в среднем дороже F2000 на 1000–1500€.

Пробег тягачей составляет в среднем 100–150 тыс. км. в год. Пробег менее 80 тыс. км в год практически нереален. Поэтому, если на десятилетнем тягаче встретится пробег менее 800000 км., то это значит, что либо одометр был скручен, либо уже идет второй круг.

Если седельный тягач MAN серии F2000 имеет полную массу 17 или 18 тонн, то это значит, что данная модель – не что иное, как английский праворульный вариант. Такие машины переделывают в странах Прибалтики, в Польше или в России.

Теперь о семействе TGA. На большинстве моделях стоит бортовой компьютер. В таблице представлены средние цены в Москве на три модели: а) с двигателем в 410 л.с. и кабиной IX; б) с двигателем в 460 л.с. и кабиной XXL; в) с двигателем в 460 л.с. и кабиной IX.

БЕТОНОМИКСЕРА MAN

| Год выпуска | Модель | Кол. ф-ла | Пробег в среднем, тыс. км | Средняя цена автомобиля | | Средняя цена автомобиля в Москве, купленного в | |
|-------------|--------|-----------|---------------------------|-------------------------|----------|--|----------|
| | | | | Голландия | Германия | Голландии | Германии |
| 1993 | 25.272 | 6x4 | 440 | 25000€ | 30000€ | 36000€ | 43000€ |
| | 32.322 | 8x4 | 440 | 30000€ | 36000€ | 43000€ | 51000€ |
| 1994 | 25.272 | 6x4 | 390 | 27000€ | 33000€ | 38000€ | 47000€ |
| | 32.322 | 8x4 | 390 | 35000€ | 42000€ | 50000€ | 59000€ |
| 1995 | 25.272 | 6x4 | 350 | 30000€ | 36000€ | 43000€ | 51000€ |
| | 32.322 | 8x4 | 350 | 40000€ | 48000€ | 56000€ | 67000€ |
| 1996 | 32.343 | 8x4 | 310 | 47000€ | 57000€ | 66000€ | 80000€ |
| 1997 | 32.343 | 8x4 | 270 | 52000€ | 63000€ | 73000€ | 88000€ |
| 1998 | 32.343 | 8x4 | 240 | 58000€ | 70000€ | 82000€ | 98000€ |
| 1999 | 32.364 | 8x4 | 200 | 65000€ | 78000€ | 91000€ | 109000€ |
| 2000 | 32.364 | 8x4 | 170 | 70000€ | 84000€ | 98000€ | 117000€ |
| 2001 | 32.364 | 8x4 | 130 | 77000€ | 93000€ | 108000€ | 130000€ |
| 2002 | 32.364 | 8x4 | 90 | 85000€ | 102000€ | 119000€ | 142000€ |
| 2003 | 32.364 | 8x4 | До 50 | 95000€ | 115000€ | 132000€ | 160000€ |

РАЗВОЗНЫЕ ГРУЗОВИКИ MAN

| Год выпуска | Пробег в среднем, тыс. км | Средняя цена модели 8.153 | | | Средняя цена модели 8.163 | | |
|-----------------------------------|---------------------------|---------------------------|----------|--------|---------------------------|----------|--------|
| | | Голландия | Германия | Москва | Голландия | Германия | Москва |
| 1996 | 510 | 8000€ | 10000€ | 13000€ | 9000€ | 11000€ | 15000€ |
| 1997 | 440 | 10000€ | 12000€ | 16000€ | 11000€ | 13000€ | 17000€ |
| 1998 | 370 | 12000€ | 14000€ | 19000€ | 13000€ | 16000€ | 21000€ |
| 1999 | 310 | 14000€ | 17000€ | 22000€ | 15000€ | 18000€ | 23000€ |
| 2000 | 250 | 17000€ | 21000€ | 27000€ | 17000€ | 21000€ | 27000€ |
| 2001 | 190 | 19000€ | 23000€ | 29000€ | 20000€ | 24000€ | 30000€ |
| 2002 | 120 | 24000€ | 29000€ | 37000€ | 25000€ | 30000€ | 38000€ |
| 2003 | до 60 | 28000€ | 34000€ | 43000€ | 30000€ | 36000€ | 45000€ |
| Средняя цена модели 12.192 | | | | | | | |
| 1993 | 700 | 7000€ | 9000€ | 12000€ | 8000€ | 10000€ | 13000€ |
| 1994 | 640 | 11000€ | 13000€ | 17000€ | 12000€ | 15000€ | 19000€ |
| 1995 | 570 | 15000€ | 18000€ | 23000€ | 15000€ | 18000€ | 23000€ |
| Средняя цена модели 14.192 | | | | | | | |
| 1993 | 700 | 10000€ | 12000€ | 16000€ | 11000€ | 13000€ | 21000€ |
| 1994 | 640 | 13000€ | 16000€ | 21000€ | 14000€ | 17000€ | 25000€ |
| 1995 | 580 | 16000€ | 19000€ | 25000€ | 17000€ | 21000€ | 30000€ |

САМОСВАЛЫ MAN

| Год выпуска | Пробег в среднем, тыс. км | Средняя цена автомобиля | | Средняя цена автомобиля в Москве, купленного в | |
|----------------------------|---------------------------|-------------------------|----------|--|----------|
| | | Голландия | Германия | Голландии | Германии |
| Модель 26.403 (6x4) | | | | | |
| 1996 | 650 | 30000€ | 36000€ | 43000€ | 51000€ |
| 1997 | 550 | 37000€ | 44000€ | 52000€ | 62000€ |
| 1998 | 470 | 45000€ | 54000€ | 63000€ | 76000€ |
| 1999 | 400 | 52000€ | 62000€ | 73000€ | 87000€ |
| 2000 | 320 | 60000€ | 72000€ | 84000€ | 101000€ |
| 2001 | 230 | 69000€ | 83000€ | 96000€ | 116000€ |
| 2002 | 150 | 80000€ | 96000€ | 112000€ | 134000€ |
| 2003 | до 80 | 90000€ | 108000€ | 125000€ | 150000€ |
| Модель 35.372 (8x4) | | | | | |
| 1993 | 800 | 18000€ | 22000€ | 26000€ | 32000€ |
| 1994 | 720 | 23000€ | 28000€ | 33000€ | 40000€ |
| 1995 | 650 | 29000€ | 35000€ | 41000€ | 50000€ |
| Модель 35.414 (8x4) | | | | | |
| 1999 | 400 | 60000€ | 72000€ | 84000€ | 100000€ |
| 2000 | 320 | 70000€ | 84000€ | 98000€ | 118000€ |
| 2001 | 240 | 78000€ | 94000€ | 109000€ | 130000€ |
| 2002 | 160 | 87000€ | 105000€ | 121000€ | 146000€ |
| 2003 | до 80 | 95000€ | 115000€ | 132000€ | 160000€ |

СЕДЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ MAN

| Год выпуска | Пробег в среднем | Средняя цена модели 19.372 | | | Средняя цена модели 19.472 | | |
|-------------|------------------|----------------------------|----------|--------|----------------------------|----------|--------|
| | | Голландия | Германия | Москва | Голландия | Германия | Москва |
| 1993 | Свыше | 6000€ | 7000€ | 10000€ | 10000€ | 12000€ | 15000€ |
| 1994 | 950 | 9000€ | 11000€ | 14000€ | 12000€ | 14000€ | 18000€ |
| 1995 | тыс. км | 12000€ | 14000€ | 18000€ | 15000€ | 18000€ | 23000€ |



Серия F2000

СЕДЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ MAN

| Год выпуска | | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-------------------------------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Среднегодовой пробег, тыс. км | | 340 | 450 | 550 | 660 | 740 |
| Средняя цена | Голландия | 15000€ | 16000€ | 19000€ | 24000€ | 27000€ |
| модели 19.403 | Германия | 18000€ | 19000€ | 22000€ | 29000€ | 32000€ |
| Средняя цена | Москва | 22000€ | 24000€ | 26000€ | 34000€ | 43000€ |
| Средняя цена | Голландия | 17000€ | 18000€ | 20000€ | 26000€ | 30000€ |
| модели 19.463 | Германия | 20000€ | 21000€ | 24000€ | 31000€ | 36000€ |
| Средняя цена | Москва | 25000€ | 27000€ | 30000€ | 38000€ | 46000€ |
| Средняя цена | Голландия | 17000€ | 24000€ | 30000€ | 42000€ | 53000€ |
| модели 26.463 [6x4/2] | Германия | 20000€ | 29000€ | 35000€ | 50000€ | 63000€ |
| | Москва | 26000€ | 35000€ | 45000€ | 61000€ | 75000€ |

Если, опираясь на формулу расчета таможенных и налоговых платежей, просчитать с калькулятором конечные цены на грузовики в России, взяв за основу цены на них в Европе, то по многим позициям в наших таблицах получается несоответствие: цена машины в России меньше, чем должна быть. Дело в том, что мы брали цены с площадок продаж в лоб и по факту. Существуют различные способы снизить закупочную цену на поддержанную технику, такие как складка машин оптом или все подряд погонными метрами. Другой вариант – покупка «убитого» грузовика с последующим косметическим ремонтом для продажи. Главное, чтобы он не сломался до продажи. С другой стороны, мало кто в России таможнят грузовики в лоб и платит все пошлины – таможенники тоже живут не на одну зарплату.

Что касается новых таможенных пошлин на грузовики старше 7 лет, то это постановление ставит крест на ввоз в Россию таких машин. Поддержка отечественного производителя по-русски. Но это мы уже проходили, причем не так давно. В течении 2-3 месяцев на внутреннем рынке будут появляться грузовики старше 7 лет без пробега по России, завезенные до 14 февраля 2004 г. Но совершенно ясно, что по таким таможенным платежам импортные подержанные грузовики такого возраста завозить не будут из-за значительного их удорожания.



Тел: (095) 746-39-44, 505-45-13
Т/Ф: (095) 528-03-57, e-mail: 99auto@mail.ru

ИЗГОТОВЛЕНИЕ И РЕМОНТ

-Тенты, каркасы, ворота.

-Увеличение, уменьшение объема кузова.

-Работы по сцепке тягача, полуприцепа и прицепа в автопоезд L=24 т.

-Ремонт прицепной техники: ходовая, тормозная система, электрооборудование, ABS, сварочные работы.



Изготовление, размещение рекламы на вашем авто.

СЕДЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ MAN СЕРИИ TG-A

| Год выпуска | Пробег в среднем, тыс. км | Ориентировочная цена в Москве. Модели: |
|-------------|---------------------------|--|
| | | TGA410LX (18.463) (26.463) |
| 2001 | 350 | 83000€ 92000€ 112000€ |
| 2002 | 240 | 90000€ 97000€ 126000€ |
| 2003 | до 120 | 98000€ 106000€ 140000€ |



ОХРАНА

автобаз, складов, территорий
Кинологи с собаками (кавказы, среднеазиаты)
Корма, консультации, организации питомников
т.: (095) 518 5874

РЕССОРЫ И ПОЛУРЕССОРЫ

автозапчасти для грузовиков, MB, MAN, VOLVO, DAF, IVECO, SCANIA, прицепов и полуприцепов, осей ROR, SAF, BPW.



Горьковское шоссе, д. 1, (100 м от МКАД)
Тел./факс: (095) 730-2668, Тел.: (095) 725-0012, 517-4147
e-mail: chudakov@mtu-net.ru

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ

Москва,
Ленинградское шоссе,
дом 227.
Тел.: (095) 938-6162,
304-1329
E-mail:
moscow@gruzavto.ru

WABCO

KNORR-BREMSE

ГРУЗАВТО
ОГУЗАВТО

PHOENIX

GOODYEAR



ВМЕСТЕ ДЛЯ РОССИИ

www.vh-daf.ru

DAF

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

- НОВЫЕ ТЯГАЧИ И ГРУЗОВИКИ DAF

- НОВЫЕ ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ

- ПОДДЕРЖАННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

**ФИНАНСИРОВАНИЕ НОВОЙ И БЫВШЕЙ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНИКИ
ПОДДЕРЖАННЫЕ ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ
СО СТОЯНКИ В МОСКВЕ**



СЕРВИС ЦЕНТРЫ

ТВЕРЬ

тел. (0822) 374 824 С.-ПЕТЕРБУРГ
моб. 8 910 6461314 тел. (812) 370 1510

ГЛАВНАЯ ВЫСТАВКА ЮГА РОССИИ

14-18 АПРЕЛЯ / РОСТОВ-НА-ДОНЕ

**ЯРМАРКА
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ
ТЕХНИКИ**



автоФОРМУЛА 2004

ОРГАНИЗАТОР: ВЦ БИЗНЕС-АРТ

E-mail: bisart@don.ru тел./факс: (8632) 65-41-46, 65-05-76, 65-51-04, 65-53-14

официальная поддержка: АДМИНИСТРАЦИЯ РО

- МАШИНЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
- ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И МЕХАНИЗМЫ, САМОХОДНЫЕ МАШИНЫ
- БАЗОВЫЕ МОДЕЛИ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, АВТОБУСОВ, МИНИАВТОБУСОВ
- АГРЕГАТЫ, УЗЛЫ И КОМПЛЕКТУЮЩИЕ
- НАВЕСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- ВАРИАНТЫ КОМПЛЕКТАЦИИ БАЗОВЫХ МОДЕЛЕЙ, ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, АВТОБУСОВ, МИНИАВТОБУСОВ
- ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ
- КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА И МАШИНЫ
- ГРУЗОПОДЪЕМНАЯ ТЕХНИКА
- ШИНИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И СПЕЦТЕХНИКИ
- РУЧНЫЕ И АВТОМАТИЧЕСКИЕ МОЙКИ

спонсоры:

Спрос на иномарки: объективные факторы рынка

Преимущество техники иностранного производства неоспоримы, и с этим ничего не по-делаешь. Технические показатели подвижного состава иностранного производства практически по всем показателям превышают аналогичные показатели российских автомобилей. Российской технике удается успешно конкурировать только за счет цены, но не качества. Вместе с тем, и при приобретении импортной техники в большинстве случаев можно найти разумный компромисс между ценой и качеством...

52

Отечественные производители, не могут, да и неизвестно, смогут ли вообще, конкурировать с западными производителями по качеству и разнообразию производимой продукции. Это объективный взгляд на ситуацию, обусловленный уровнем технологий наших заводов и состоянием российской экономики. Говорить об этом можно только с сожалением, но это так... Даже единичные положительные моменты, — сборка иностранных грузовиков и автобусов на наших предприятиях, например, в Зеленограде, Питере, Калининграде — не в состоянии

сколько-нибудь серьезно влиять на общую ситуацию.

Правительственная концепция развития российского автопрома, опубликованная в 2002 году, предусматривает постепенный переход отечественной автотехники на нормы Евро-4 к 2008 г. Этот документ, — в целом, шаг вперед. Концепция теоретически направлена на поддержку отечественного производителя. Поддержка не сама по себе, а «за счет кого-то». Получилось, что этот «кто-то» — наш же российский автоперевозчик, желающий эффективно работать, перевозить грузы, а не решать проблемы, связанные с ремонтом автомоби-

ля... Коммерческая техника «возит деньги» и, как правило, чем эффективнее она работает, тем быстрее «отбывает» деньги, вложенные в ее приобретение. И ее приобретение — вопрос не престижа, не прихоти, а именно финансовой эффективности.

В Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, по поводу принятия концепции развития Автопрома отреагировали так: «Это давно надо было сделать, российские двигатели отстают от европейских на три поколения. Поэтому, международные перевозчики покупают только иномарки, т.к. наши машины в Европу просто непускают».

Однако, благодаря постепенному внедрению в РФ жестких евростандартов, и в России станет легче дышать, а наша техника начнет постепенно «подтягиваться» в мировому уровню.

С 17 февраля 2004 года вводятся запретительные пошлины на технику с моторами стандарта Евро-1. Наша техника фактически является морально устаревшей, но только для Европы. А основные продажи все-таки приходятся на машины стандарта Евро-2.

И здесь перед покупателем встанет практический вопрос: при небольшой разнице в стоимости на чем остановить свой выбор, — на новой отечественной маши-



не или поддержанном магистральном тягаче европейского производства?

В итоге, на сегодняшний день спрос на коммерческую технику иностранного производства остается достаточно высоким. Это обусловлено объективными факторами технического превосходства европейской техники (ее высоким ресурсом и надежностью, комфортом), также и субъективными факторами, главный из которых, – ограничение въезда российской техники в страны центральной Европы, из-за несоответствия их характеристик действующим экологическим нормам.

Для тех транспортных компаний и частных владельцев, кто определился в приоритетах собственной деятельности и сделал свой выбор, не менее остро встает вопрос: где и как приобрести импортную технику (как новую, так и поддержанную).

Мы готовы обеспечить недовлетворенную потребность российского автомобильного рынка техникой иностранного производства. Мы успешно продаем технику более 10 лет. Наша компания предлагает технику «из первых рук», т. е. непосредственно из европейских транспортных компаний, обновляющих свой парк, а также со специализированных аукционов. Таким образом, закупочная цена достаточно выгодная. Вся техника в обязательном порядке проходит предпродажную подготовку, и имеет все необходимые разрешения и допуски к работе. Техническое обслуживание продаваемой техники проводится в городе Мир (Бельгия), на станции «Den Otter Trucks».

Нашим покупателям мы предлагаем не только стандартный ассортимент – седельные тягачи, прицепы и полуприцепы, изотермы, самосвалы, бетоносмесители – но и любую специфичную технику под потребности конкретных перевозчиков (перевозка молока, бензина, стройматериалов, скота и т. д.)

Фирма «Vland&Berg corporation», являясь аккредитованным агентом на аукционе коммерческой техники, выступает еще и официальным дилером компаний MAN, DAF, MB, Scania и Volvo в Бельгии, Нидерландах, Люксембурге. В наличии всегда имеется не менее 300 единиц коммерческой техники. Выбрать действительно есть из чего!

Помимо этого, мы предлагаем полный пакет услуг, связанных с приобретением техники: от визовой поддержки и билетов в Европу до транспортировки автомобилей и прицепного состава до портов Финляндии, Прибалтики или России, а при необходимости и таможенное оформление в России. Возможна отправка и получение Вами техники, без вашего приезда к нам, на основании договора поставки (предоплата), заключенного в нашем представительстве в РФ. Собственные продажи «поддерживаются» Московской лизинговой компанией «Пром-РегионЛизинг».

Владислав Давыдов,
Глава представительства в РФ
«Vland & Berg Corporation»
Московский офис:
ООО «Навигатор-Холланд»,
Земляной вал, 65-1
Тел.: (095) 915 20 82
915 00 84
Факс: (095) 915 57 01

Правительство Челябинской области,
администрация г. Челябинска
и Выставочный центр "Восточные Ворота"

ДЕВЯТАЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

АВТО 2004, БЕЗОКОЛОНКА ГРУЗОВИК

26-30 мая
г. Челябинск

Место проведения

ледовый и тренировочный залы
Дворца спорта "Юность"
(Свердловский пр., 51)
легкоатлетический манеж
(ул. Энгельса, 22)

Тел. ф. (3512) 63 75 12, 63 75 18

66-67 83, 78 76 05

E-mail: expof@chelsi.ru

<http://www.chelsi.ru>





Mixer по-корейски

На августовском автосалоне в Москве российский дистрибутор Hyundai – «Hyundai КомТранс» продемонстрировал бетоносмеситель HD 270. Что это за машина?

Mиксер построен на специальном строительном шасси серии HD270 с колесной формулой 6x4 и полной массой 27 900 кг. Машина оснащена корейским бетоносмесительным барабаном объемом 7 м³, который приводится от вала отбора мощности двигателя. Гидропривод – производства фирмы ZF.

Для облегчения водительских будней, автомобиль стандартно оснащается кабиной со спальным местом, чтобы было где отдохнуть во время долгих стоянок. Комфорт обеспечивают водительское сиденье на пневмоподвеске, кондиционер,

магнитола, отделка панели приборов «под дерево», спальное место с подогревом (!) и штатной подушкой. Между сиденьями установлен вместительный вещевой отсек с крышкой-столиком и парой подстаканников.

Силовым агрегатом служит проверенный в российских условиях безнаддувный дизель-мотор V8 серии D8AY с механическим ТНВД. При рабочем объеме 16 л мотор развивает 320 л.с. при 2200 об/мин и крутящий момент 1100 Нм при 1400 об/мин. Двигатель отличается умеренным аппетитом: расход топлива полностью груженого автомобиля, по трассе составляет примерно 28–29 л/100 км, порожний автомобиль «ест» по шоссе





25–26 л на «сотню». Для зимней эксплуатации предусмотрен предпусковой подогреватель и дополнительный топливный фильтр-сепаратор с обогревом.

Одним из основных аргументов в пользу корейских автомобилей по-прежнему остается высокое качество за умеренные деньги. Так, данный растаможенный ав-

томобиль стоит \$70 000. Да, это дороже, чем, скажем, новая отечественная техника, но за такие деньги покупатель приобретает комфортную, надежную ма-

шину, для которой пробег в миллион километров – нормальное явление, тогда как для нашей техники это скорее исключение, чем правило.

HYUNDAI КОМПАКТРАНС

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

Комфорт и качество Hyundai проверено российскими дорогами.



County 12-28 мест



Express HSX 28-45 мест

АВТОБУСЫ ГРУЗОВИКИ



Миксеры 7-9 куб. м

СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА



Грузовики 2,5-100 т

КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА

ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ

ЭВАКУАТОРЫ

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, 255-2650, 255-2912, факс: (095) 255-2697.
E-mail: hyundai@comtrans@mif-net.ru

Технический центр: Москва, шоссе Энтузиастов, 23. Тел.: (095) 730-5059, факс: (095) 232-6489. E-mail: service@corbina.ru

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

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

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ НА ВЗАЙМОВЫГОДНЫХ УСЛОВИЯХ





Новые ВОЛАТЫ

Владимир Чехута

Фото автора, а также из архивов МЗКТ и EMPL (Austria)

МЗКТ (Минский завод колесных тягачей) можно смело причислить к конверсионным предприятиям, которые с честью выдержали нелегкие рыночные испытания перестроенных лет.

Завод начал отсчитывать свою историю с 1959 года, когда в недрах МАЗа организовалось глубоко законсперированное производство специальных колесных тягачей. Статус же отдельного предприятия МЗКТ получил только в 1991 году.

Пе́зкое сокращение военных заказов (доля их доходила до 95%), заставила конструкторов и менеджеров завода искать пути, вернее заказы в сфере народного хозяйства. Тогда же стало ясно, что применение модульной схемы конструирования, то есть максимальное использование унифицированных се-

рийных узлов, будет оптимальным для удовлетворения потребностей рынка. Это новшество позволило, варьируя различными модификациями двигателей, агрегатов трансмиссий и кабин, создать новую гамму не только полноприводных машин (на чем ранее специализировался завод), но и шасси с колесными формулами 6x4 и 8x4.

Продолжая развивать конструкции знаменитого «Урагана», конструкторы создали целое семейство грузовиков «Волаты» (с белорусского это слово переводится – БОГАТЫРЬ), в котором сохранялась основная компоновка МАЗ-543, а вместо спартанских военных кабин, начали применять более комфортабельные мазовские, а также новые, более экономичные дизельные агрегаты.

Идея совершенствования хорошо освоенных конструкций имела свое воплощение, когда пару лет назад появился «внук Урагана» – полноприводной тягач МЗКТ-742953 (8x8), предназначенный для перевозки тяжелой гусеничной техники массой до 70 тонн. В автомобиль был встроен двигатель Mercedes-Benz OM 444 LA, мощностью 680 л.с. вместе с гидромеханической короб-

кой передач Allison M6610AR (шесть передач вперед и две назад). Кабина, установленная на тягаче не мазовская, а собственного изготовления, из стеклопластика.

Весной 2003 года серия, начатая этим тягачом, дополнилась шасси 790986 (8x8), на которое, по заказу арабской компании смонтирован эвакуатор австрийской фирмы EMPL, предназначенный для эвакуации различного типа автомобилей, тягачей, самоходных гаубиц и другой техники, находящихся в эксплуатации в вооруженных силах. На машине установлен немецкий дизель Deutz BFSM 1015C мощностью 400кВт (544 л.с.) с коробкой Allison HD4560P (пять передач вперед и одна назад), шины Michelin 23,5R25 XLB, – как правило, применяемые для пустынной эксплуатации.



MZKT-65271 (8x8) с колтюбиновой установкой

Самосвал МЗКТ-6515 (8x4) минчане освоили в 1992 году. По выпущенному количеству, эти автомобили можно причислить к самым тиражируемым на заводе. Естественно, что за годы производства самосвал неоднократно модернизировали, приспособливая его к требованиям рынка. Последняя версия 65151 появилась не так давно. У этого грузовика ярославский дизель 7511.10 мощностью 400 л.с., соответствующий нормам Евро-2, а также усиленные задние мосты, каждый из которых выдерживает нагрузку 13 тонн, вместо 11 на предыдущей версии. Добавлю, что объем кузова «углевоза» – 16,5 м³ (у «асфальтовоза» – 12 м³), а масса перевозимого груза – 25 тонн.

Продолжая тему тружеников стройплощадок, хочу отметить новый самосвальный

автопоезд с боковой разгрузкой. Опытный образец такой сцепки в содружестве с нефтекамским заводом (НЕФАЗ), создан в прошлом году. Да, только перспективным проектом, с изготовителем самосвальных кузовов из камазовской вотчины, это не стало. В 2003 году появился аналогичный автомобиль на шасси МЗКТ-692371 (8x4) и трехосный прицеп CAT-135, изготовленные совместно с бобруйским заводом ОАО CAT (что в 130 км от Минска). Автопоезд может разгружаться на две стороны, при этом масса перевозимого груза самосвала составляет 21,5 тонны, а прицепа 21 тонна. Боковые борта кузовов автопоезда могут быть выполнены сплошными с верхней навеской или двухстворчатыми с гидроприводом и управлением из кабине водителя.

Модельный ряд грузовиков, выпущенных МЗКТ на шасси 8x4 довольно велик. Это разнообразные крановые шасси, 20-тонный автопливозаправщик с прицепом МЗКТ-80161-40, 8-кубовый автобетононосмеситель (кстати, уже есть проект 10-кубового), автомобиль-контейнеровоз с гидроприводом механизма разгрузки-погрузки, автомобиль-сортировщик, а также упомянутые самосвалы. Весной этого года его дополнил новый седельный тягач МЗКТ-692374, предназначенный для перевозки тяжелых неделимых грузов по дорогам с твердым покрытием. Двигатель у него ЯМЗ-7513 (Евро-2), коробка механическая ЯМЗ-239, кабина мазовская и самая интересная характеристика – нагрузка на седло 27 тонн! Напомню, что у известного тягача МАЗ-64229

(6x4) этот параметр в пределах 14,5 тонн.

Много лет, начиная с первого многоосного шасси МАЗ-535, завод выпускал только бесклапонные автомобили. Но в 1997 году эту традицию нарушили, выпустив уникальный конвенциональный тягач 74135 (8x8) для тендера в ОАЭ. В 1998 году последовал еще один «нарушитель традиций» – самосвал МЗКТ-6525 (6x6). Постройка данной машины воплотила стремление завода создать капотный автомобиль с соблюдением дорожных габаритов, что и было достигнуто: ширина грузовика составила 2500 мм. Сегодня, на рынок продаются две новых модификации самосвала, созданные на основе МЗКТ-6525. Это МЗКТ-652511-011 с кузовом ковшового типа и МЗКТ-652511-010 с кузовом, оборудованным ги-



Самосвал МЗКТ-652511 (6x6)



Самосвал МЗКТ-65151 (8x4)

Самосвал САТ-134 с двухсторонней разгрузкой, буксирующий трехосный прицеп САТ-136



дроприводом заднего борта. У обоих моделей присутствует эффективная система обогрева кузова (для предотвращения примерзания груза к автомобилю), что подтвердили удачные испытания в условиях сурового севера. Грузоподъемность обоих самосвалов – 21 тонна, объем кузова тоже одинаков – 12 м³. Двигатель ЯМЗ-7511.10 мощностью 400 л.с. и коробка передач МЗКТ 65151. Полный привод и односкатная шиновка машин обеспечивают им хорошую проходимость в условиях бездорожья. Особо хочу отметить комфорт в кабине водителя. Это автономный отопитель, удобство и функциональность систем управления, подпрессоренная кабина, а также сидение с множеством регулировок. Кабина у обеих автомобилей из стеклопластика собственного изготовления. Она конечно будет подороже, чем те же металлические мазовские. С другой стороны для предприятия с гибким производством, как МЗКТ, выпускающего немного машин, а большинство по единичным и малосерийным заказам, это возможность сделать грузовик максимально удовлетворив требования покупателя, а не ставить его перед выбором: мазовская со спальником или без него. Стоит добавить, что пластик, по сравнению металлом, обладает лучшей шумо- и теплоизоляцией и технология гораздо экономичнее, так как изготовление новой кабины не требует огромных затрат на проектирование и изготовление штампов.

Сравнительно недавно на заводе разработали и выпускают на небольшой частной фирме Фидмаш (г. Минск), шасси МЗКТ-65271 (8x8) грузоподъемностью 29,5 тонн под монтаж колтюбиновых установок (ремонт нефтекважен). Двигатель – ЯМЗ 7511.10, кабина мазовская короткая, ширина автомобиля – 2500 мм. Кстати, Брянский завод колесных тягачей не смог предложить Фидмашу аналога: у россиян под данную грузоподъемность нашлось только пятиосное шасси БЗКТ-69096 (10x8) с шириной машины 3027 мм.

Полтора года назад начались испытания нового семейства грузовых шасси МЗКТ-8021 (6x6), МЗКТ-80211 (6x6) и МЗКТ-8022 (4x4). Грузоподъемность первых двух составляет 18,5 тонн, последнего 10 тонн. Двигатель у МЗКТ-8021/80211 – 400-сильный ЯМЗ-75117.10, агрегатированный с гидромеханической 5-ти ступенчатой коробкой передач Allison HD 4560P. Позади стеклопластиковой кабины находится монтажная платформа, длина которой превышает 6 м.

От предыдущих моделей эта серия автомобилей отличается меньшим диаметром колес. Спрос на автомобили на рынке гражданских и военных заказов показал, что завод искал новую нишу правильно. Изготовители комплекса ПВО «Печера» уже применили эти шасси в качестве транспортеров, а недавний заказ оборонщиков, ведущих модернизацию систем ПВО С-125 за рубежом, позволяет планировать серийное производство данных автомобилей.

В заключение обзора новинок минского завода колесных тягачей хотел бы сказать, что в производственной программе предприятия присутствуют автомобили, которые разработаны несколько лет назад и новинками уже не являются, а также большая гамма прицепной техники.

легковые и грузовые автомобили
прицепы и полуприцепы
автобусы
МОТО- и велотехника
запчасти и аксессуары
оборудование и комплектующие
СТО и оборудование

а также

ведущие компании и специалисты,
коммерсанты
и профессиональная пресса

27·30
апреля
В МИНСКЕ

Х СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ВЫСТАВКА
"Автошоу2004"



БЕЛЭКСПО

Я. Купалы, 27

www.belexpo.by

(375-172) 34-30-09,
234-72-26;

e-mail:
autofair@belexpo.by

International
RADIO

ДЛЯ ТЕХ, КТО ЗНАЕТ МИР МАШИН

автошоу

International Business And Exhibition Center

NIZHEGORODSKAYA
YARMARKA



Международный Деловой Выставочный Центр

НИЖЕГОРОДСКАЯ
ЯРМАРКА

КОНГРЕСС

В рамках выставки
«АВТОФОРУМ 2004»
пройдет:

«ФЕСТИВАЛЬ ТЮНИНГА»

Фестиваль
«Самавто НН -2004»
самодельная, старинная,
экзотическая
авто-мототехника

Фестиваль «No Limits»
drag racing
(уличные гонки)

С АВТОФОРУМ 2004

28 мая - 1 июня

2004



СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ
ВЫСТАВОЧНЫЕ ПРОЕКТЫ:

XII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «АВТОСАЛОН»
XII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «АВТОТЕХСЕРВИС»
V МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «АВТОКОМПОНЕНТЫ»

603086, Нижний Новгород, ул. Совнаркомовская, 13

Тел.: (8312) 775-880, 775-588, 775-589 Факс: (8312) 775-586, 776-635

E-mail: olegsport@yarmarka.ru dvl@yarmarka.ru URL: <http://www.yarmarka.ru>

Несостоившийся длиннобазники

Валерий Васильев

В редакцию журнала «Автотрак» обратился наш постоянный читатель, который просил прояснить ситуацию с производством и реализацией на московском АМО «ЗИЛ» длиннобазых моделей среднетоннажных грузовиков.



Карантин машины с комплектом
заказного оборудования

Здравствуй, редакция журнала «Автотрак».

Зовут меня Козлов Иван, я из Брянска. Мне 42 года, более 20 лет работаю только на грузовиках. Регулярно покупаю ваш журнал. Недавно я оказался в тупиковой ситуации. Решил вам написать. В журнале «Отечественные грузовики» №1 за 1997 я увидел фото «ЗИЛ-43314 Б». Эта модель мне очень понравилась. Я пытался заказать ее на заводе для себя, но безуспешно. В коммерческом отделе сказали, что такую модель не выпускают, даже толком не выслушали. И вот я задаюсь вопросом: почему они рекламируют модель, а под заказ делать не хотят? Эта модель подошла бы для моей работы. Я ведь знаю, что собрать такую модель в заводских условиях не составит труда.

Дорогая редакция, проясните ситуацию. Очень на вас надеюсь.

С уважением,
Иван Козлов

Начнем с того, что в производственной программе практически всех компаний, выпускающих грузовые ав-

томобили, имеются модификации с удлиненной колесной базой. Такие машины используются для перевозки крупных партий штучных товаров или грузов, геометрические размеры которых не позволяют разместить их в кузовах стандартных моделей. Автомобили подобного типа хоть и выпускаются в относительно небольших количествах, все же пользуются устойчивым спросом у транспортников.

Нельзя не отметить, что на столичном ЗИЛе в течение ряда лет серийно выпускался ЗИЛ-130Г с увеличенной до 4500 мм колесной базой (у базового образца она составляла 3800 мм). Такой же вопрос возник и после начавшегося в конце 80-х годов прошлого столетия производства нового семейства грузовиков ЗИЛ-4331 со стандартной колесной базой 4500 мм. И вот, в 1992 году специалисты Конструкторско-экспериментального производства завода создали новые версии среднетон-

нажников ЗИЛ-4332А, ЗИЛ-43322А и ЗИЛ-4331Б с более вместительными грузовыми отсеками. У первых двух колесная база выросла до 5600 мм, у последнего она достигла 6100 мм. При этом зиловские инженеры пошли не по пути удлинения несущей рамы стандартного грузовика, как это делается обычно, а использовали доработанную раму автомобиля большего класса ЗИЛ-133Г4 (6x4) грузоподъемностью 10 т. Это избавляло от многих проблем, связанных с усилением рамы для повышения ее прочности и в случае необходимости создавало резерв для увеличения полезной нагрузки машины.

Самой маломощной силовой установкой комплектовался ЗИЛ-43322А, в подкапотном пространстве которого находился 6-литровый 150-сильный бензиновый двигатель ЗИЛ-508.10 с микропроцессорной системой зажигания. Он агрегатировался с механической 5-ступенчатой коробкой

передач. Две другие модификации оснащались V-образным дизелем ЗИЛ-645, рабочим объемом 8,74 л, развивавшим мощность 185 л.с. Механическая 9-ступенчатая коробка передач с планетарным демультипликатором передавала крутящий момент на задний ведущий мост с блокировкой дифференциала, передаточное отношение которого могло иметь три значения: 5,29, 5,86 или 6,33. Такой же ведущий мост применялся и на бензиновой версии. Тормозная система была дополнена антиблокировочным устройством.

Возросшая до 6720 кг снаряженная масса ЗИЛ-4331Б потребовала усиления подвески. Количество листов рессор осталось прежним, однако их ширина увеличилась с 77 до 90 мм. Зато размеры деревянной грузовой платформы, которую заимствовали от ЗИЛ-133Г4, теперь стали 6100x2323x572 мм против 4692x2356x575 мм у кузова ЗИЛ-4331, выполненного из стали. Для облегчения по-

грузочно-разгрузочных работ имеются семь откидных бортов, кроме этого, передний из них имеет высоту, достаточную для предотвращения смятия кабины при опрокидывании грузовика. Помимо этого, платформа могла оборудоваться съемным трубчатым каркасом и тентом. В задней подвеске использовался стабилизатор поперечной устойчивости. Понятно, что маневренные качества несколько снизились — неизбежная плата за повышенную грузовместимость.

Различия между ЗИЛ-4331Б, а также ЗИЛ-4332А и ЗИЛ-43322А заключались не только в размере колесной базы. Первый из них имел удлиненную на полметра кабину с двумя спальными полками, два других оснащались стандартным вариантом, в котором при желании могла устанавливаться откидная спальная полка. Таким образом, ЗИЛ-4331Б был ориентирован на междугородных перевозчиков, что при наличии вместительного грузового отсека делало машину

достаточно эффективной при работе на дальних расстояниях. Трехместная кабина на подвесивалась к раме с помощью торсионов и амортизаторов, а сиденье водителя снабжено индивидуальной подвеской с регулируемой жесткостью и механизмами пространственного изменения положения подушки и спинки. По заказу монтировался дополнительный обогреватель. Наружные зеркала заднего вида имели электрообогрев, а фары оборудовались гидрокорректорами

Длиннобазые разновидности, кроме названных, предполагалось комплектовать 200-сильным дизелем ЗИЛ-6454 с увеличенным до 9,56 л рабочим объемом двигателя и V-образной дизельной «шестеркой» ЯМЗ-236, развивающей мощность 195 л.с.

Для более взыскательных заказчиков был изготовлен образец ЗИЛ-4331Б с наружным противосолнечным козырьком, аэродинамическим дефлектором на крыше, боковыми противоподкатными брусьями и объем-

ным стеклопластиковым бампером, в котором размещались прямоугольные основные фары и дополнительные противотуманные. Такое же оснащение в качестве опции намечалось устанавливать и на другие модели. Дальнейшее развитие этих конструкций должно было идти по пути увеличения грузоподъемности до 8 т. С этой целью планировалось использовать мосты и элементы подвески от трехосного ЗИЛ-133Г4.

В 1995 г. АМО «ЗИЛ» объявил, о том, что началась конвейерная сборка упомянутых моделей. Но победные реляции продолжались недолго. Ни серийное производство, ни штучный выпуск так и не были налажены. Впрочем, изготовить по индивидуальному заказу длиннобазый грузовик на заводе берутся, однако по заявлению представителей «Торгового дома АМО «ЗИЛ», машину не поставят на учет в ГИБДД, поскольку она не обладает нормативной легитимностью. А жаль, автомобиль наверняка бы нашел своего покупателя.

Технические характеристики длиннобазых среднетоннажников ЗИЛ

| Параметры/модель | ЗИЛ-4332А | ЗИЛ-4331Б |
|---------------------------------|-----------|-----------|
| Грузоподъемность, кг | 6000 | 6000 |
| Снаряженная масса, кг | 5775 | 6720 |
| Полная масса, кг | 12000 | 12720 |
| Распределение полной массы, кг: | | |
| на переднюю ось | 4000 | 8000 |
| на заднюю ось | 4200 | 8520 |
| Колесная база, мм | 5600 | 6100 |
| Радиус поворота по оси | 10,0 | 10,5 |
| следа переднего колеса, м | | |
| Максимальная | | |
| скорость, км/ч | 95 | 85 |
| Расход топлива | | |
| при скорости | | |
| 60 км/ч, л/100 км | 18,4 | 23,0 |



ЗИЛ-4331Б с колесной базой 6100 мм



Цены на отечественные грузовые автомобили

| Автомобиль | Кол. | Полная | Двигатель, | Мощн., л. с. | ≈цена, \$ |
|--|------|----------|-----------------------------|--------------|-------------|
| | ф-ла | масса, т | раб. объем, см ³ | min | max |
| Иж 2717 комби | 4x2 | 1,75 | УМПО-331, 1700 | 85 | 3500 4700 |
| ВИС-2345 бортовой | 4x2 | 1,79 | ВАЗ-2103, 1452 | 71 | 5500 6400 |
| ВИС-2347 бортовой | 4x2 | 1,69 | ВАЗ-21083, 1500 | 68 | 5800 6900 |
| ГАЗ-2705 Газель | | | | | |
| 3-мест., цельномет. фург. | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 7800 8900 |
| 7-мест., цельномет. фург. | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 8100 9200 |
| ГАЗ-32213 Газель (микроавтобус) | | | | | |
| 9-мест. | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 8700 9200 |
| 14-мест. | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 9000 9300 |
| 16-мест. | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 9100 10200 |
| ГАЗ-2217 Соболь «Баргузин» | | | | | |
| 6-мест., цельномет. | 4x2 | 2,8 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 9200 9900 |
| 10-мест., цельномет | 4x2 | 2,8 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 8600 8800 |
| ГАЗ-2752 Соболь, фург. | 4x2 | 2,8 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 8200 9200 |
| ГАЗ-3302, бортовой | 4x2 | 3,5 | ЗМЗ-4063, 2290 | 110 | 7000 7800 |
| ЗИЛ-5301 Бычок | | | | | |
| Цельнометаллический | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д245.12, 4750 | 108,8 | 10200 11600 |
| Шасси | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д245.12, 4750 | 108,8 | 9300 10100 |
| Промтоварный (фург.) | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д245.12, 4750 | 108,8 | 10400 11900 |
| Изотермический (фург.) | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д245.12, 4750 | 108,8 | 10500 13400 |
| Бортовой | 4x2 | 6,95 | ММЗ-Д245.12, 4750 | 108,8 | 9500 12400 |
| ЗИЛ (модель ЗИЛ-43) | | | | | |
| Шасси | 4x2 | 11 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 10600 11700 |
| Бортовой | 4x2 | 11 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 10800 12200 |
| Промтоварный (фург.) | 4x2 | 11 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 11400 13100 |
| Изотермический (фург.) | 4x2 | 11 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 11700 13600 |
| ЗИЛ 442160 сед. тягач | 4x2 | 11 | ЗИЛ-508.10, 5970 | 150 | 11700 11700 |
| КамАЗ | | | | | |
| КамАЗ-54115, сед. тягач | 6x4 | 19,3 | КамАЗ-740.13, 10857 | 260 | 20700 21600 |
| КамАЗ-6460 сед. тягач | 6x4 | 26 | КамАЗ-740.50, 11760 | 360 | 38900 38900 |
| КамАЗ-43114 шасси | 6x6 | 15,4 | КамАЗ-740.11, 10857 | 240 | 28500 28800 |
| КамАЗ-53229 шасси | 6x4 | 24 | КамАЗ-740.11, 10857 | 240 | 23800 24500 |
| КамАЗ-43114 бортовой | 6x6 | 15,4 | КамАЗ-740.11, 10857 | 240 | 30200 31200 |
| КамАЗ-43118 бортовой | 6x6 | 20,64 | КамАЗ-740.13, 10857 | 260 | 27400 28200 |
| КамАЗ-53215 бортовой | 6x4 | 19,3 | КамАЗ-740.13, 10857 | 260 | 23500 23900 |
| КамАЗ-55102, самосвал | 6x4 | 15,5 | КамАЗ-740.11, 10857 | 240 | 25900 26900 |
| КамАЗ-55111 самосвал | 6x4 | 22,2 | КамАЗ-740.11, 10857 | 240 | 25300 26700 |
| КамАЗ-65115 самосвал | 6x4 | 24,45 | КамАЗ-740.11, 10857 | 240 | 28600 30400 |
| КамАЗ-6520 самосвал | 6x4 | 33,1 | КамАЗ-740.51, 11760 | 320 | 43600 43600 |
| МАЗ | | | | | |
| МАЗ-543203 сед. тягач | 4x2 | 36 | ЯМЗ-236БЕ, 11150 | 250 | 20000 22200 |
| МАЗ-544008 сед. тягач | 4x2 | 18 | ЯМЗ-7511, 17240 | 400 | 33400 33900 |
| МАЗ-543208 сед. тягач | 4x2 | 18 | ЯМЗ-7511, 17240 | 400 | 30500 31000 |
| МАЗ-543240 сед. тягач | 4x2 | 16 | ЯМЗ-238ДЕ, 14866 | 330 | 26200 26600 |
| МАЗ-642290 сед. тягач | 6x4 | 24 | ЯМЗ-238ДЕ, 14866 | 330 | 33700 37500 |
| МАЗ-642208 сед. тягач | 6x4 | 24 | ЯМЗ-7511, 17240 | 400 | 36600 39800 |
| МАЗ-437040 бортовой | 4x2 | 10,1 | ММЗ-Д245.9, 4750 | 136 | 16400 18000 |

| | | | | | | |
|-----------------------|-----|-------|------------------|-----|-------|-------|
| МАЗ-533702 бортовой | 4x2 | 16 | ЯМЗ-236НЕ, 11150 | 230 | 18300 | 19800 |
| МАЗ-533603 бортовой | 4x2 | 16,5 | ЯМЗ-236БЕ, 11150 | 250 | 21800 | 24100 |
| МАЗ-533630 бортовой | 4x2 | 19,5 | ЯМЗ-238ДЕ, 14866 | 330 | 26400 | 27200 |
| МАЗ-630300 бортовой | 6x4 | 24,5 | ЯМЗ-238ДЕ, 14866 | 330 | 37100 | 38400 |
| МАЗ-555102 самосвал | 4x2 | 16 | ЯМЗ-236НЕ, 11150 | 230 | 16500 | 18300 |
| МАЗ-555140 самосвал | 4x2 | 16 | ЯМЗ-236НЕ, 11150 | 230 | 18700 | 19200 |
| МАЗ-551605 самосвал | 6x4 | 26 | ЯМЗ-238ДЕ, 14866 | 330 | 35900 | 37700 |
| МАЗ-551603 самосвал | 6x4 | 26 | ЯМЗ-236БЕ, 11150 | 250 | 34200 | 35900 |
| КрАЗ и Урал | | | | | | |
| КрАЗ-6322 бортовой | 6x6 | 22,73 | ЯМЗ-238Д, 14866 | 368 | 36500 | 38300 |
| КрАЗ-6443 сед. тягач | 6x6 | 27,96 | ЯМЗ-238Д, 14866 | 368 | 37100 | 37700 |
| КрАЗ-6510 самосвал | 6x4 | 24,88 | ЯМЗ-238М2, 14866 | 266 | 30200 | 31600 |
| Урал-4320 бортовой | 6x6 | 14,9 | ЯМЗ-236НЕ, 1149 | 257 | 28600 | 32900 |
| Урал-44202 сед. тягач | 6x6 | 15,26 | ЯМЗ-236НЕ, 1149 | 257 | 30300 | 30900 |
| Урал-5557 самосвал | 6x6 | 16,3 | ЯМЗ-236НЕ, 1149 | 257 | 31600 | 32900 |

Сергей Кухарский

ПРОДАЖА ПОЛУПРИЦЕПОВ

- импортных
- тентованных
- рефрижераторных
- новых
- б/у

Раменский район, аэропорт Мячково
Тел.: (095) 796-2384
(095) 130-5401
(095) 552-9888
Факс: (095) 182-2317
www.trucks.d2d.ru e-mail: ay@d2d.ru



ООО «РЕФТРАНССЕРВИС»

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



ТЕХ-ДИЗЕЛЬ

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

BOSCH
LUCAS
ZEXEL



фирма "ТракМоторс"

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ, АВТОБУСОВ И СПЕЦТЕХНИКИ

MB



Scania



Volvo

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

MAN

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

KHD

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

Iveco

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

Daf

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

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

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

 **SCANIA**

В Ростове на Дону

ГРУЗОВЫЕ а/м, СПЕЦТЕХНИКА, АВТОБУСЫ
НАДЕЖНО ЭКОНОМИЧНО ЭФФЕКТИВНО

T/Ф. 96-75-82; моб. 298-103
гарантия, сервис, запчасти, лизинг.



ТОНАР ЗДЕСЬ, ТОНАР ТАМ, ТОНАР ВСЮДУ!

сли сегодня кто-то еще и не знает, ничего о ТОНАРЕ, так это только от лени душевной. Не знать ТОНАР – значит не видеть вокруг себя жизни. ТОНАР всюду, поскольку его продукция для народа. А народ нуждается в ней. Его технику действительно знают давно. О ней много говорят, иногда спорят. Но остается бесспорным одно – изделия ТОНАР покупают!

А всего-то лет 13 назад первые зачинатели сборки прицепов для легковых авто-

машин даже мечтать не могли о дне сегодняшнем. Понять не сложно. До мечтаний ли было тогда? Энтузиасты хорошо помнят, как в заброшенных цехах ткацкой фабрики у деревни Губино, не имея почти никакого оборудования, на взятые кредиты, они собрали свои первые прицепы. Так заявила о себе производственно-коммерческая фирма ТОНАР.

И вот сегодня дирекция машиностроительного завода – директор Владимир Антонович Пазычев и технический директор Юрий Павлович Вайнштейн, не скрывают своей радости. Не беспринимно. «Мы переехали! У нас новоселье!». Так лаконично, но с большим удовлетворением они отреагировали на ввод в действие отстроенного производственного корпуса. Семь тысяч квадратных метров влились в технологические линии завода.

Момент! Давайте сравним. Когда начинали здесь трудиться – все размещалось на восьмистах метрах. В стенах нового здания соединились воедино многие производства, которые были рассредоточены по разным блокам. Свершилось то, о чем оба директора только между собой поговаривали где-то в середине 90-х годов. Сегодня в реальность воплощаются планы капитального строительства предприятия и его модернизации.

История ТОНАРА совсем не велика. Однако рывок технологического обновления и рост производства, который за прошедшие годы осуществил коллектив, не просто впечатляет. Все поражает размахом и масштабностью. Уместно вспомнить, сколько разных малых и средних предприятий народившихся и даже достигнувших некоего благополучия, тем не менее зачахли, а другие и вовсе умерли. В условиях российской финансово-экономической непредсказуемости, беспредела, убийственной системы налогообложения, продержаться бизнесу на плаву – дело не шутейное. Скажете – «ТОНАРУ повезло!» Извините, только на везении многое не добьешься. Тут кое-что еще нужно.

С первых дней совместной работы руководству ТОНАРА нужно было обладать недюжинным даром организаторских способностей, умением грамотно и своевременно перестраиваться в программе развития своего дела, целесообразно финансировать новые проекты освоения изделий. В условиях дикого рынка, требовалось не только выстоять, но и продолжить строить цеха, покупать и обновлять технику, оборудование, увеличивать объемы выпускаемой продукции, реагируя на капризы рыночного спроса. Все это, как говорится, стоит не мало здоровья. И Владимир Антонович, и Юрий Павлович рассказывают о том времени не очень охотно.

– Трудно было, просто жуть, – говорит Юрий Павлович. Все начинали с нуля. А конкуренты! Они были и есть. И основа у них покруче нашей. Многие начинали не на пустом месте. Их родословная исходит от автомобильных заводов бывшего Союза. Вот им на старте куда больше повезло... Но мы смогли подняться. И вот, работаем.

Жизнь подтвердило правильность избранного пути. Начав с легковых прицепов, завод за эти немногие годы разработал и запустил в производство до шести десятков различных видов прицепной техники. Продукцию знают едва ли не во всех регионах России да и за ее пределами.

С вводом в строй нового огромного корпуса, еще более впечатляющим просматривается планируемый рост темпов и объемов производства. Сюда дирекция закупила высокотехнологичное оборудование, вложив солидные средства. Под сводами нового сооружения разместились десятки металлорежущих станков, техника с числовым программным управлением. К уже имеющимся, приобрели еще две лазерные установки L-3030, плазма-пресс. Три гибочных станка фирмы TRUMPF, плазменную установку ZINSER. Добавился участок сварочных процессов. К слову, до февраля 2004 года 27 аппаратов сварочного парка подвергнут-



ся основательной модернизации. Заметно повысится качество сварки.

Особо следует сказать о новой, более объемной ванной горячего цинкования металлоизделий. К этому времени завод располагал ванной подобного типа, но размерами она заметно уступала новой. Теперь же в горячий цинк, объем которого в полости ванны 55 тонн, погружаются изделия длиной в четыре с половиной метра. Добавим. Глубина ванны – 2500, а ширина – 780 мм. Такой формат дает возможность оцинковывать не только детали крупных размеров, но и увеличить их число при разовой загрузке. Наличие двух ванн обеспечивает потребность деталей на собственные нужды, работая в одну смену, тогда, как две смены исполняют заказы клиентов.

Мы уделяем большое внимание производству рефрижераторной техники, – продолжает беседу технический директор Ю.П. Вайнштейн. – Построен цех изготовления холодильного оборудования, где осуществляется сборка климатической установки «Белый медведь». Для испытаний каждого из хладоагрегатов на динамические нагрузки и устойчивость их работы на российских дорогах специалисты завода разработали и собрали специальную вибрустановку. Этот стенд дает возможность так трясти «души» агрегату, что все имеющиеся недоработки, сей же час обнаруживаются и устраняются в стадии испытаний. Это очень важно для поддержания высокой марки завода. Кстати. Нам далеко не безразлично мнение тех, кто уже не один год эксплуатирует изделия «ТОНАР». Вот, скажем,

Омское предприятие ООО «Том и К». Оно занимается перевозкой пива Омского представительства пивной компании «Sun Interbrew». Перевозчики закупили у нас 60(!) изотермических полуприцепов. Тот факт, что предприниматели остановили свой выбор на нашей технике, приобретя такое ее количество, красноречиво говорит сам за себя. Руководство не имеет никаких претензий к нам, хотя нагрузка на изотермы предельная. Перевозки осуществляются на расстояния, порой превышающие 1500 км, по сибирским дорогам. И как сообщают нам омичи, нет потерь ни одной единицы продукции, несмотря на то, что в отдельные дни транспортировки пива мороз достигал -45 градусов. Это говорит о многом. В настоящее время с ООО «Том и К» заключен еще договор на производство ему 100 полуприцепов. Другой пример. Частный предприниматель из Екатеринбурга Е.В. Лисюткин закупил у

нас восемь тентованных полуприцепов. Он также перевозит грузы в отдаленные регионы Урала и Сибири, где дороги не назовешь хорошиими. За два года эксплуатации, предприниматель не имеет к нашей технике претензий. Надежно зарекомендовали себя и полуоси собственного производства на полуприцепах. Тормозные колодки увеличенной площади, вполнерабатывают свой ресурс, пробегая без замены от 130 до 150 тыс. км. Или возьмем пример с предприятием ООО «Серпрай-Авто», занимающееся перевозкой сыпучих материалов. Оно одно из первых приобрете-

ло наш полуприцеп-самосвал «ТОНАР-9523». Убедившись на практике в высоких эксплуатационных качествах самосвала, наш клиент сделал заказ еще на 10 штук этих полуприцепов. На протяжении нескольких лет Черкизовский мясокомбинат закупает у «ТОНАР» рефрижераторы – тушиевые для перевозки мясных туш в подвешенном состоянии. Тушиевые оснащены климатической установкой «Белый медведь» собственного производства. Дирекция этого предприятия довольно высоко оценивают надежность, как климатической установки, так и рефрижератора в целом.



любые ПОЛУПРИЦЕПЫ для вашего бизнеса



Только ТОНАР производит тентованные полуприцепы объемом 107 куб. м.

«ТОНАР 97461»

Грузовой полуприцеп
Грузоподъемность – 26,3 тонн.
Объем – 107 куб. метров.
Собственный вес – 8,75 тонн.



Только ТОНАР оцинковывает борт и детали тентованных полуприцепов.

«ТОНАР 9746»

Трёхосный полуприцеп
Изотерма, рефрижератор, тушиевоз.
Грузоподъемность – 24,9 тонн.
Объем – 80 куб. метров.
Собственный вес – 9,55 тонн.



Только ТОНАР изготавливает полуприцеп-самосвал с подъёмной передней осью, с пневмоподвеской и объемом кузова 24 куб. м.

«ТОНАР 9523»

Полуприцеп-самосвал
Грузоподъемность – 26 тонн.
Объем – 24 куб. метров.
Собственный вес – 6,8 тонн.



Только ТОНАР выпускает тентованный полуприцеп для тягача ЗИЛ-5401 «Бычок» с объемом кузова 36,5 куб. м. (Для сравнения фронт КамАЗ-5320 имеет объем 23,83 куб. м.)

«ТОНАР 97673»

Полуприцеп к тягачу ЗИЛ-5401 «Бычок»
Грузоподъемность – 5 тонн.
Объем – 36,5 куб. метров.
Площадь – 18196 кв. метров.

Машиностроительный завод
TONAR

ОПЕРАТИВНО, НЕДОРОГО И НАДЕЖНО
выполняем ремонт полуприцепов, изотермических кузовов
из «эндеви»-панелей отечественного и импортного производства.

Московская область, д. Ожерельки, д. 2'А"
(83 км шоссе Москва – Нижний Новгород),
тел.: (0964) 16-32-51, 16-32-49, 16-32-55, 16-32-09
http://www.tonar.net, e-mail: trade@tonar.net
Наши дилеры в Москве: тел. (095) 187-03-02



WEST REIFEN "ЗАПАДНОЕ КОЛЕСО"

VR ГРУЗОВЫЕ ЗАПЧАСТИ
от лучших европейских производителей
оптовые и розничные продажи

LEMFOERDER elring SKF Gates KNORR BREMSE TRUCKTEC

MAHLE BOSCH SAFO WABCO

Тел.: (095) 356-7611 Магазин запчастей, автосервис
Тел.: (095) 356-7971 Москва, ул. Иловайская, 38А
Факс: (095) 356-7991 ОАО "Интертрансэкспедиция"

установка ремонт
R.F.C. сервис

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

MANNESMAN WEBASTO KIENZLE EBERSPACHER

KIENZLE 035 метр

г. Балашиха, Шоссе Энтузиастов,
владение 1а, Западная промзона
Тел./факс: (095) 768-1841, 768-9896

ООО "БАЛАВТОТОРГ" - официальный партнер DIESEL TECHNIC в России

dt
DIESEL TECHNIC GERMANY

Грузовые запчасти для автомобилей Шведского производства

SCANIA VOLVO

МКАД 31-й км; Торговый комплекс АВТО-31; Павильон Б-1-8;
Тел.: (095) 799-25-25, 957-12-11 (доб. 133), 957-10-75 (доб. 133)

«ТРАК ШОП»
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ИНОМАРОК

АДРЕС: Москва, 31 км МКАД, «АВТО-31», офис 61-4
ТЕЛЕФОНЫ: (095) 792-4972
E-MAIL: TRUCK.SHOP@MTU-NET.RU

АДРЕС: 75 км Киевского ш., Балашиха
ТЕЛЕФОН: (8903) 816-2723
АДРЕС: Новороссийск, ул. Мира, 2
ТЕЛЕФОН: (+7 918) 484-1959

KONI
BUS TRUCK & TRAILER

авто 31

торговый комплекс

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

957-1186
957-1310, 957-1211, 957-1191, 957-1075

ВНЕШНЯЯ СТОРОНА МКАД, 2 КМ ОТ ВАРШАВСКОГО ШОССЕ В СТОРОНУ КАШИРСКОГО

E-MAIL: AVTO-31@MAIL.RU

МКАД 31 км 43км

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

Телефоны:
(095) 514-1210
(095) 514-1209
(095) 957-1075
(095) 957-1197
(095) 957-1211
доб. 142,
144,145



Телефоны:
(095) 772-8154
(095) 772-0127

Ремонт «Бычков» и «ГАЗелей»



Тел.: (095) 772-0606

ТЕХНОГРУП запчасти

для грузовиков, тягачей, автобусов
импортного производства

**Scania, Iveco, Volvo,
Mercedes, MAN, DAF**

31 км МКАД, ТК «АВТО-31», Б-1-6

Тел.: (095) 101-7582, 724-3953

E-mail: tekngroup@hotmail.com

VOLVO FH12 IVECO EuroStar

Грузовые автомобили SCANIA 3-й серии

Грузовые автомобили MAN

Эксплуатация и ремонт

Эксплуатация и ремонт

Электрооборудование

Руководство по ремонту

Модели 93 113 143

Модели 19.292 19.332 19.362

АВТОПРАК

в ТОРГОВОМ КОМПЛЕКСЕ

АВТО 31

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

Тел.: 572-8254

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

**Эвакуация
легковых
автомобилей**
т.: (095) 437-0911

**Буксировка
грузовиков**
т.: (095) 437-0533
ул. Озерная, 42

ООО «РИНГ ВЭЙ»

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

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



**ЗАПАСНЫЕ
ЧАСТИ И
АКСЕССУАРЫ**

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

23 км МКАД, тел.: 399-3881

31 км МКАД, тел.: 957-1075,

957-1197, 957-1211,

957-1310 доб. 148, 149

Тел./факс:

399-9257, 399-3435

E-mail: ring_way@hotmail.com

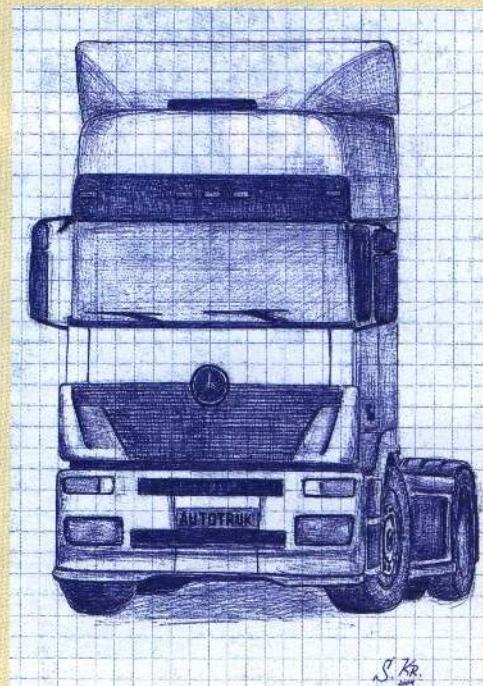


Фото прислал М. Чернявский,
Санкт-Петербург

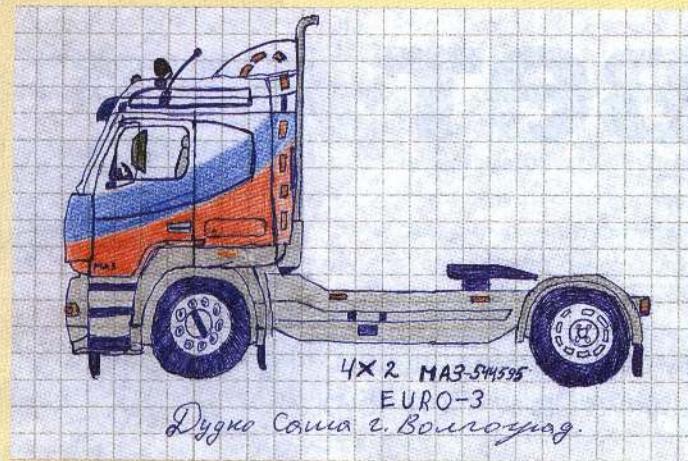
Кружков Сергей, 16 лет



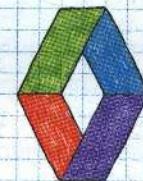
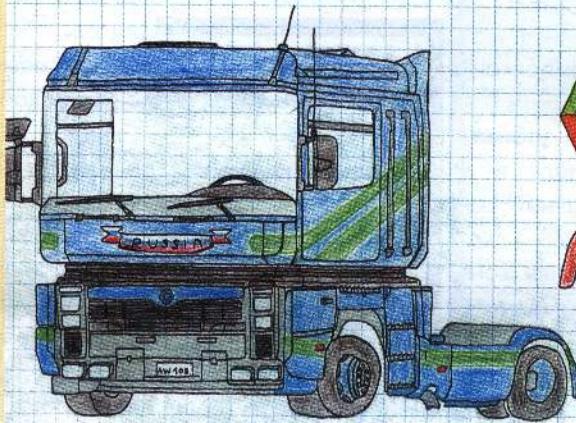
Давыдов Денис, 13 лет



S.R.



RENAULT



АвтоТРАК-Самый

лучший турнир.

Горуб Александр
14 лет. г. Москва.

69

КАМАЗ

Заволокин Владимир,
10 лет



Наш ответ АМЕРИКЕ

подхватят тему и ответят Америке нашим могучим русским словом. И не ошиблись! Вот чем порадовал нас водитель- дальнобойщик из Санкт-Петербурга.

Прочитал в «Автотраке» за №3,4 «Жаргон американских дальнобойщиков» и, напрягши усталые водительские мозги, попытался составить «наш ответ Керзону» – словарь российских дальнобойщиков.

| | |
|--|---|
| Американец |  |
| Ботаники | |
| Бочка | |
| Глобик | |
| Глухонемой | |
| Дутник | |
| Елочка | |
| Кепка | |
| Колбасит (что-то меня колбасит) | |
| Колейка | |
| Кондер | |
| Курятник | |
| Ленивец | |
| Летучий голландец | |
| Людоед | |
| Мазурек | |
| Машинка | |
| Машка (теща) | |

Тягач или прицеп американского производства

Легковые автомобили, забивающие дороги в начале и в конце выходных в дачный сезон

Прицеп с цистерной или контейнером-танком

Volvo с высокой кабиной (Globetrotter)

Грузовик, не оборудованный рацией

Пограничный магазин Duty-Free

Накопительная площадка у таможни или в местах погрузки

Volvo с низкой кабиной с козырьком и обтекателем

Я устал и хочу спать, пора на стоянку

Священное слово, обозначающее очередь на границе, иногда на погрузке. Нарушение порядка в Колейке карается физической расправой

Кондиционер

Надстройка кабины, оборудованная спальным местом

Поддерживающий мост

Автомобиль, едущий в темное время суток без габаритных огней

International 9700/9800 (Интер)

МАЗ

Патрульный автомобиль ДПС

Кувалда

Мерин

Мешок (чулок)

Начальник колонны

Нейтралка

Палка (встала/упала)

Папирен

Парашют

Паровоз

Паровозик

Пепси-Колка

(огненная вода)

Петушки

Племянник

Mercedes

Тентованный грузовик или прицеп

Тихоходное транспортное средство, управляемое водителем без совести и мозгов, за которым на узкой дороге скапливается транспорт и наблюдается нервная обстановка

Дорога между крайними пограничными или таможенными постами соседних стран

Пограничный шлагбаум (подняли/опустили)

Документы

Тормозной кран, действующий только на прицеп

Автопоезд с двумя прицепами или с одним общей длиной более 20 м

Грузовик с прицепом

В разговоре по радио в Финляндии так иногда называют водку. Бывает, водитель «зависает» на погрузке на несколько дней и душа его начинает тосковать по Родине. Рядом с терминалами и портами часто можно слышать душераздирающий крик в эфире: «Братишки! У кого есть пепси-колка? Продайте!» (В Финляндии – сухой закон).

Обязательное в России обозначение автопоезда (три огонька на кабине)

Прицеп за полуприцепом

От редакции.

Мы тоже решили не отставать, напрягли извилины и припомнили кое-какие выражения. Кстати, если вы, уважаемые читатели, не согласны с какими-то утверждениями, или у вас на память есть другие жаргонные словечки – не стесняйтесь, присылайте свои варианты, эта тема открыта!

Повиснуть
(шлифовать, мылить)

Попасть под автобус

Продвижка

Разойтись по пещерам
(по нормам)

Регистры

Скамейка

Сработать вместе

Стукач

Сундук

Татарин

Террористы

Упасть

Упасть в люльку

Чистая дорожка
(подскажи дорожку)

Шайтан-арба

Вот все, что смог вспомнить. Не сомневаюсь, что словарик будет дополнен другими. К примеру, пока что не слышал метких выражений, обозначающих транспортников, весовщиков, таможенников и прочих «слуг народа». Еще хочу привлечь водителей соблюдать некоторые этические нормы при общении в эфире: поменьше ругаться матом (у многих в кабинах женщины или дети), а также обсуждать свои частные проблемы не на 15-м канале. Вообще, это тема для отдельного разговора.

Привет всем братьям-бродягам.

Дмитрий «Димон» Качаков

Работая на зеленой «эфке-кепке» контейнеровозе с питерскими регистрациями.

Не въехать на подъем из-за покрытия

Подъехать на пограничный паспортный контроль вместе с туристическим автобусом и стоять в очереди с пассажирами. Этим словом можно будить водителя, даже когда он спит дома (правда, может и обидеться). Периодически возникающие движения в Колейке. В конце Колейки продвижки редкие и длинные, до нескольких км. Ближе к цели – частые и короткие. Можно разработать целую теорию продвижек. Во всяком случае анекдоты про них уже есть.

Пойти в свою кабину после совместного с другими водителями ужина

Государственные номера

Scania

Выйти в эфир одновременно с другим водителем

Прибор, определяющий расход топлива

Морской контейнер

КамАЗ

Дорожники

Съехать в кювет, перевернуться
Лечь спать

Запрос о наличии ДПС, гололеда или о других неприятностях на дороге. «Все чисто» – дорога без проблем.

КамАЗ с прицепом или без, везущий овощи-фрукты летом-осенью в направлении с юга на север. Часто становится начальником колонны.



Алка

Галстук

Кондиши, кондей

Плечо

Плечевая

Поймать клина

(словить клина)

Принимать загар

Разболтало племянника

Рука дружбы

(рука дружбы вылезла)

Сиська

Стойночная

Супер

Шаланда

Шнурок

Этим словом обычно зовут все рефрижераторы, хотя изначально это марка чешских рефов грузоподъемностью 12 и 13 т.

Жесткая буксировочная вилка в форме буквы А

кондиционер

Работа на определенном маршруте

Проститутка, работающая на трассе

Заклинивание двигателя

Ремонт на трассе или ожидание загрузки

Ситуация, когда на большой скорости прицеп начинает сильно болтать из стороны в сторону, что может закончиться плачевно

Ситуация, когда в двигателе оборвавшийся шатун пробивает блок цилиндров

Грузовик финской фирмы Sisu

Проститутка, работающая на стоянке грузовиков

Сокращенное название СуперМАЗа. Кроме этого, МАЗ с короткой кабиной и мотором V6 еще зовут «шестимесячным», «недоношенным» или «недоделанным».

Открытый бортовой прицеп

Тентовочный трос

Опыт эксплуатации MAZ-MAN

72



А. Евдокимов
Фото автора

Готовя к прошлому номеру «Автотрака» материал об эксплуатации грузовиков MAN, мы обратились за информацией на фирму, где кроме MAN также работали и тягачи MAZ-MAN. Тогда мы хотели свести в одном материле все эти машины, но поразмыслив, решили, что рановато ставить MAZ-MAN в один ряд с его немецкими собратьями. Пусть даже производитель и уверяет, что MAZ-MAN – это тот же MAN, но белорусской сборки.

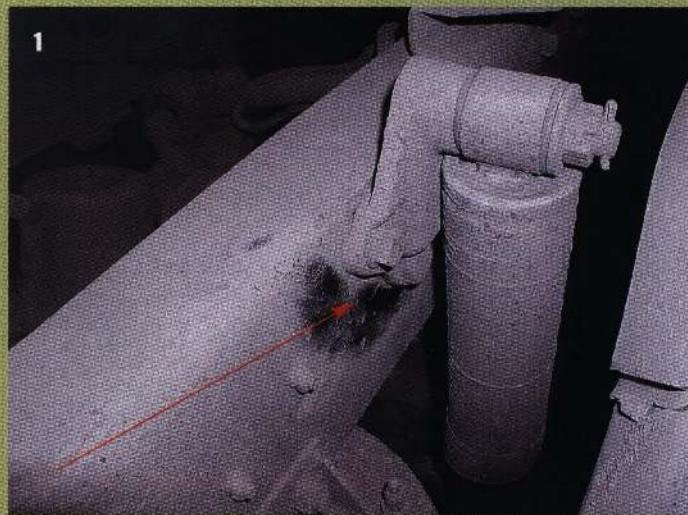
Германо-белорусское совместное предприятие MAZ-MAN начало выпускать свои грузовики в апреле 1998 года. СП преследовало цель было дать перевозчикам России и СНГ комфортабельную, современную машину, отвечающую действующим и пер-

спективным европейским нормам. При этом по сравнению с аналогичными иностранными такими грузовиком должен был быть дешевле за счет использования «мазовской» ходовой части (рам, мостов, подвесок, рулевых механизмов). Немецкая сторона поставляла на эту ходовую готовые кабины

от грузовиков MAN серии F2000, современные «мазовские» 6-цилиндровые турбодизели в исполнениях Евро-1 и Евро-2 (а с недавних пор и Евро-3), а также некоторые другие детали. Двигатели могли агрегатироваться как с 16-ступенчатой КПП ZF, так и с многоступенчатыми коробками

передач Eaton. Финальная сборка грузовиков осуществлялась в Белоруссии, на производственных площадках, предоставленных Минским автозаводом.

На фирме, куда мы обратились, работают два седельных 2-осных тягача MAZ-MAN серии 543268, выпущенных в 1999 году и оснащенных самыми высокими кабинами. Использование белорусской ходовой части действительно удешевило машину: в 1999 году каждый новый грузовик в достаточно богатой комплектации обошелся нынешнему владельцу в \$63 000, тогда как «чисто-



кровный» растаможенный MAN немецкой сборки в аналогичной комплектации стоил уже \$75 000.

На грузовиках установлен 12-литровый шестицилиндровый турбодизель MAN 2866 LF21 (Евро-2) мощность 400 л.с. (крутящий момент 1750 Нм), оснащенный рядным ТНВД с электронным управлением. Коробка передач – 16-ступенчатая «механика» ZF без ретардера. На сегодня пробег тягачей составляет более 400 тыс. км.

Немецкие узлы и агрегаты на этих машинах пока работают без проблем, что, собственно, от них и ожидалось. Единственное,

на двигателях в данной комплектации установлен одноцилиндровый воздушный компрессор, производительности которого иногда не хватает, что было особенно заметно в гористых районах при частых торможениях, когда компрессор не успевал накачивать воздух для растормаживания энергоаккумуляторов.

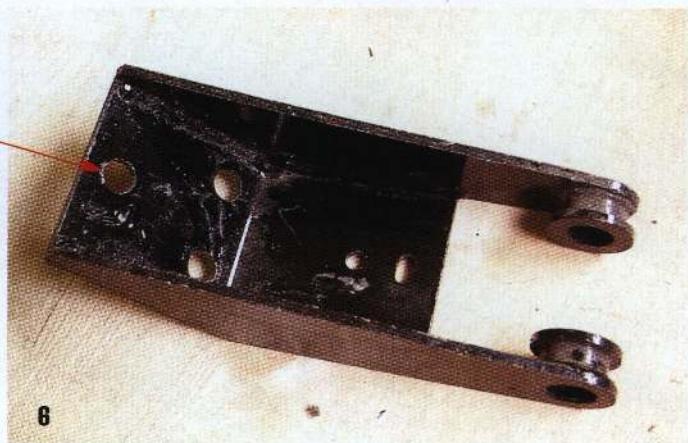
Что же до белорусской ходовой части, то здесь, по словам эксплуатационников, грузовики показали себя как обычные МАЗы, пусть и несколько доработанные под установку импортных узлов и агрегатов. Например, качество сбор-

ки «мазовской» ходовой оказалось соответствующим: половина гаек не затянута, плохо покрашены рамы и баки, на которых сейчас краска уже облезает... Кроме того, на одном новом тягаче, только приведенном с завода, были обнаружены трещины в редукторе ведущего моста! Грузовики были куплены в декабре 1999 года, но из-за ремонта моста и попутного устранения других мелких неполадок, в интенсивную эксплуатацию машины вступили только в мае 2000 года.

Доставили проблем и рамы грузовиков. До редакции «Автотрака» ранее уже

не раз доходили слухи, что, мол, рамы MAZ-MAN недорого лопаются. Похоже, слухи подтверждаются. На обоих грузовиках фирмы, первые трещины в рамках появились примерно после 150 тыс. км пробега. Причиной этого был явно не перегруз, так как на фирме машины ходят со стабильной загрузкой в 20–21 т. Трещины появились возле верхних кронштейнов задних амортизаторов (фото 1), а также возле болтов крепления поперечины рамы (фото 2) и точек крепления топливного бака. Кроме этого, на машинах не раз лопались сами крепежные кронштейны аккумуля-





торных ящиков, глушителя и топливных баков, причем ремонт своими силами не помогал — кронштейны начинали трескаться в других местах. Сейчас эти кронштейны усилены заводом. Также, на обеих машинах после пробега в 300 тыс. км поменяли треснувшие поперечины рамы под коробкой передач.

Осушитель воздуха на грузовиках MAZ-MAN установлен на раме возле коробки передач (фото 3), а не под кабиной за подножкой водителя, как у MAN F2000. Из-за этого магистраль подвода воздуха к осушителю у MAZ-MAN получилась длиннее (фото 4): от змеевика компрессора сначала идет короткий резиновый шланг в стальной оплетке, потом следует

длинная медная трубка (а), а на ее конце — второй короткий резиновый шланг (б), который подводится к осушителю. Этот резиновый шланг на машинах уже несколько раз рвался в дороге, так что водителям приходится возить с собой запасной. Кроме того, во время зимней эксплуатации воздух в длинной магистрали переохлаждался и неоднократно замерзал перед осушителем. Такое резкое переохлаждение объясняется еще и тем, что у однцилиндрового компрессора, установленного на эти машины, выходная температура воздуха гораздо меньше, чем у двухцилиндрового. На фирме из положения вышли довольно просто: перед сезоном ходов часть змеевика компрессора и самой воздушной магистрали обмотали теплоизолирующим материалом — и проблема «премерзания» воздуха исчезла. Кстати, сейчас завод MAZ-MAN предложил вместо вышеописанной резино-металлической конструкции один длинный резиновый шланг (фото 5) на всю длину от змеевика компрессора до осушителя, но пока неясно, как это решение себя покажет.

Постоянно текут амортизаторы подвески, которые могут выдержать пробег в 50 и более тыс. км, а могут «умереть» не пройдя и 2 тыс. км. Тут не угадаешь — сплошная лотерея. Кроме этого, часто обрываются верхние кронштейны задних амортизаторов. В верхних же кронштейнах передних амортизаторов (фото 6) примерно после 100 тыс. км пробега появляются трещины в местах сварки и между крепежными отверстиями. Механики фирмы пробовали самостоятельно усилить эти передние кронштейны, но детали начинают лопаться в другом месте.

Ведущий «мазовский» мост оснащен планетарными колесными редукторами и блокировкой дифференциала. После пробега примерно в 250 тыс. км было замечено, что началось выкрашивание металла на солнечных шестернях ступичных редукторов, хотя ведущие мосты работали на синтетическом масле. У передней крышки картера главной передачи также постоянно откручивались гайки, и из-за этого начинало подтекать масло. После долгих мытарств, на фирме эту проблему решили дедовским способом: взамен штатной установили картон-

ную прокладку на солидоле, а переднюю крышку затянули самоконтрящимися гайками. На фирме также рассматривалась возможность установки на машины более надежного «мановского» ведущего моста, но от этой идеи пришлось отказаться из-за разницы в креплениях белорусского и немецкого мостов.

Задняя подвеска (фото 7) на грузовиках MAZ-MAN оригинальная: две полурессоры опираются на две пневмоподушки с электронной системой управления ECAS. По одной полурессоре сломалось уже на обеих машинах: на одной это случилось при пробеге примерно в 250 тыс. км, на второй полурессора лопнула после пробега примерно в 300 тыс. км. На поиски новых полурессор пришлось потратить время – детали оказались дефицитом.

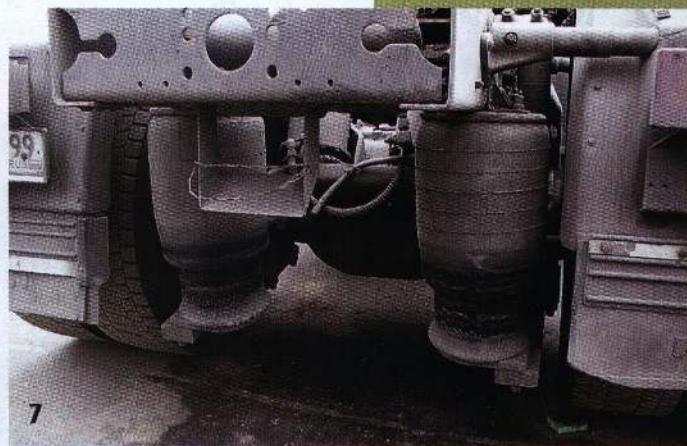
Передний «мазовский» мост также имеет некоторые изменения в конструкции. Например, вместо верхних втулок шкворней установлены игольчатые подшипники. Самых рулевых шкворней хватает примерно на 200 тыс. км. А вот сами балки на машинах изначально стояли бракованные, (предположительно, был неправильно задан изгиб балки), из-за чего не получалось сделать качественный сход-развал и на колесах переднего моста наблюдался повышенный износ протектора ближе к внешнему краю покрышек.

Что до тормозной системы, то здесь часто «летят» резиновые диафрагмы тормозных камер. Детали копеечные, но часто их ме-



Для верхних кронштейнов задних амортизаторов теперь предлагаются усиливющие пластины. При установке кронштейна эта пластина ставится с внутренней стороны лонжерона рамы и по идеи она должна снизить нагрузки в точках крепления кронштейна, чтобы предотвратить растрескивание рамы в этих местах

Усиленный кронштейн глушителя. У прежнего часто возникали трещины в местах сварки



нять – тоже радость небольшая. В период действия гарантии на машинах также неоднократно меняли прокручивающиеся «трещетки» тормозов.

Есть проблемы и с рулевым управлением. Текут и подклинивают насосы усилителя и рулевые редукторы. На машинах по гарантии поменяли уже 3 редуктора, хотя и это не панацея – по признанию самих заводчан, новый узел просто может оказаться с браком.

Общий же ресурс ходовой части оказывается примерно такой же, как и на обычном МАЗе – 300 тыс. км, после которых ходовая просится на серьезный ремонт. Грузовикам фирмы крупный ремонт делали после пробега в 380 тыс. км, и для этого машины гоняли

на завод в Минск. У грузовиков заменили передние мости и их рессоры, передние стабилизаторы попечерной устойчивости, задние планетарные механизмы, все амортизаторы и их верхние кронштейны, попечерные тяги задних мостов, а также все кронштейны внешнего навесного оборудования (баков, аккумуляторных ящиков и т.д.). На заводе в Белоруссии ремонт обошелся дешевле, чем в России – примерно \$3500 за одну машину с учетом запчастей и работы.

Итог.

Принимая во внимание перечисленные факты, итог здесь можно подвести одной фразой: похоже, в грузовиках MAZ-MAN собственно MAN остался MAN, а МАЗ остался МАЗ.

Зом. Может быть сейчас ситуация с качеством грузовиков изменилась в лучшую сторону. Но, с другой стороны, сегодня компания MAN сократило свою долю в данном СП с первоначальных 51% до 10%. По слухам, вызвано это было как раз тем, что немцам надоело терпеть плохую сборку и низкое качество деталей грузовиков, поставляемых белорусской стороной. Дыма, как известно, без огня не бывает, так что все возможно. В любом случае, эта тема остается открытой и к ней мы еще вернемся.

Редакция благодарит группу компаний «Логистика и Транспорт» за помощь в подготовке материала.

Mercedes-Benz L 6600 – потрясающий автопоезд, мелькавший в 50-х на дорогах Европы и СССР



76

Александр Новиков
Фото Дмитрия Жигулевского

«ВЕТЕРАНЫ»

В ГАННОВЕРЕ

Стало хорошей традицией рядом с последними новинками, которые появятся на автомагистралях в ближайшем будущем, демонстрировать на автосалонах исторические машины, некогда бывшие королями дорог.

Один из 35 просторных павильонов выставки IAA 2002 в Ганновере был полностью отдан для демонстрации автобусов прошлых лет. Самым старым показанным омнибусом оказался швейцарский FBW, построенный в 1928 году старейшей фирмой, история которой началась еще в 1894 году. Эта 12-местная открытая ту-

ристическая машина, идеально подходила для транспортного обслуживания туристов, желающих наслаждаться красотами Швейцарии. Автобус комплектовался моноблочным 4-цилиндровым двигателем мощностью 50 л.с., карданным приводом на задние колеса и двойной главной передачей. Сегодня фирмы, построившей так великолепно восстановленный

туристический автобус, уже не существует – в 1982 году она вошла в состав Daimler-Benz.

Другим ранним автобусом стал австрийский Gräf und Stift («Греф унд Штифт») – капотная машина для пригородных перевозок, выпущенная в 1949 году. Компанию «Греф унд Штифт» образовали три брата Греф, бывшие в конце девятнадцатого века совладельцами слесарной мастерской. В 1898 году они создали первый в мире переднеприводный легковой автомобиль с двигателем мощностью 3,5 л.с. К середине десятых годов 20-го века компания стала известна всей Европе своими дорогими и комфортабельными машинами, которые покупали коронованные особы, в том числе и печально известный эрцгерцог Франц Фердинанд Габсбург, которого летом 1914 года застрелили в Сараево.

Однако, спрос на роскошные автомобили упал и «Греф унд Штифт» переквалифицировалась в производителя коммерческих автомобилей. После второй мировой войны фирма стала вводить в конструкцию автобусов такие технические новшества, как автоматическая коробка передач и двигатель, расположенный под полом. Но выжить небольшой австрийской фирме в условиях жесточайшей конкуренции не удалось, и к 1971 году ее прибрала к рукам фирма «Остэррайхише Автомобилфабрик». Последняя к тому времени была в составе немецкого машиностроительного концерна MAN.

Не менее широко в Ганновере были представлены и немецкие автобусы давно прошедших лет, среди которых – пятнадцатиместный Opel Blitz 1949–52 годов с 6-цилиндровым 55-сильным двигателем от одноименного грузовика. Такие автобусы соединяли небольшие немецкие городки и перевозили пассажиров в трудные послевоенные годы.

Туристический автобус Mercedes-Benz O 3500 1953–55 годов оснащался 6-цилиндровым силовым агрегатом OM 312, вмещал 30 пассажиров и выделялся огромными застекленными боковинами крыши, вычурными колесными колпаками, обилием хромированных молдингов и монументальной багажной сеткой на крыше. Представленный на салоне автобус великолепно восстановлен и до сих пор способен на длительные туристические рейсы.

Представить Великобританию без двухэтажных омнибусов невозможно. Такие машины там строились с начала прошлого века многими фирмами, самые известные из которых Leyland и, конечно, Bristol. Эта фирма входила



Швейцарский туристический открытый автобус FBW



Послевоенный австрийский Gräf und Stift поражает монументальностью



Небольшой пригородный Opel Blitz выдержан в американском стиле



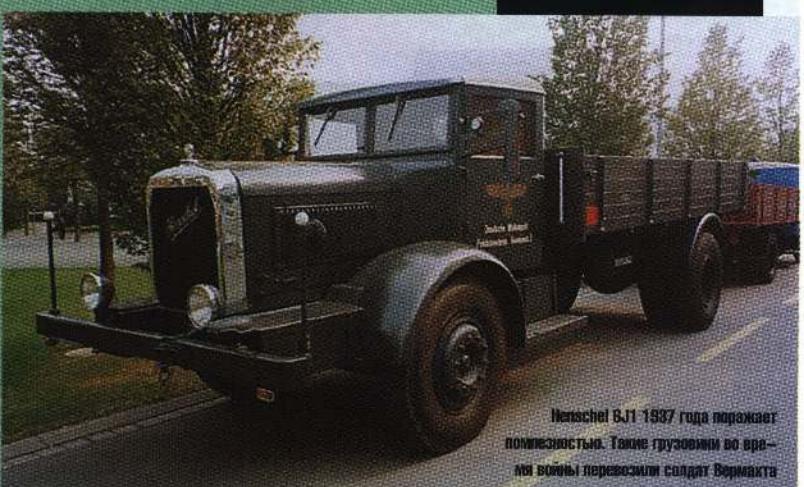
Туристический Mercedes-Benz O 3500 — блестящий и красный, весь «стеклянный». Да, в 50-х годах прошлого века делали действительно красивые автобусы



Двухэтажный английский Bristol Lodekka F8 в 1960 году с 60-местным кузовом выглядит только что вышедшем из ворот завода. Всего построили 2178 двухпалубных «Бристолей» этой модели



Трехколесные «кастенвагены» «Темпо-Кароссе» выпускались с 1951 по 1956 годы. Они имели 2-цилиндровый 13,5-сильный двигатель и были незаменимы для перевозок мелких партий грузов



Mercedes 6J1 1937 года поражает внешностью. Такие грузовики во времена войны перевозили солдат Вермахта

в состав одноименного авиационного концерна из города Бристоль, прославившегося своими самолетами. Самым популярным послевоенным английским двухэтажным автобусом стал Bristol ESW Lodekka. Конструкторы использовали на машине задний мост с пониженным редуктором, что позволило значительно уменьшить высоту, понизить центр тяжести и повысить устойчивость автобуса. Производство двухпалубных Bristol Lodekka началось в 1953 году, а закончилось в 1961-м. Автобус вмещал 58–60 пассажиров. Когда эти машины отслужили свой век, их за бесценок приобретали «бедные» любители путешествий, переоборудовали первый этаж в спальный отсек и странствовали по миру не пользуясь отелями. В конце 70-80 гг. «Бристоли» совершили поездки и в СССР, где своим необычным видом удивляли прохожих.

На открытых площадках между павильонами был устроен не менее представительный показ грузовых транспортных средств прошлого века.

Самым маленьким на выставке был трехколесный лиферваген «Темпо» немецкой компании, просуществовавшей с 1928 по 1966 год и известной как производитель легких трехколесных грузовиков. Основой первых «Темпо» был обычный мотоцикл, который разработали в 1926 году немецкие механики Зюр и Элерт и назвали «Темпо». Через 2 года коммерсант Макс Видаль вложил средства в учрежденную им фирму для выпуска трехколесных грузовиков. Спрос на эти малютки оставался достаточно высоким и стабильным, и к 1935 году под торговой маркой «Темпо» было построено 10000 трехколесных машин. После окончания Второй мировой войны их производство во-

зобновилось; автомобиль получил новое имя «Ханзеат», его грузоподъемность составила 700 кг. Затем к нему присоединили легкий вариант «Бой», рассчитанный на перевозку 500 кг груза. Последний трехколесный автомобиль построен в 1961 году, а в 1963-м фирма «Видаль» поглощена компанией Hanomag.

Поражал воображение довоенный немецкий Henschel 6J1 1937 года, с надписью «Немецкий Вермахт» на дверце кабины. Эта 8,5-тонная машина впервые в мировой практике была оборудована рядным 8-цилиндровым дизелем объемом 15,7 л и мощностью 175 л.с. Автомобиль мог буксировать прицеп общим весом 10 т. Очень много таких грузовиков использовалось во время войны для транспортировки пехоты и орудий. Эти грузовики обладали высокой проходимостью и исключительной надежностью. Сегодня грузовых автомобилей Henschel («Хеншель») уже не увидишь на дорогах: старейшая и известнейшая немецкая компания, производившая с 1925 года грузовики и автобусы, также стала составной частью концерна Daimler-Benz.

Не уступал «Хеншелю» по своей помпезности и грациозности Mercedes-Benz LK 6500 1935–37 гг. Этот грузовик грузоподъемностью 6,5 т оснащался 120-сильным 6-цилиндровым дизелем OM 79 и мог свободно развивать 57 км/ч, расходуя при этом 32 л топлива на 100 км.

Послевоенные изделия компании Daimler-Benz были представлены грузовыми автомобилями Mercedes-Benz L6600 (1952–55 гг.) и Mercedes-Benz LK1920 (1963–70 гг.). Обе машины постоянно эксплуатировались с двухосными или трехосными прицепами, что значительно повышало их производительность. Капотный Mercedes-Benz LK6600 имел рядный 6-цилиндровый 145-сильный дизель OM 315 и шестискоро-

Сигнал-семафор для указания направления поворота. Состоит из крыла семафора, выполненного из прозрачной пластины желто-красного цвета, шарниру соединенного с сердечником подъемного электромагнита



Седельные тягачи Henschel NS-11 NL выпускались с 1961 по 1962 годы и комплектовались рядной «шестеркой» в 132 л.с.



Ранний вариант грузовика Mercedes-Benz LK 6500 комплектовался 6-цилиндровым дизелем мощностью 120 л.с., а его грузоподъемность составляла 6,5 т.



Mercedes-Benz модели M-166



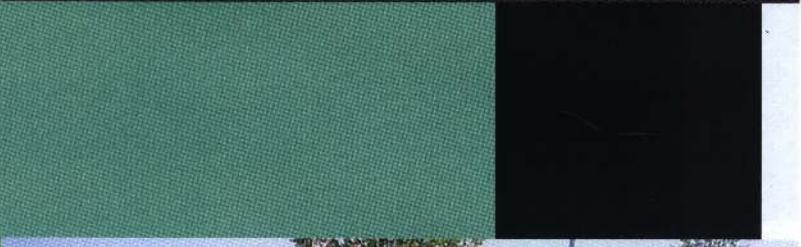
Mercedes-Benz серии LK 6500 выпускались в 1935–37 годах. Они имели грузоподъемность 7 т и дизель OM 54 мощностью 150 л.с.



Büssing NAG 7000S
(1948–50 гг.) ведет свою по-
дольственную от армейских Büssing
эпохи «Третьего Рейха»



Магистральный автопоезд Büssing LS 11
(1956–59 гг.), состоящий из 2-осного грузовика и
3-осного прицепа мог перевозить 20 т груза



Балластный тягач Hanomag ST-100 (1945–51
гг.) с 8-цилиндровым дизелем в 100 л.с. буксири-
вал прицеп общим весом до 8 т.

ростную механическую КПП. Такое сочетание позволяло тяжелому автопоезду весом более 20 т свободно достигать и держать как угодно долго максимальную скорость в 70 км/ч, разрешенную тогда на европейских автострадах.

Когда в конце двадцатых немецкую компанию Magirus возглавил внук основателя Адольф Магирус, он оказался неспособным управлять делом деда и завел фирму в тупик. Положение еще более усугублялось усилившейся конкуренцией на рынке грузовых автомобилей. Под давлением банков, финансирующих Magirus, Адольф был вынужден уйти в отставку. Тогда же в производственной программе появились грузовики M-165 грузоподъемностью 6,5 т, оснащенные мотором Deutz водяного охлаждения, развивающим 145 л.с. На их базе строились специальные шасси L-145 для тяжелых пожарных лестниц, одна из которых до 1966 года стояла на вооружении московской пожарной охраны.

Некогда известнейшая и могучая немецкая фирма Büssing («Бюссинг»), основанная в 1903 году и гремевшая по всему миру как производитель самых совершенных автомобилей и автобусов, в начале 70-х годов вошла в состав концерна MAN. Грузовик Büssing NAG 7000S (1948–50 гг.) грузоподъемностью 7 т оснащался рядным 6-цилиндровым дизелем GD-6 мощностью 150 л.с. при 1500 об/мин и развивал скорость 60 км/ч. Такие грузовики сыграли ключевую роль в послевоенном восстановлении немецкой индустрии.

Компания Hanomag из Франкфурта, как и многие другие, перед второй мировой войной прекратила производство легковых автомобилей и перешла на выпуск военных грузовиков. Сразу же после войны Hanomag отличился небольшими внутризаводскими «Зугмашинами» – незаменимыми при работе на складских площадях и терминалах балластными тягачами ST-20 с 4-цилиндровым 20-сильным моторчиком от легкового Hanomag. Показанный в Ганновере Hanomag ST-20 (1947–50 гг.) транспортировал прицеп для легкового автомобиля. Позже компания сумела освоить выпуск тяжелых балластных тягачей Hanomag ST-100 с 6-цилиндровым 100-сильным дизелем, способных буксировать прицепы весом до 8 т.

Немецкая компания Kaelble («Кэлбле») относится к очень небольшим производителям, выпускающим уникальные грузовики и тягачи по спецзаказам, а также тяжелые шасси для пожарных машин. Основанная в 1884 году, к 1907-му она была куплена Готфридом Кэлble.



Сегодня компания Kaelble производит карьерные самосвалы и внедорожные тягачи для тяжелой промышленности и строительства. А в начале 60-х годов она снабжала перевозчиков тяжелыми балластными тягачами, наподобие этого KDF 22, способного буксировать прицепы-тяжеловесы общим весом 100 т.

В 1922 году компания начинает производить предкамерные дизельные двигатели, которые она ставит на дорожные тягачи. С 1930 года Kaelble предлагает потребителям семейство тягачей «Экспресс», предназначенные для работы на немецких железных дорогах. Затем строится первый немецкий капотный тягач Z6P1.

Во время войны фирма изготавливала капотные аэродромные тягачи, бульдозеры, скреперы, электрогенераторы, моторы для легких судов. После войны Kaelble снова начала выпуск балластных тягачей и тяжелых грузовиков для дальних перевозок. Балластный тягач K 631 LF комплектовался 6-цилиндровым дизелем, развивающим 150 л.с. и способным разгонять тяжелый автопоезд с 15-тонным прицепом до 60 км/ч. Производство тягача продолжалось в период между 1950–58 годами. В 1968 году фирма Kaelble построила специальное шасси, на котором была установлена 60-метровая пожарная лестница «Метц», ставшая самой высокой пожарной лестницей 70-х, работающей в Москве.

В современной гамме дорожных грузовых автомобилей, производимых в Объединенной Германии, уже нет марок Krupp или Faun. Под воздействием сильнейшей конкуренции со стороны Daimler-Benz, Iveco и MAN они прекратили производство грузовиков, зато их имена стали еще более известными благодаря смене номенклатуры.

Автомобильная фирма Krupp входила в состав сталелитейного и машиностроительного концерна, основанного Фридрихом Круппом в 1811 году. После Второй мировой войны новую гамму тяжелых грузовиков выпускали на заводе в Баварском городке Бамберг, а в 1955-м производство перевели в Эссен. В но-

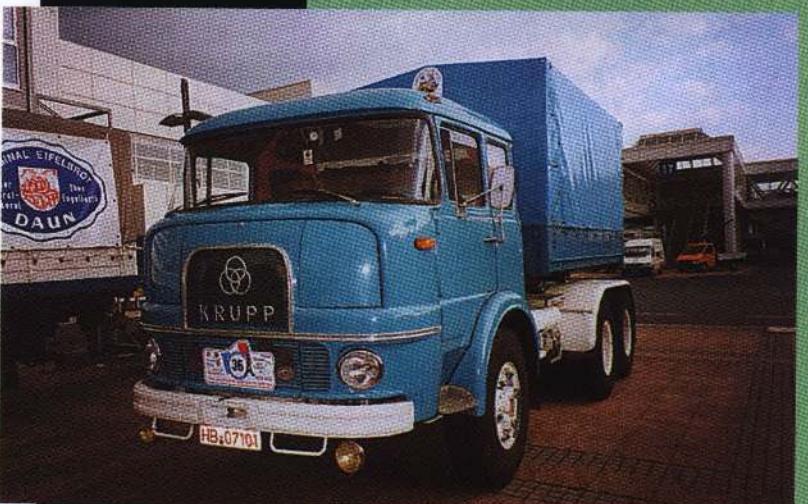


Тяжелый балластный тягач Kaelble K-631 LF – последние буквы означают «грузовой с кабиной над двигателем» – мог тянуть прицепы-тяжеловесы с железнодорожными вагонами

Сегодня фирма Kipp & Moldau отказалась от выпуска грузовиков, заменив их тяжелыми кранами. В 50-х годах на дорогах Европы можно было часто встретить дальнобойные автопоезда Kipp & Moldau I-80 Titan, с кузовами и прицепами, построеными логистической фирмой Kassbohrer («Кассборер»)

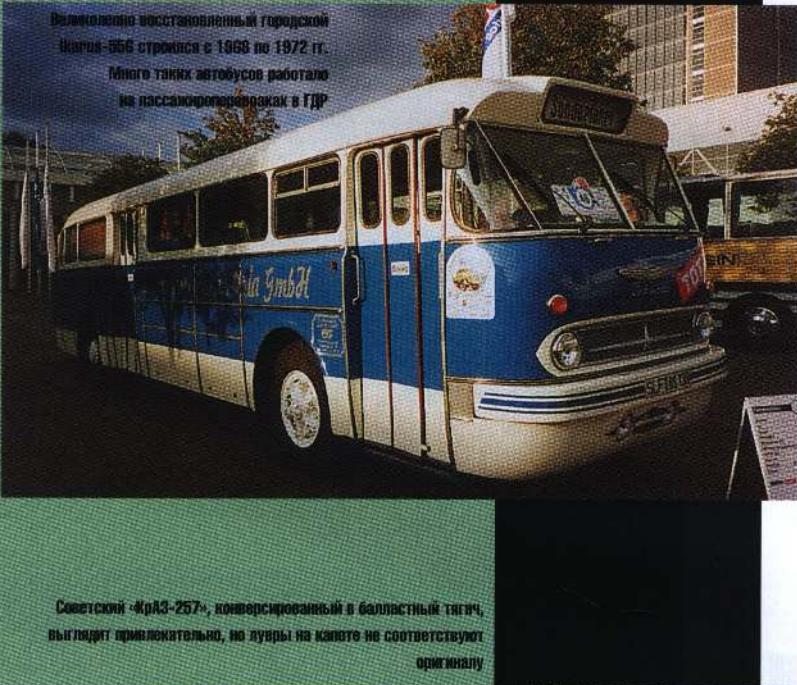


Балластный тягач Kipp & Moldau I-80 (1966–88 гг.) стал последним дорожным грузовиком компании из Бингенгольцафена





Грузовики Sachsenring S 4000-1 строились в ГДР и были основными транспортными средствами для внутренних перевозок. «Пастрафтваген» Sachsenring S 4000-1 1968–87 годов имели 4-цилиндровые рядные двигатели в 90 л.с.



Однокорпусное восстановленный городской автобус Ikarus-556 строился с 1968 по 1972 гг. Много таких автобусов работало на пассажирских маршрутах в ГДР.



Советский КРАЗ-257, конвертированный в балластный тягач, выглядит привлекательно, но двери на капоте не соответствуют оригиналу

ую гамму входили двух- и трехколесные кашпоные и бескапотные машины с оригинальным обтекаемым дизайном кабины и облицовки радиатора под звучными названиями «Видлер», «Айх», «Бюффель», «Мустанг» и «Титан», но в 60-х положение Krupp ухудшилось из-за использования устаревших, недолговечных по конструкции шумных дизелей. Тогда руководство фирмы решило постепенно переходить на изготовление карьерных самосвалов, но экономическая ситуация в стране ухудшилась, и в 1968 году головной завод Krupp по выпуску грузовиков и самосвалов был куплен фирмой Daimler-Benz.

Продолжением истории компании Krupp стало основанное в 1958 году отделение «Крупп Индустриверк» в Вильгельмсхафене, делавшее автокраны. Ему удалось расширить производственную программу за счет присоединения краностроительной компании «Готтвальд». Сегодня Krupp поставляет заказчикам тяжелые шасси для тягачей и кранов с колесной формулой от 4x4 до 20x8, с дизельными моторами мощностью 120–650 л.с., а также самоходные краны грузоподъемностью от 12 до 1000 т. Много самоходных кранов Krupp успешно работают на самых важных стройках России.

Компания Faun начинала не с двигателей или грузовиков, а с легковых автомобилей. Однако «персоненвагены» Faun не выдержали конкуренции и поэтому компания переключилась на мусоровозы и подметальные машины. Первый послевоенный Faun появился в 1948 году. Это был 4,5-тонный грузовик с 90-сильным двигателем Deutz. Затем Faun предлагает широкую гамму грузовиков и балластных тягачей, не прекращая производства коммунальных машин на базе своих и покупных шасси.

К началу 70-х рынок Германии оказывается перенасыщен обычными грузовиками, седельными и балластными тягачами и самосвалами. Многие фирмы оказываются на грани банкротства. Faun спасает широкая программа производства коммунальных машин и заказы Бундесвера на специальные военные тягачи. Сегодня Faun известен всему миру как производитель карьерных самосвалов, тяжелых балластных тягачей, специальных шасси для автомобильных кранов и пожарных машин. Огромное количество всевозможных тягачей, строительных кранов и подметальных машин этой компании было поставлено в СССР. Но это не спасло Faun от экономических проблем и в

1990 году главное предприятие компании в Лауфе прибирает к рукам японская краностроительная компания «Тадано», наладившая там выпуск самоходных шасси для своих тяжелых строительно-монтажных кранов.

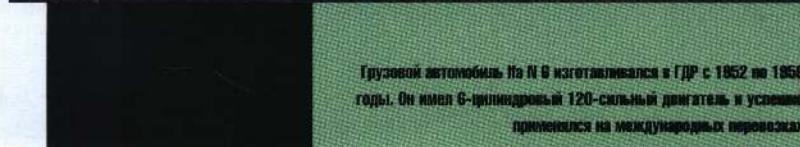
На выставке в Ганновере не была забыта и автомобильная промышленность ГДР и других стран соцлагеря. Среди пожарных машин наиболее одиозным оказался автомобиль-цистерна на шасси небольшого ГДР-овского грузовичка Sachsenring S 4000-1. Не менее привлекательно смотрелся и венгерский Ikarus-556 (1968–72 гг.), который долгое время эксплуатировался в Восточном Берлине.

В одном из проходов между павильонами стоял «КрАЗ» – самый обычный балластный тягач, множество которых буксируют в Москве неисправные троллейбусы, – только окрашенный в голубой цвет и с совсем «неродными» боковинками капота. Такие машины были распространены в ГДР: они буксировали тяжелые полуприцепы польского или чехословацкого производства. Некоторые такие автопоезда часто привозили немецкие колесные краны Crane в СССР. На сопроводительной табличке значилось, что этот «КрАЗ» с 1969 по 1987 годы успешно эксплуатировался на территории ГДР в городе Гера. Теперь он попал в частные руки и вместе с другими грузовиками прошлых лет участвует в различных автопробегах и выставках. Правда, нынешние хозяева неправильно написали по-немецки название украинского города Кременчуг – Кеменчук – где выпускаются «КрАЗы», и они до сих пор считают, что Украина – это заброшенная провинция России.

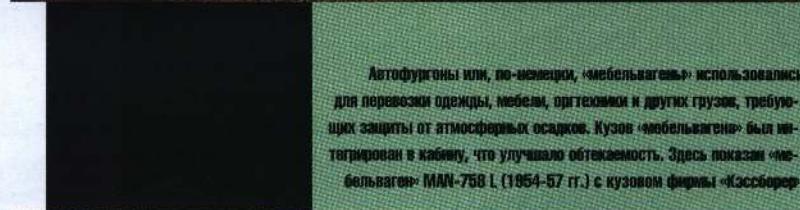
Тяжелый балластный тягач Faun F 687/41 (1966–88 гг.) имел 230-сильный 8-цилиндровый дизель Deutz F 8L 914 и мог развивать с прицепом-тяжеловозом скорость до 65 км/ч



Седельные тягачи Volvo F88 (1964–88 гг.) оснащались 10-литровыми дизелями мощностью 165–200 л. с. и были очень популярны у европейских грузоперевозчиков



Грузовой автомобиль IFA V5 изготавливается в ГДР с 1952 по 1958 годы. Он имел 6-цилиндровый 120-сильный двигатель и успешно применялся на международных перевозках



Автофургоны или, по-немецки, «мебельваген» использовались для перевозки одежды, мебели, оргтехники и других грузов, требующих защиты от атмосферных осадков. Кузов «мебельваген» был интегрирован в кабину, что улучшало обтекаемость. Здесь показан «мебельваген» MAN-758 L (1954–57 гг.) с кузовом фирмы «Ассеборн»



Зачем частить с заменой масла?

Известно, что западные автопроизводители рекомендуют менять моторное масло при эксплуатации выпускаемых ими машин в российских условиях в два раза чаще, чем в условиях Западной Европы. Чем это обусловлено?

Виктор Резников

Есть несколько факторов, оказывающих негативное влияние на работоспособность и сроки смены моторных масел при эксплуатации дизельных грузовиков в российских условиях. Главные отличия наших условий от западноевропейских заключаются в следующем:

- худшее качество дизельных топлив
- худшее состояние автомобильных дорог
- иные, менее благоприятные климатические условия

Основные различия в качестве дизельных топлив, оказывающие значительное влияние на сроки смены моторных масел, характеризуются двумя показателями. Это содержание серы и полициклических ароматических углеводородов. Согласно европейскому стандарту EN 590-2000 содержание серы с дизтопливом должно быть не более 0,035%, а полициклических ароматических углеводородов не более 11,0%. В России почти 80% дизельных топлив вырабатывают по ГОСТ 305-82 с содержанием серы около 0,2%. Содержание в топливах полициклических ароматических углеводородов этот стандарт вообще не нормирует.

Более высокое содержание серы в топливе, прежде всего обуславливает ускоре-

ние расходования щелочности масел. Сгорая, сера образует SO_2 и SO_3 , которые в присутствии воды превращаются в сернистую и серную кислоты. На нейтрализацию этих кислот расходуются детергенты, (щелочные моющие присадки). С повышением содержания серы в топливе, необходимо увеличивать нижний предельный уровень щелочного числа работающего масла. Ускорение расходования щелочности и поддержание ее предельного значения на более высоком уровне, приводят к необходимости чаще менять моторное масло.

Но негативное влияние большего содержания в топливе серы не исчезивается ускоренной срабатываемостью щелочных присадок. Серебро способствует более интенсивному сажеобразованию в процессе горения топлива и этим увеличивает загрязнение работающего масла, а также выброс твердых частиц с отработавшими газами. Аналогично влияют на загрязнение масла сажевые полициклические ароматические углеводороды, содержание которых в отечественных топливах не лимитировано.

Худшее состояние автодорог приводит к снижению средней скорости движения. Сроки смены масла обычно устанавливают по пробегу автомобилей. При меньшей

скорости движения время работы масла в двигателе за равный пробег увеличивается. За большее время, масло подвергается более глубокому старению. Поэтому смена масла потребуется чаще.

Продолжительность зимы в России существенно больше, чем в странах Западной Европы и средние температуры воздуха зимних месяцев у нас ниже. Это причина большего числа холодных пусков двигателей, увеличения времени их прогрева до оптимальной температуры масла и более интенсивного разжижение масла топливом.

При низкой температуре, в картере двигателя происходит более интенсивная конденсация воды из газов, прорывающихся через поршневые кольца. Накопление в масле воды даже в количестве десятых долей процента, приводит к ускорению износа смазываемых деталей и распаду некоторых присадок и синтетических базовых компонентов (эфиров). Кроме того, возрастает вероятность образования низкотемпературных отложений, нарушающих исправное функционирование смазочной системы. Совокупное влияние перечисленных факторов приводит к необходимости сокращения пробега автомобилей между сменами моторного масла в 2 раза.

ДИЗЕЛЬМОТОР

DIESELMOTOR JSC




Продажи оригинальных запасных частей
и расходных материалов

DETROIT DIESEL

Со склада в Москве
г. Москва, пр. Вернадского, 29

офис 1506

Тел.: (095) 133-0491,

Факс: (095) 138-2850

E-mail: info@dieselmotor.ru

www.dieselmotor.ru

Ремонт и обслуживание
двигателей

г. Балаково,
Саратовская обл.,
ул. 30 лет Победы, 76

Тел.: (8453) 22-6760



MBL MOTORS

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



Всегда в наличии выбор из 50 автомобилей –
капотные, бескапотные

Двигатели на выбор:

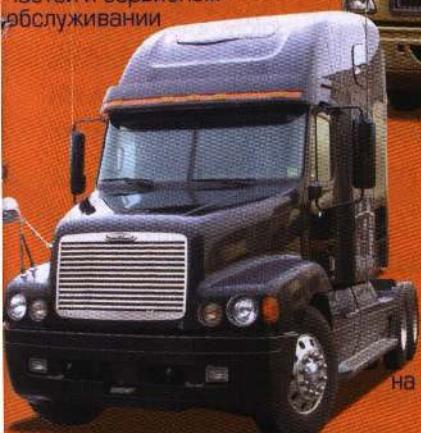
CUMMINS

CATERPILLAR

DETROIT DIESEL

Индивидуальный подход
к каждому клиенту

Гибкая система скидок
при покупке техники,
приобретении запасных
частей и сервисном
обслуживании



Полная предпродажная
подготовка

Продажа в кредит
Лизинг для частных
и юридических лиц

Самый большой склад
запчастей в России

Гарантия:

на б/у технику – от 6 месяцев
на новые автомобили – 24 месяца

Цены на запчасти
снижены до 40%

Телефон: (095) 900-11-01 (многоканальный)
г. Москва, ул. Дубнинская, д. 83
e-mail: mblmotor@corbina.ru

GУДВИЛ ХОЛДИНГ
ГРУЗОВИКИ И ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ИЗ США
ПРОДАЖА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ

Официальный дилер

FREIGHTLINER



196608, Санкт-Петербург,

г. Пушкин, Первый проезд, д. 4

Тел/факс: (812) 322-65-00 (многоканал.), 470-17-65, 470-41-47
www.truck.ru, e-mail: goodwill@infopro.spb.ru

000 "ГУДВИЛ СЕРВИС НН"

ПРОДАЖА, КРЕДИТ, ПИЗИНГ
ОБСПУЖИВАНИЕ
АМЕРИКАНСКИХ
ТЯГАЧЕЙ И
ПОПУПРИЦЕПОВ



Представитель "ГУДВИЛ ХОЛДИНГ" (г. Санкт-Петербург)
г. Новгород, Верхне-Волжская наб., д. 19

Тел./факс: (8312) 19-92-81, 77-85-08, 77-85-09
моб. 8-2-310-14-77, e-mail: lena@maksim-s.nnov.ru

Продажа
запчастей
для американских
грузовиков

Тел.: (095) 722-2271





СИМБИРСКАЯ УАЗва

А. Новиков

Если бы попечитель реальных училищ в одну морозную сибирскую ночь не зачал будущих цареубийцу и уничтожителя абсолютной монархии дома Романовых, тогда бы Симбирск не переименовали в Ульяновск и колумбийская мафия, высоко ценящая русские УАЗики за их проходимость, скрывалась бы от преследующей ее полиции на симбирских СиАЗах. Пойди история по иному пути, не было бы завода, чью продукцию так высоко ценят специалисты НАТО. Не наградило бы в августе шестьдесят шестого советское правительство Ульяновский автомобильный завод орденом Трудового Красного Знамени. По крайней мере так могло не быть, но так было... Для начала Симбирск переименовали в Ульяновск.

Стояла осень 1941 года. Гитлеровское командование распределило места в партере для принятия победного парада на Красной площади, когда на станцию Киндановка прибыли первые эшелоны с людьми и оборудованием с эвакуируемого московского Завода имени Сталина.

Автомобильное производство разместили в складских помещениях речного таможенного управления: 19 цехов, необходимых для сборки грузовиков ЗИС-5В упрощенной конструкции, были приспособлены. Круглосуточная работа с упраздненными выходными и отпусками дала свои всходы, — в феврале 1942 года, из ворот бывшего склада выкатились первые ЗИС-5В ульяновского производства. К Первомаю вступили в строй все девятнадцать цехов, главный конвейер был рассчитан на выпуск 50 автомобилей в сутки, но здесь проявились результаты спешки. Да и какого качества можно было ожидать, если головное предприятие по выпуску «трехтонок» ведет сборку машин на земляном полу в деревянных срубах, стены которых на случай пожара обмазаны глиной. Каждую весну цеха затапливала талая вода, а бревенчатые фундаменты разъезжались под тяжестью взбухших от сырости стен. Так долго продолжаться не могло. В 1944 году после подачи кремлевскому руководству соответствующей челобитной было решено, во-первых, производство ЗИС-5В прекратить, во-вторых, непригодные цеха разобрать на дрова, а местное население занять строительством нормальных заводских корпусов за рекой Свияга.

Это решение, утвержденное сверху, вовремя дошло до НАМИ, где для «Ульяновского ЗИСа» спроектировали 3,5-тонный ЗИС-253. Грузовик впервые был показан в 1944 году на территории ЗИСа, а затем в следующем — победном 45-м — на выставке отечественных и трофейных автомобилей в Парке культуры им. Горького. Он представлял собой вариант ЗИС-150 с кабиной от американского Studebaker и 89-сильным трехцилиндровым двухтактным дизелем, рабочим объемом 3490 см³, который должен был поставляться с Ярославского автомобильного завода, где ждали литейное, фрезерное и другое оборудование из-за океана, от американского концерна General Motors. Но в 1946 году началась «холодная война» и правительство США наложило эмбарго на поставки оборудования в СССР. Тогда в наркомате среднего машиностроения горяча на идею освоения производства УльЗИС-253 тоже наложили...

Академик Евгений Чудаков, работавший тогда над перспективным типажом развития автомобилестроения СССР, ратовал за унификацию советских автомобилей. В министерстве автомобильной промышленности это указание расценили по-своему, и предписали УАЗу поставить на конвейер довоенную «полуторку». Долотопный ГАЗ-MM заставил пересмотреть весь производственный процесс и передвинуть все станки, ибо технологические циклы для изготовления ГАЗ-MM и УльЗИС-253 совершенно различны.

Не прошло и полугода после пуска 26 октября 1947 года главного конвейера, как был представлен рестайлинг знаменитой полуторки — УАЗ-300. Однако, по пересмотренному пятилетнему плану, УАЗу не полагалось поставлять сталь с вы-



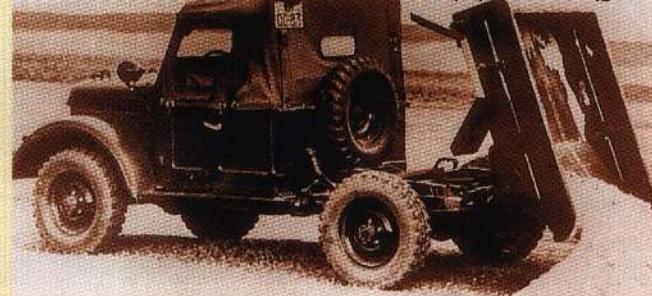
«УАЗ-69» отличается от своего предшественника «ГАЗ-69» только выштамповкой на капоте. Фото из архива А.С. Исаева



На первых порах в Ульяновске решили построить несколько образцов модификаций «ГАЗ-69», и первым из них стал седельный тягач «УАЗ 456» с двухосным прицепом-платформой «УАЗ-750». Фото из архива А.С. Исаева

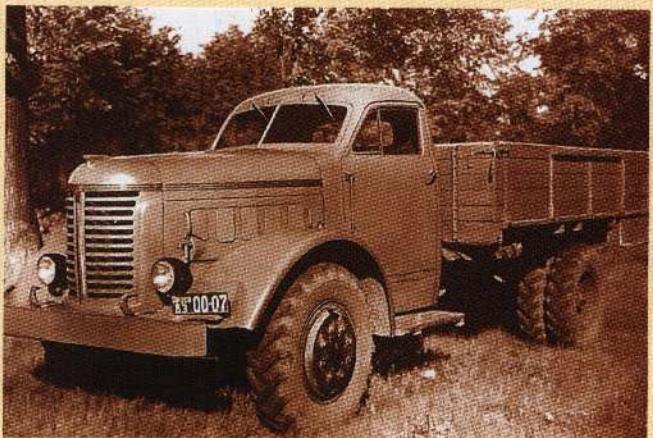
Еще одна ранняя модификация «УАЗ-69» — 250-килограммовый самосвал — появилась в 1957 году, но так и не пошла в тираж.

Фото с разрешения О.К. Федурова



Первый вариант безрамного «УАЗ-3171» появился в 1982 г., однако на конвейере до конца века находился устаревший «УАЗ-469». Фото с разрешения В.А. Несоленого





Ранний вариант «Ульзис-253» своими очертаниями сильно смахивал на «ЗИС-130» и его аналог – американский «International». Фото с разрешения В.А. Несоленого



В 1948 г. «УАЗ» разработал собственную модель грузовика – «УАЗ-300» – в основном повторявшую компоновку полупортерки, но имевшую 50-сильный двигатель от «Победы». Фото с разрешения В.А. Несоленого



Опытный образец санитарного автомобиля «УАЗ-450 А» 1956 года, разработанный художником-конструктором Владимиром Арямовым. Фото О.К. Федулова

сокими штампующими характеристиками, Днепропетровский металлургический завод еще не был восстановлен, а американцы, естественно, не собирались продавать нам холоднoprокатный стальной лист. Завод постепенно хирел и к 1950 году производство «полупорок» полностью прекратили.

Заводчане жили тогда надеждами, что все-таки завод будет жить. Тем более, что из Горького приходили какие-то неизвестные ящики, а некие сировые типы в штатском зорко следили за дисциплиной на предприятии и за состоянием оборудования. Новый этап жизни завода начался в 1954 году, через год после кончины Сталина. Тогда же из Горького в Ульяновск было переведено производство легковых автомобилей повышенной проходимости ГАЗ-69 и ГАЗ-69А. Через два года после отработки технологии, машины пошли в серийное производство. ГАЗ-69 был прост, прочен и вынослив. Этот «джип» до сих пор успешно эксплуатируется в Монголии, Африке и Латинской Америке. В России народ остер на язык и машине дали может быть обидные, а может – безобидные прозвища: «газик», «бобик» и «козел». Когда же на заводе попробовали объявить конкурс на лучшее название ГАЗ-69, многие рабочие предложили назвать машину «Ленин», «Сталин», «Молотов» или «Хрущев». Однако в Москве, в Министерстве отвергли собственные имена, поэтому ГАЗ-69 просто превратился в УАЗ-69.

По указанию тогдашнего министра автомобильной промышленности СССР С.А. Акопова, бывший главный конструктор ГАЗа П.И. Музюкин, начал проектирование целого семейства малотоннажных грузовых автомобилей, унифицированных по агрегатам с ГАЗ-69. Так появились «головастики» – УАЗ-450 (4x4) и их обычные дорожные модификации УАЗ-451. После этого идею серийного производства автомобиля-фургона на основе ГАЗ-69 (ГАЗ-19) поставили под сомнение. В 1962 году один заводской рабочий предложил руководству назвать новый малотоннажный грузовик УАЗ «Гагарин». Ему посоветовали обратиться... нет не в «психиатрическую больницу», а на авиационный завод – дескать, это их профиль. Когда же П.И. Музюкин двумя годами ранее решил освоить производство седельных тягачей УАЗ-456, ему ответили там же – не наш профиль.

В 1960 году начались работы над проектом, который был воплощен в серийное производство, как УАЗ-469. Первые образцы этого автомобиля – УАЗ-460В и УАЗ-468 (фургон) – были готовы в 1962 году. То был все тот же ГАЗ-69, но с новым кузовом – в общем, опять рестайлинг. К 1965 году, когда закончились их испытания, были готовы новые экспериментальные УАЗ-470 и 471 с несущим кузовом (у УАЗ-469 имелась рама). К этому времени «шестидесят девятый» растиражировали в количестве 250 000 штук, а через десять лет с конвейера сошел миллионный ульяновский автомобиль, – им стал «головастик» – УАЗ-452, также унифицированный с УАЗ-69.

«Козла» сняли с производства в 1972 году, а его приемника – 21 ноября 2003 года, после постройки 1 700 000 экземпляров, потому что он давно устарел по эргономике и требованиям, предъявляемым к пассивной и активной безопасности. Да, УАЗ-469 покорил Эверест. Да, эту машину продавали даже в развитых капиталистических странах, таких как Фран-

ция или Италия. Однако УАЗ-469 имеет самую «тупую» среди отечественных машин наработку на все аварии – 130 000 км пробега! Тем не менее, военных он вполне устраивал, это и стало основной проблемой для использования машины по конверсии, потому что УАЗ-469 не имел практически никакой защиты против угона. Сел и поехал...

Выпускаемый до сих пор УАЗ-452, только с измененным цифровым индексом, имеет все те же недостатки, присущие первым образцам машины, конца пятидесятых: большая вероятность гибели водителя и пассажира при лобовом столкновении и неудачная развесовка полного веса по осям. Последнее в семидесятых пытались компенсировать изготовлением трехосника, его проходимость сравнивали с танком, но в серию такие машины не пошли. Однако, опыт их постройки натолкнул многих самодельщиков на создание в конце восьмидесятых грузовиков «Иверия» и «Тбилиси». В 1991 году малое предприятие «Вездеход» под руководством Гурама Квериадзе получило заказ на 50 реанимобилей с колесной формулой 6x6 на шасси УАЗ-3962. Но увы, ульяновский автозавод, кроме двухкабинных версий для установки готовых кузовов (фургонов, цистерн, самосвалов) ничего нового в этом классе автомобилей до сих пор не предлагает. В 1970 году, к столетию со дня рождения Ульянова-Ленина, планировалось запустить в производство новую «полупорку» УАЗ-455 грузоподъемностью 1,3 тонны (усиленный вариант все того же УАЗ-451), но юбилей справили, а машина в серию так и не пошла.

К началу девяностых положение на «УАЗе» приблизилось к критическому. Наступало время хозрасчета, конверсии, приватизации и прочих болезненных мероприятий по спасению завода, на семьдесят процентов работавшего на военно-промышленный комплекс. Некогда изготовленный всего в четырнадцати экземплярах плавающий внедорожник «Ягуар», разработанный еще в 1976 году, не был освоен, потому что завод рассчитывал на своего основного заказчика Министерство Обороны, а проталкивать плавающий автомобиль на рынок совсем не выгодно. Первые варианты УАЗ-469 с цельнометаллическими кузовами были готовы в 1973 году, однако освоены в производстве только через двадцать лет – УАЗ-31512/31514.

Потрясения ульяновских автопроизводителей усугубила неотягоченность инфраструктурой. Десять моделей двигателей, которые в начале девяностых можно было заказать на ульяновский джип (среди них – иностранные Andoria, Peugeot и VM), были недоступны по цене для многих потребителей. Производство автомобилей, для которого в 1992 году выделили 133 миллиона рублей, начинало хиреть, а сбыт катастрофически падать. В 1996 году джипов построили всего 33 407 штук, против 57 607 в 1993-м. Появление нижегородских «ГАЗелей» сильно ударило по производству малотоннажных грузовиков и автобусов из Ульяновска. Ежегодные продажи упали на 10–12 процентов, это стало следствием интеграции с производителями пассажирских специальных кузовов, которые можно «нахлобучить» даже на подержанные иностранные шасси, впрочем и грузовиков сегодня «УАЗ» производит всего 10–14 тысяч, против 50–60 в конце восьмидесятых.

Рабочие сетуют: НЕ НУЖНО БЫЛО ГОРОД В УЛЬЯНОВСК ПЕРЕИМЕНОВЫВАТЬ – дескать, история начала мстить. Ка-



Первый опытный образец грузовика «УАЗ-450» 1957 года имел более сдержаный дизайн кабины и двери, открывающиеся против хода машины. Фото из архива А.С. Исаева



Седельный тягач «УАЗ-452 П» с полуприцепом-Фургоном «УАЗ-752», так же не увидели серийного выпуска. Фото с разрешения О.К. Федурова



Туристические пассажирские автобусы на шасси «УАЗ-452» работали в парках культуры и зонах отдыха. Выпускались в 1970–1978 г.г. Фото автора



В 1972 году была предпринята попытка повысить проходимость грузовика «УАЗ-455» установкой полугусеничного движителя, однако все окончилось несколькими опытными образцами. Фото с разрешения В.Л. Несоленого



Трехосный «УАЗ-452 Д-2» появился в 1973 году, и на его шасси были также построены опытные образцы 16-местного автобуса. Фото автора

90

| Модель | УАЗ-69 | УАЗ-469 | УАЗ-450 | УАЗ-452 |
|---|-----------|--|-----------|-----------|
| Годы выпуска | 1958–1972 | 1972–1988 | 1958–1960 | 1961–1966 |
| Число мест: в кабине | 5 | 5 | 2 | 2 |
| в кузове | — | — | 8 | 8 |
| Грузоподъемность, кг | — | — | 800 | 800 |
| Двигатель: | | | | |
| тип | | Карбюраторный, четырехтактный, водяного охлаждения | | |
| число цилиндров | 4 | 4 | 4 | 4 |
| рабочий объем, см ³ | 2120 | 2450 | 2430 | 2445 |
| степень сжатия | 6,5:1 | 6,7:1 | 6,6:1 | 6,6:1 |
| мощность, л.с. | 52 | 75 | 62 | 70 |
| при об/мин | 3600 | 4000 | 3800 | 4000 |
| Число скоростей: | | | | |
| в коробке передач | 3 | 4 | 3 | 4 |
| в раздат. коробке | 2 | 2 | — | 2 |
| Передаточное отношение | | | | |
| главной передачи | 5,125 | 5,38 | 5,125 | 5,125 |
| Размер шин | 6.50–16 | 8.40–15 | 8.40–15 | 8.40–15 |
| Габаритные размеры, мм | | | | |
| длина | 3850 | 4025 | 4405 | 4460 |
| ширина | 1750 | 1785 | 2040 | 2044 |
| высота | 1290 | 1990 | 2070 | 2020 |
| Внутренние размеры кузова, мм | | | | |
| длина | — | — | 2600 | 1870 |
| ширина | — | — | 1870 | 1870 |
| высота бортов | — | — | 420 | 420 |
| Колесная база, мм | 2300 | 2380 | 2300 | 2300 |
| Снаряженная масса, кг | 1535 | 1680 | 1700 | 1500 |
| Максимальная скорость, км/час | 90 | 110 | 90 | 95 |
| Контрольный расход топлива, л/100 км пути | 14 | 13 | 14 | 12 |
| Количество построенных машин | 250 000 | 1 700 000 | 21 800 | 206 170 |

ких-то 137 000 000 капиталистических долларов требуется для постановки на конвейер нового внедорожника УАЗ-3160, некогда разработанного на основе эксплуатации 460-го в центре стиля «ВАЗ», кроме гражданской, имеет модификацию «Милитэр» – УАЗ-3172, но «Росвооружению» эта новинка оказалась ненужной. И ульяновские автомобилестроители пользуются последними возможностями: кооперацией с производителями инкассаторских броневиков, выпуском длиннобазных вариантов УАЗ-3153 и пикапов, созданием опытных образцов новой серии автомобилей «Симбир».

Когда-то перенесенное с ГАЗа производство «коэлов» ГАЗ-69 подняло завод на ноги. Позднее, проволочки в Министерстве обороны отодвинули на целых десять лет начало серийного выпуска УАЗ-469. Теперь перед заводом снова стоит проблема поиска денег на внедрение в производство новинок, которые позволят ему занять свою долю рынка комфортабельных внедорожников. Но почему-то, сегодня редко вспоминают, что УАЗы своим низким качеством порочили имя вождя мирового пролетариата, на родине которого их производили. Тогда бы в Симбирске никто не утверждал, что история мстит. И болезнь завода затянулась, поэтому нужна срочная финансовая помощь, чтобы больной не протянул ноги.

АВТО

ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ФОТООБЪЯВЛЕНИЙ

Из рук в руки

ЦВЕТНЫЕ
ФОТОГРАФИИ

такой очевидный выбор

www.auto-photo.ru

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ В 35 ГОРОДАХ РОССИИ

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-FH12, 380 л.с., 1997 г.в., красный, Евро-2, пробег 500 тыс. км, полный электропакет, сигнализация, полуприцеп Кегель 1993 г.в., тентованный 90 м³, эксплуатация в России один год. т. (08231) 2-30-69, 8-910-647-20-36

Вольво-F12 92 г.в., 900 тыс.км, 340 л.с., зеленый, пневмо, отопитель, 4x2, 11.000 евро. т. 381-34-17

Вольво-FH12 380 л.с., 96 г.в., красный, 570 тыс.км, 115 кубов, шторный, сдвижная крыша и борта, ворота, ABS, BPV, центромазка, растаможен, б/п по РФ. т. 504-15-54

Вольво-FH12 96 г.в., 340 л.с., 750 тыс.км, 3-осн., тент 60 м³, 15 т, желтый, есть все + конд., без РФ, там. 100%, сост. отл. В Брянске т. (0832)74-38-52

ДАФ-400 2000 г.в., новая модель, совместно с Форд, дизель 2,5 л, мотор и КПП – транзит, г/п 2 т, длинный, высокий, красный, 90 тыс.км, там. 100%, 8.950 евро. т. (812)973-21-28

ДАФ-45160 95 г.в., 240 тыс.км, белый, г/п 5300кг, мебельный фургон, боковая загрузка, лифт, б/п по России, 100% таможня, объем 38 м³, 13.000\$. т. (0812)55-46-16

ДАФ-95 94 г.в., красн., 600 тыс.км, бак 1000л, вебasto, эл. люк, круиз, там.100%, 15.500 евро, полуприцеп Lag 89 г.в., 31 палет, термоинг, белый, пневмо, 11.000 евро. т. 741-62-30

ДАФ-95400 92 г.в., белый, 850 тыс.км, изот., 6x2, отоп.кузов+каб., 2 сп., эл.пак., блок, пневмо, ц.смаз.+ пр-п пневмо, под.кузова, без РФ, 140 м³, 27.300 евро, торг. т. 558-61-56

ЗИЛ-Бычок 2002 г.в., борт. удл., наращенные борта, 17.3 тыс.км, не экспл. 1 год, серый. т. 744-56-57

ЗИЛ-131 89 г.в., кунг в/о, шасси, зеленый, 2 тыс.км, демилитаризован., ОВ-65, лебедка, подогрев двигателя, 125.000 руб. т. 8-9027-20-19-25, спр. Юлю, Лену

Ивеко-400E38 96 г.в., 750 тыс.км, белый, дв. 380, КПП Eaton-12, Gray Adams, 92 г.в., TKSMX-50, 92 м³, SAF, воздух, 26.500\$. т. 107-30-37

Интернейшнл-9800 98 г.в., беж., 430 тыс.миль, дв. Камеиз – 400 л.с., КПП-9, пневмоподв., эл. пакет, кондиц., сепаратор, круиз, ABS, музыка и т.д. 23.500\$, торг. т. 502-68-62

Интернейшнл-9200 98 г.в., капотный седельный тягач, белый, выс. кабина, 2 спальника, 2 бака по 600 л, пневмоподвеска, 530 тыс.миль, в РФ не работал, отл. сост., 31.000\$. т. 410-10-46

КрАЗ-250, 1991 г.в., металл. фургон 40 м³, задний мост СуперМАЗ (один), 2 спальных места, 2 бака по 300 л, ящики под инструмент. Автомобиль находится в Серпухове. Цена \$4500. Тел. 8-903-127-60-75

КамАЗ-5410 90 г.в., 0 км, хаки, ручная сборка с заменой рамы, кабины из новых комплектующих, 2 бака по 500 л, большой инструм. ящик. т.8-902-718-61-43



КрАЗ-260 1997 г.в., 10x10, в идеальном состоянии + бочка титан 32 куб.м, можно раздельно. Тел. 8-917-433-84-06



МАН-12.232, 1990 г.в., оранж. тент, г/п 5 т, объем 51 м³, КПП-16, пробег 520 тыс.км, спальник над кабиной, блокировка, ABS, webasto – газ, бак 2х300 л, 18 л/100 км, верх. и ниж. фаркоп, полупневмо, сост. хорошее, \$10 тыс. т. 8-910-912-99-07, Т. (08432) 26-054

Возьму в аренду с выкупом седельный тягач MAN, Scania или Renault Magnum с полуприцепом 82 м³. Т. 8-903-405-39-93, 8 (863-75) 33-8-40

Полуприцеп МАЗ-9758, 1998 г.в., 3-осный, пневмоход, алюминиевые борта, тент, ворота. Тел. 8-903-289-1742

МАЗ-5549 тягач, 84 г.в., кабина круглая, спальник, цвет голубой, спойлеры, 2 т/бака, 2 бардачка, кулиса КПП от Супер-МАЗа, лицензия, ОСАГО \$3 тыс. Можно с полуприцепом МАЗ-93801 – 9 м. Все в раб. сост. Все вместе 105 000 руб. Торг. Тел. 717-2406, 8-926-583-99-72

МАН-17.192 изотермический фургон, 94 г.в., белый, 600 тыс.км, лифт, шторка, 48 м³, длина 8.1 м, в хор. сост., 15.500\$, торг при осмотре. т. 130-96-63, Николай

Мерседес-Бенц -1735, автопоезд, 90 г.в., 390 тыс. км, пневмоподвеска, ЭПКП, термокузов 50 куб.м, холод. уст. Вебасто, лифт, дор. купе на 3 чел. + Прицеп-термокузов 25 куб.м, пневмоподвеска, в хор.сост. Тел. (095) 943-0203, 509-34-02, Тетерин Александр Трофимович



Mercedes-Benz Actros 1840, синий сед. тягач 4x2, конец 97г, 600 тыс. км, 400 л.с., электропакет, полная предпродажная подготовка, отл. сост. Тел. 8-916-606-32-97

Мерседес-308D 94 г.в., почтовик желтый, 75 тыс.км, ГУР, АКПП, сост.отл., автономка, моск.учет, страховка, антикор, двойное сиденье, шип.резина, запасн. диск, 10000\$. т. 8-916-842-92-16

Рено-Магнум 93 г.в., белый, 700 тыс.км, дв. MACK 500 л.с., ABS, г/п 16 т; п/п Krone 93 г.в., г/п 15 т; общ. объем 95 м³, 36 е.п. 21.950 евро. т. 109-91-30

БЛАНК

АВТОТРАК

объявление

Для ответа: телефон или иной способ связи

Журнал «Автотрак»
Приглашает
к сотрудничеству
талантливых,
энергичных,
разбирающихся
в технике авторов
т.: 796 83 84

Журнал «Автотрак»
ищет менеджера
по рекламе
т.: 796 83 84

Журнал «Автотрак»
приглашает
к совместному
участию
в выставках и
других PR-акциях
владельцев
старинных,
эксклюзивных,
тюнинговых и
прочих необычных
грузовиков
и автобусов
т.: 796 83 84

ВАШ МАЯК В МОРЕ ИНФОРМАЦИИ

**Распространяется
по всей России
и странам СНГ**

**авто
запчасти
и цены**

(095) 955-1029

E-mail: autozap@orc.ru
www.autozap.org

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:

Nº1, 2004

Nº2, 2004

Nº3, 2004

Nº4, 2004

Nº5, 2004

Nº6, 2004

В количестве _____ **экземпляров каждого номера.**

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

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

корреспондентский счет № 30101810900000000323

БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

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

Кассир

Плательщик

ООО Журнал «АВТОТРАК»

получатель платежа

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

корреспондентский счет № 30101810900000000323

БИК 044552323

Идентификационный № 7732117377

Фамилия, и.о., адрес плательщика

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

Квитанция
Кассир

Плательщик

Вы можете подписаться на любое количество номеров.

Цена одного номера –

60 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.

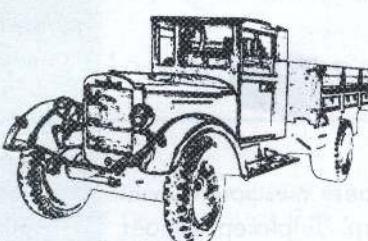
Для юридических лиц, чтобы

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





Фашистский офицер выстроил заключенных:

- Ты кто?
- Учитель.
- В топку! Ты кто?
- Маляр.
- На стройку! Ты кто?
- Йог.
- В топку!
- Опять в топку?



- Что получится, если скрестить слона и кенгуру?
- Много-много ям по всей Австралии.



У рядового Иванова умер отец. Пришла телеграмма в часть. Полковник вызывает старшину и говорит:

- Слушай, такое дело, ты скажи как-нибудь Иванову поделикатней.

Старшина выстраивает роту и говорит:

- У кого живы отцы — ШАГ ВПЕРЕД. Иванов! А ТЫ КУДА ПРЕШЬ?



Играет симфонический оркестр. Дирижер делает

последний взмах, все замолкают, только мужик на контрабасе — бум-бум, бум-бум... Через минуту тоже закончил, лоб вытирает:

- Фу-у-х! Еле дognал..



Железнодорожные пути. Еще слышен шум уходящего поезда. На путях лежат голова, туловище, бидончик. Голова открывает глаза:

- Во, блин, называется, за пивом сходил...



Когда в руках молоток, все вокруг кажется гвоздями.



Три мальчика пришли в лавку за сладостями. Естественно, встали в очередь. Хозяин спрашивает первого:

- Тебе чего?
- 10 синих леденцов.

Хозяин спускается в подвал, приставляет там лестницу, лезет на верхнюю полку, достает коробку с синими леденцами, открывает, отсыпает десять, закрывает коробку, задвигает ее, убирает лестницу, вылезает из подвала и закрывает его. Потом дает 1-му мальчику 10 синих леденцов, спрашивает второго:

- Тебе чего?
- 10 синих леденцов.

Хозяин опять лезет в подвал и процедура повторяется, только теперь он ничего не убирает. Обслужив второго мальчика, спрашивает у третьего:

- Тебе тоже 10 синих леденцов?

- Нет.

Успокоенный хозяин лезет в подвал, все убирает, задвигает и т.д. Наконец, возвращается и высушивает мальчика.

- Мне 5 синих леденцов!



У одного пузыря собрались Пушкин, Лермонтов и Маяковский. Решили отметить праздник — надо делить. Посовещавшись, решили: кто про сколько сочинит, тот столько и выпьет.

Пушкин:

- Рыбки плавают по дну, выпью рюмочку одну.

Выпивает рюмку.

Лермонтов:

- Рыбки плавают на дне, выпью рюмочки я две.

Гордо опрокидывает две.

Маяковский:

- Вы ребята молодцы, остальное выпью я.



...И сказал им Иисус: «Ответьте — кто, говорите вы, есть Я?»

...И ответили они: «Ты — эсхатологическая манифестация основы нашего бытия, явленное нам онтологическое основание кон-

текста самой нашей сущности».

...И ответствовал им Иисус: «Чего-чего?»



Тренировка парашютистов. Летит самолет со спортсменами. Перед выходом инструктор, чтобы успокоить прыгающего, спрашивает:

- Настроение нормальное?

- Нормальное.

- Попрыгай, яйца не жмет?

- Не жмет.

- Как зовут?

- Сережа.

- Пошел!

Следующий.

- Настроение нормальное?

- Нормальное.

- Попрыгай, яйца не жмет?

- Не жмет.

- Как зовут?

- Нат-а-а-аша-а...



Мужчину от мальчика отличает лишь стоимость игрушек.



Мальчик спрашивает у отца:

- Папа, а что такое филиал.

- Сыночек, ты помнишь свой горшок?

- Да.

- Вот твой горшок и есть филиал нашего унитаза.



15% СКИДКА

Специальное предложение для особенных автомобилей!

► С 1 февраля 2004 в течение трех месяцев на официальных станциях технического обслуживания "Мерседес-Бенц" действует специальное предложение! Мы предлагаем Вам скидку 15% на весь ассортимент оригинальных запасных частей для грузовых автомобилей и транспортников "Мерседес-Бенц".

► Мы отвечаем за качество продукта, который предлагаем Вам. Каждая оригинальная запасная часть "Мерседес-Бенц" также тщательно сконструирована, изготовлена, испытана и проверена, как и все, что украшено нашей звездой. На все ориги-

нальные детали, купленные на нашей станции, распространяется гарантия в течение двух лет. (Исключение составляют запасные части для ТО.)

► Оригинальные запасные части "Мерседес-Бенц" и сервис, получивший аккредитацию производителя, обеспечат высокое качество сервисного обслуживания Вашего автомобиля и долгий срок его службы.

На наших станциях используется только новейшее оборудование, а все мастера прошли специальное профессиональное обучение и имеют многолетний опыт работы.

► Хорошо знать, что есть вещи, которым можно абсолютно и полностью доверять: сервис и оригинальные запасные части "Мерседес-Бенц".



Mercedes-Benz

Официальные дилеры "Мерседес-Бенц" в России:

г. Москва: ООО "Автоцентр ГЕМА-Трак", Минское шоссе, 43ий км. Продажа запасных частей: (095) 783 71 86. Сервис: (095) 775 77 88 •
ЗАО "АЗР Автомобиль - звезда Руси", Балашиха, ул. Западная, 7. Продажа запасных частей: (095) 524 11 90. Сервис: (095) 524 46 98 •

г. Санкт-Петербург: ЗАО "Вехо", ул. Орбели, 35. Продажа запасных частей и сервис: (812) 329 1000

ЗАО "ДаймлерКрайслер Автомобили РУС": 127051, Москва, 1-й Колобовский переулок, 23;

www.mercedes-benz.ru