

АВТОПАК

№1 2001

AVTOTRUCK



Брюссельский
автосалон

Эксплуатируем
ВИС-2345

Грузовые
автоперевозки

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

шины MICHELIN

для грузовых автомобилей и автобусов



Сегмент Е Региональные перевозки

Передняя ось



XZE2

XZE1

(17.5)

XZE1

(22.5)

XZE

(20')

Ведущая ось



XDE2

XDE1

(17.5)

XZA4

Прицепы



XTE1

(11 R 22.5)

XTE2

Передняя ось



XFN

(295/80 R 22.5, 315/80 R 22.5)

Ведущая ось



Специальные
зимние
шины

Сегмент А Автомагистрали

Передняя ось / Любые оси



XZA2 Energy



XZA1



XZA

(20)

Передняя ось



XFA1

Ведущая ось



XDA2
Energy

XDA

XDA4

XT4

XZT

Прицепы



XTA2 Energy

(385/65 R 22.5)

XTA2 Energy

(425/55 R 19.5,

445/45 R 19.5)

Energy XTA

XZA&XZA1

XTA

ЗАО «Русское Генеральное Агентство ШИН МИШЛЕН»

Россия, 125252, Москва, Чапаевский пер., д. 14

Тел.: (095) 258-0926, 258-0948, факс: (095) 258-0927

E-mail: michelin@avallor.ru



MICHELIN

Слава Богу — зиму прожили

Глядя на сугробы за окном, на нечищенные тротуары, на преодолевающие ледяные торосы москвичей, понимаешь, что за окном февраль.
Дорожные службы и дворники перестали сопротивляться погоде и ретировались с неубранных тротуаров и дорог.
Москвичи же получили прекрасную возможность почувствовать себя среди льдов и нагромождений ледяных торосов полярниковами, не участвуя в экспедициях Д. Шпаро.

А автовладельцы — вспомнить, как, а кто не умел, то научиться преодолевать сугробы с ходу, пробивать колею не хуже чем ЗИЛы на просторах Камчатки. В преодолении трудностей мы крепчаем. В постоянных обещаниях крепчает и наша власть. Убирать улицы, не сыпать соль на дороги, повысить пенсии и зарплаты — все это мы уже слышим не один год. Но улицы так же загажены, соль по-прежнему разъедает обувь и железо машин, а цены растут быстрее, чем пенсии. Мне импонирует стремление власти постоянно выдумывать новые налоги, новые правила игры, новые места для чиновников. Вот взяли и изменили с нового года правила оформления таможенных грузов. И не беда, что тысячи фур зависли на таможне, другие тысячи остались без работы на полтора месяца. Это чтобы вы, граждане, не расслаблялись. Веселые ребята, наши чиновники, — работают легко и с выдумкой. Вам, предпринимателям-перевозчикам, налоговой тетрадки не хватало? Получите путевой лист на каждый день. Это чтобы вы не радовались раньше

времени по поводу отмены 20%-ного налога на автотранспорт. Надо налоги платить, граждане. Ведь для того, чтобы прокормить такую армию думающих о нас с вами днями и ночами государственных мужей и жен, благоприятного инвестиционного климата и нормальной банковской системы не достаточно. Ее еще не создали, но уже сейчас ясно, что не достаточно. Нужно в очередной раз пошарить в карманах любимого народа — он выдержит, ведь недаром один мужик двух генералов прокормил. Сможет и больше. А глядя на тройные подбородки наших чиновников, понимаешь, что пытаться им нужно хорошо — как бы с голоду не опухли. Да и задницы у них уже не вмещаются на сиденья «жигулей» — подавай иномарку, да попрестижней. Да ну их — чиновников! Главное, что весна на носу. Сойдет снег, прогреется земля, и тогда со спокойным сердцем и с чистой совестью, не боясь отморозить себе что-нибудь, можно залезть с гаечными ключами под машину и забыть зиму, чиновников и тещу. С весной вас, дорогие наши читатели!

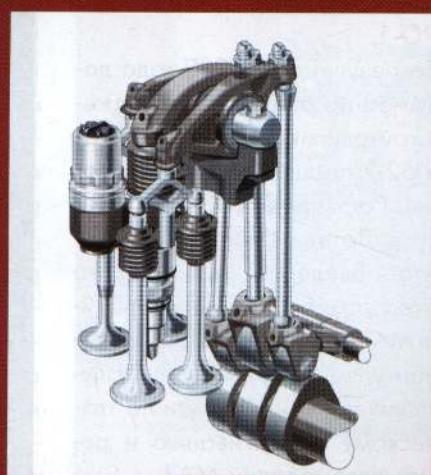
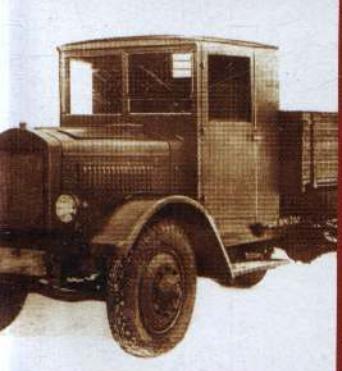
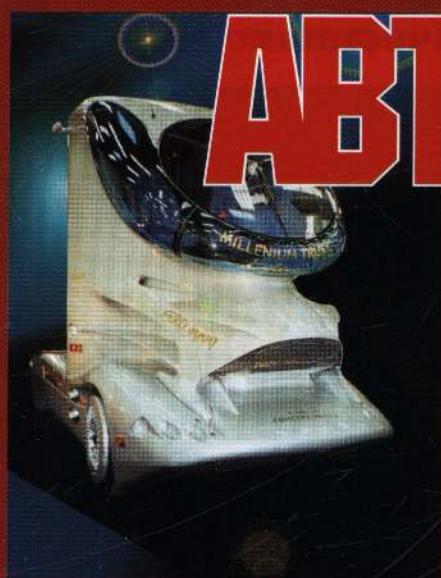
В номере

1/2001:

- Слава Богу, зиму прожили!
Брюссель – Москва – транзит
Шоферская страничка
Знакомьтесь – новый DAF LF
Коммерческие автомобили: итоги года
А вместо сердца – пламенный мотор
Знакомьтесь – ВИС-2345
Грузовые автоперевозки
Автобазар
«Я-3»
Как прекрасна эта жизнь – посмотри...
Регулируем зазоры в клапанном механизме
двигателей грузовиков MAN

1	от редакции
4	новости
6	фоторепортаж
21	нам пишут
22	новинка
24	новинка
28	бизнес
36	новости
38	ликбез
44	делимся опытом
46	рынок
48	рынок
50	архив
54	спецтехника
57	кадр
58	ремонтируем сами
60	подписка
62	объявления
64	юмор

АВТОТРАК



Учредитель:
ТОО фирма «Таис»

Главный редактор:
Дмитрий Жигульский
Обозреватели:

Иван Петров
Елена Кихаева
Александр Новиков
Александр Евдокимов

Корреспонденты:

Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов
Дизайнер: Инна Валентик

Адрес для писем: 119633 Москва,
а/я 117, «Автотрак»
E-mail: Autotruck@cityline.ru
Телефон: (095) 796-8384
Телефакс: (095) 732-6460
Рекламный отдел: (095) 722-2271
Распространение: (095) 755-0342

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.

Scania планирует сотрудничество с «КамАЗом»



По результатам прошедшей на днях совместной встречи руководства ОАО «КамАЗ» и шведского производителя тяжелых грузовиков и автобусов Scania AB объявлено о намерении создать совместную рабочую группу для рассмотрения вариантов сотрудничества.

Это будет не «отверточное» производство, которое факти-

чески мало чем отличается от банального импорта, а включение российского завода в международную систему разделения труда. Шведская делегация, находившаяся в Татарстане по приглашению правительства, одной из главных задач имела установление контактов с заводом. «Шведов заинтересовали наши литейные, кузнечные и прессовые цехи. По итогам осмотра они выразили удовлетворение увиденным и обещали уже в ближайшее время прислать чертежи агрегатов, которые мы будем для них производить», – сообщили представители «КамАЗа».

26 января в Риге (Латвийская Республика) состоится презентация технического центра по обслуживанию автомобилей МАЗ



Технический центр создан эксклюзивным дилером МАЗ в Латвийской Республике предприятием «Алкомтранс». Ранее Минский автомобильный завод получил одобрение типа в Латвии на выпускаемые на заводе самосвалы МАЗ 5551 грузоподъемностью 10 т, МАЗ 5516 грузоподъемностью 20 т, на шасси МАЗ 5337. Еще до презентации будет получено одобрение типа на седельный тягач для международных перевозок МАЗ 544008, оснащенный двигате-

лем ЯМЗ 7511. Этот тягач полностью соответствует требованиям ЕВРО-2. Вместе с этим автомобилем будет получена омологация на среднетоннажный развозной грузовик МАЗ 4370, соответствующий требованиям ЕВРО-1.

По результатам 1999 года доля МАЗа на рынке продаж тяжелых грузовиков составила в Латвии 52,2 процента (343 автомобиля). Рост продаж МАЗ в 2000 году в Латвии составил 4 процента. Введение технического центра позволит укрепить позиции МАЗа на этом рынке, а потребителям его продукции получать качественные услуги по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей МАЗ.

Обновление КамАЗов в войсках

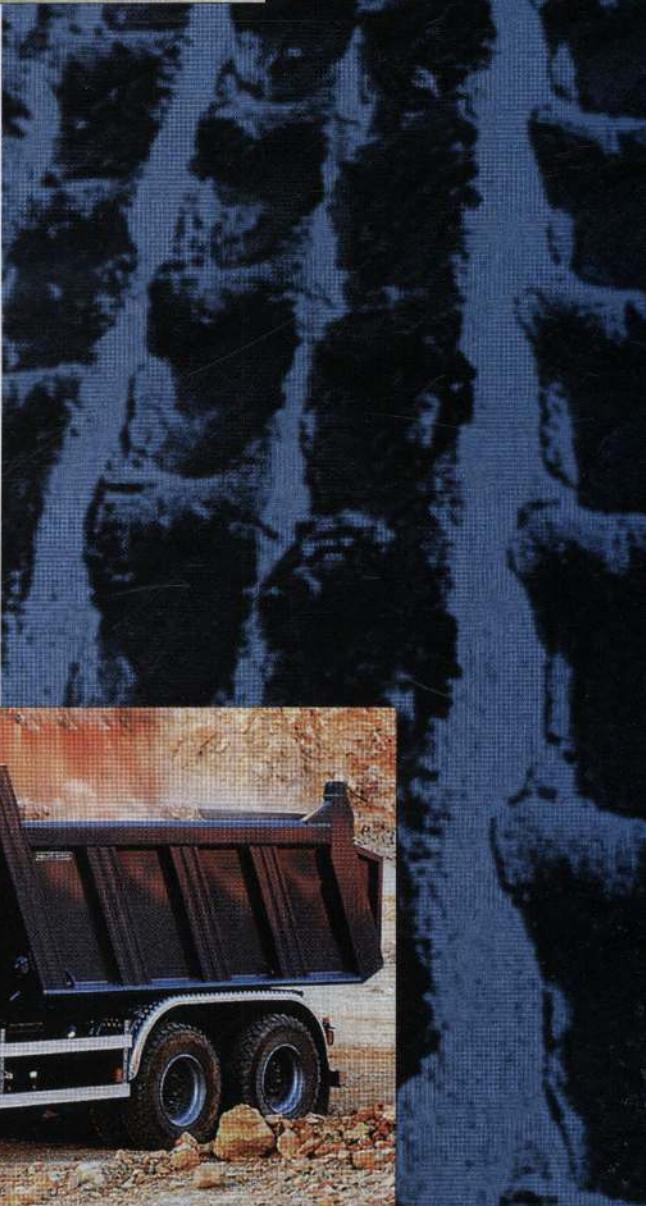
Министерство транспорта подготовило проект по обновлению парка автомобилей «КамАЗ» в автоколоннах войскового типа. Предполагается использовать лизинговую схему для обновления 10 тыс. автомобилей на этих предприятиях. Предполагается выделение Сбербанком РФ кредита (22 – 24% годовых) с рассрочкой на 4 – 5 лет и погашением равными долями. Процентная ставка для предприятий должна составлять не более 10 – 12%. Предполагается, что разницу в процентной ставке должно взять на себя государство.



Итоги производства ОАО «Автодизель»

Объем реализации продукции ОАО «Автодизель» составил 4859 млн. руб. В сравнении с 1999 годом прирост составил 173%. Выпущено дизельных двигателей 50 711 шт., что составляет 140% от уровня 1999 года. Ожидаемая балансовая при-

быль – 750 млн. руб. По-прежнему основным производственным козырем предприятия является 8-цилиндровый 400-сильный ЯМЗ-7511, соответствующий нормам Евро-2. В ноябре 2000 года был выпущен 1000-й двигатель этой серии.



Volvo Truck Corporation открывает сборочный завод в Москве

С первым заказом на 100 машин от московской строительной компании, Volvo Truck Corporation начинает производство на собственном сборочном предприятии в России.

Производственные мощности будут располагаться в Зеленограде, быстро развивающемся промышленном районе недалеко от Москвы. Первые грузовики модельного ряда FH12, собранные в Зеленограде из машинокомплектов, сойдут со сборочной линии в середине 2001 года. По предварительному плану объем производства в первый год составит 200 – 300 машин.



Д. Жигульский

Москва- Брюссель- транзит



«Ты включен в список журналистов, которых компания Volvo Truck везет в январе на выставку грузовиков в Брюсселе», – сказала телефонная трубка голосом Наталии Аleshиной – представителя компании по связям с общественностью. А какой русский откажется от возможности прокатиться за чужой счет? Поэтому я не стал хотя бы ради приличия мялить о занятости и, забыв сказать спасибо, забирался в дорогу.

Столица Бельгии и НАТО встретила почти пустым аэропортом, отсутствием снега, зеленой листвой на кое-каких кустах. Бросив вещи в отеле, я отправился осматривать город, благо до вечера еще далеко. Как водителя, иногда забирающегося в центр Москвы на грузовиках, меня заинтересовала организация движения транспорта в Брюсселе. Хотите верь-

за пределами исторического центра в будний день машины двигаются сплошным потоком: 40-тонные автопоезда и автобусы, практически не уступая легковушкам в скорости, бок о бок

Первая в этом году выставка коммерческого транспорта не преподнесла больших сюрпризов, но главные направления, над которыми активно работают автопроизводители сегодня и

Тяжелая версия заднеприводного «Транзита». Задние колеса двухскатные. Не фургон, а легкий развозной грузовик!



те, хотите нет, но я так и не обнаружил ни одного знака, запрещающего движение грузового транспорта, даже на въезде в исторический центр. На узкие улицы старого города въезд развозным грузовикам разрешен только в ночное время. На тягачах с полуприцепами никто по нему не ездит, но восемьтонные фургоны я встречал у магазинов и у офисов рано утром.

несутся по своим делам. Но пробок я не заметил, да и средняя скорость движения значительно выше, чем в Москве. Чувствуется, что власти города работают над организацией движения. В выходной день улицы столицы практически свободны. Жители Брюсселя предпочитают отдыхать и развлекаться, а не носиться с квадратными глазами по оптовым рынкам и ярмаркам.

которые будут активно развиваться и внедряться ближайшие десять лет, просматривались отчетливо.

Во-первых. Основные мировые производители грузовиков полностью подготовились к вступлению в Европе нормативов токсичности выхлопных газов Евро-3. Впереди маячит Евро-4. Моторостроители Европы кооперируются с коллегами из



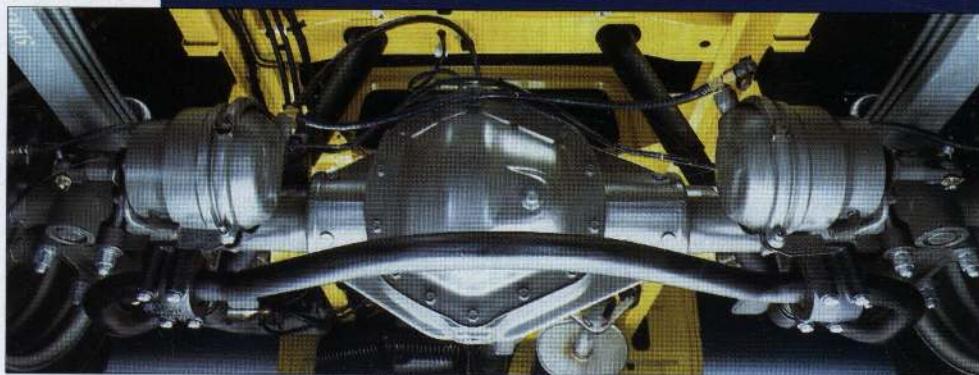
Северной Америки, что позволяет быстро и эффективно достичь новых экологических стандартов. Увеличение мощности двигателя, максимально-

го крутящего момента в широком диапазоне оборотов двигателя позволяет максимально эффективно использовать возможности новых моторов. Ка-

«Спринтер 616» с двойной кабиной может выступать в роли не только бортового грузовика, но и седельного тягача, буксирующего трейлеры различного назначения



Задний тормозной привод – раздельный. Рабочая тормозная система – гидравлическая, стояночная – пневматическая



кие технические решения этому способствуют, вы можете прочитать в статье, посвященной новым двигателям.



1. Fiat Doblo – очень элегантный и функциональный фургон

2. Складная аппарель облегчает погрузочно-разгрузочные работы даже для небольших машин

3. Трехосный Peugeot Boxer грузоподъемностью 2700 кг, объем фургона 26 м³

Во-вторых. Безопасность. Новые системы активной и пассивной безопасности появляются как грибы после дождя. Дисковые тормоза на всех колесах, дополнительные тормозные системы, устройства, позволяющие уменьшить или предотвратить риск заноса, складывания или опрокидывания автопоездов, противоподкатные брусы, датчики, оповещающие водителя об опасном сближении, – вот далеко не полный перечень новинок, появившихся в последнее время.

В-третьих. Применение новых информационных и электронных

технологий позволяет не только по месту, но и дистанционно проводить проверку состояния узлов и агрегатов автомобиля, контролировать работу водителя, передавать ему и получать от него различную информацию о грузе, пунктах загрузки и разгрузки, выбирать оптимальный маршрут движения и режим работы. Это дает возможность максимально эффективно использовать рабочее время, быстро и оперативно управлять им. Водитель получил своеобразного электронного секретаря, или, кому больше нравится, помощ-

ника и стукача в одном флаконе.

В-четвертых. Ограничение весовых и габаритных характеристик автопоездов вынуждает производителей автомобилей и пристройки искать, разрабатывать и использовать новые технологии, материалы, конструкции для того, чтобы максимально увеличить полезный объем и грузоподъемность подвижного состава, следовательно, уменьшить затраты на единицу перевозимого груза.

Что касается коммерческого транспорта грузоподъемностью

1. Iveco Vendor. Специализированный фургон для доставки товара door-to-door (дверь-в-дверь)

2. Шасси Iveco Daily грузоподъемностью 4200 кг. Маленькая машина с большими возможностями

3. Renault Trafic – старое название – новая машина с красивой внешностью





1

1. Volvo FH-12, раскрашенная в честь кругосветной гонки на яхтах, стартующей в сентябре 2001 г.

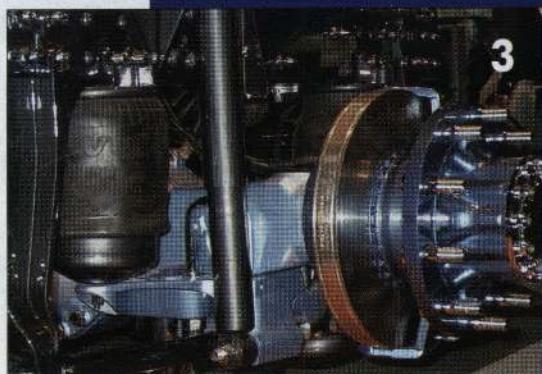
2. Если к бескапотной машине приделать «нос», то получится красивая машина Volvo NH-12

3. Дисковые тормоза на всех колесах уже не вызывают удивления

4. Имитатор опрокидывания кабины – хороший способ продемонстрировать преимущество ремней безопасности



2



3



4

менее 3,5 тонны, то бум Интернет-продаж в западных странах привел и к значительному росту продаж легких развозных фургонов, обслуживающих этот сектор рынка. За последние четыре года сегмент рынка автомобилей грузоподъемностью до 800 кг вырос в Европе на 20%. В конце 2000 года к великолепной троице «мушкетеров» Renault Kangoo,

Peugeot Partner и Citroen Berlingo, продающихся уже несколько лет, присоединился и четвертый, хоть и не гасконец, но, как мне кажется, не менее достойный представитель – Fiat Doblo Cargo. Машина грузоподъемностью от 625 до 805 кг имеет объем грузового отсека 3,2 или 3,8 м³, и предлагается покупателям в Европе как с бензиновым, так и с дизельным

двигателями по цене \$11 – 13 тысяч.

В классе машин грузоподъемностью до 1200 кг мне очень понравился новый развозной фургон Renault Trafic. Эффектная броская внешность, немножко напоминающая стиль легкового Peugeot 206. Чувствуется французский шарм и легкость руки дизайнера. Переднеприводной фургон с дисковыми

запасности для водителя входит в стандартный набор опций, а вот АБС уже на заказ. Гарантия на кузов от сквозной коррозии – 12 лет, интервал между сервисным обслуживанием 30 000 км. В продолжение темы добавлю, что на стенде Opel я увидел такой же фургон под названием Vivaro. Главное отличие этих двух машин – передние бамперы, облицовка ради-

1. Даже прекрасные дамы не смогли равнодушно пройти мимо капотного «крокодила»

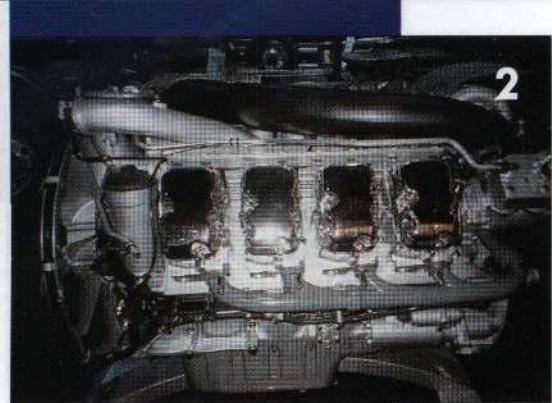
2. Восьмицилиндровый V-образный двигатель 580 л.с. – самый мощный на серийных грузовиках Scania



тормозами на всех колесах имеет полную массу 2800 кг и полезный объем кузова 5 или 6 м³ в зависимости от колесной базы. Три дизельных двигателя с модной нынче системой впрыска топлива Common Rail мощностью 80, 100 и 133 л.с., бензиновый двигатель 120 л.с., 6-ступенчатая коробка передач. Салон по удобству не уступает легковому автомобилю. Подушка бе-

атора и светотехника. Объединение финансовых и технологических ресурсов двух или нескольких фирм для создания новой модели автомобиля стало привычным делом.

Достойную конкуренцию однотонному французу составит и переднеприводная версия Ford Transit. Впервые за 35-летнюю историю «транзитов» компания Ford выпускает фургоны с при-





1

водом на передние колеса, причем параллельно производятся машины с задним приводом и максимальной полной массой 3,5 тонны. Звание фур-

1. Главная изюминка стенда Iveco – двигатели Tector и Cursor

2. Iveco EuroStar с пневмоподвеской на всех колесах

не. «Газелей» еще не было, одну тонну груза предпочитали везти на «газонах», но продвинутые перевозчики уже приобретали 1,5-тонные иномарки и приучали к ним клиентов. 2,5-литровый атмосферный дизель и 2-литровый бензиновый мотор были основными силовыми агрегатами. Хоть и пришлось полежать под этими машинами с гаечными ключами, но воспоминая



2

3. Клиновая система тормозов самая массовая на легких грузовиках



3

гона 2001 года досталось этой машине заслуженно.

Мне довелось два года проездить на «транзите». Шесть лет назад это была самая массовая иномарка такого класса в стра-

ния о них остались самые благоприятные.

На стенде компании Iveco мое внимание привлекли две машины. Одну из них, фургон Daily Vendor, итальянцы показали впервые. Машина полной массой 3,5 тонны предназначена для курьерских служб и доставки мелких партий товара многочисленным клиентам. Интернет-магазинам. Особенность таких машин в

том, что водитель со своего рабочего места имеет возможность пройти в грузовой отсек и выйти с пакетом или коробкой через правую дверь. Удобно и практично. Не надо бегать вокруг машины, экономя силы и время. Правая дверь на «Вендоре» сдвигается параллельно фургону электроприводом, который можно привести в действие нажатием кнопки внутри или снаружи машины

Тему фургонов мне хотелось бы закончить мировой премьерой 6-тонного (полная масса) Mercedes-Benz Sprinter. Тяжелая машина оснащается самым мощным «спринтеровским» пятицилиндровым дизельным двигателем CDI 156 л.с. Впрыск Common Rail, турбокомпрессор с изменяемой геометрией, промежуточное охлаждение воздуха – уже почти стандартный набор

против 5.125 в стандартном исполнении. Масса автопоезда в этом случае составит 10 тонн. Одной из особенностей этой машины является то, что рабочая тормозная система имеет гидравлический привод, а стояночная – пневматический.

Что касается машин полной массой до 18 тонн, то впервые на обозрение публики и специалистов был выставлен новый



1

1. Развозной грузовик MAN серии L практически не увидишь на наших дорогах

2. Трехосный MAN TG-A с пневмоподвеской на всех колесах, основное шасси для перевозки сменных контейнеров



или дистанционно с брелока управления центральным замком.

Рядом с Vendor расположились шасси Daily грузоподъемностью 4200 кг. На машину длиной 6 метров и полной массой 6500 кг устанавливается новый дизельный двигатель мощностью 150 л.с. с системой впрыска топлива Common Rail и турбокомпрессором с изменяемой геометрией.

современных моторов. И одно из самых важных, на мой взгляд, достижений этих технологий – одинаково максимальный крутящий момент в широком диапазоне оборотов двигателя. Sprinter может работать с прицепом грузоподъемностью до 3,5 тонны. Но для этого необходимо устанавливать ведущий мост с отношением передаточного числа главной пары 5,750

развозной грузовик DAF серии LF. Сконструированный заново «от бампера до бампера» автомобиль является носителем новых идей и технологий. Различные варианты шасси позволяют выпускать машины полной массой от 6 до 21 тонны. Машина интересная и стоит того, чтобы рассказать о ней отдельно в этом же номере нашего журнала. Рядом с легким грузовиком



хлеб. «Дафовский» стиль безошибочно угадывается не только снаружи, но и внутри кабины: будь то легкий LF, средний CF или тяжелый грузовик XF-серии.

Напротив стендов DAF расположилась экспозиция компании Volvo. В прошлом году появились две новинки с эмблемой Volvo – развозной FL 6 и тяжелый VHD, предназначенный для северо-

американского рынка, поэтому ждать в самом начале года что-то новое было бы наивно. Активно пропагандируя различные системы безопасности, компания демонстрирует на выставках макет кабины-перевертыша, где желающие могут на себе испытать преимущества ремней безопасности в кабине грузовика при опрокидывании последнего. Одно-



Кабины Office и Relax устанавливаются как на шасси для строительных автомобилей (1), так и для развозных грузовиков (2)

3. Стабилизатор поперечной устойчивости заднего моста на грузовиках Renault и DAF

LF-серии расположился флагман модельного ряда компании – магистральный тягач DAF XF 95 с двигателем 530 л.с. Разглядывая модельный ряд, понимаешь, что дизайнеры не зря едят свой



му из двигателей серии D 12 повесло больше, чем остальным его собратьям. Закончив шестилетнюю работу с пробегом более 2 млн. км без капитального ремонта, он отправился не на переплавку, а занял достойное место на стенде Volvo.

Фирма Scania отличилась новым 12-литровым двигателем с турбокомпаундом мощностью

ка тогда не очень прижилась. Возможно, сейчас настали лучшие времена.

Ярко-красный стенд фирмы Iveco привлекал не только агрессивным и вызывающим цветом, но и шеренгой демонстрационных образцов двигателей и различными шасси машин с этими двигателями. После того как в 1998 г. появился первенец се-

рии Cursor – двигатель объемом 8 литров, в 1999 г. – 10-литровый, в 2000 г. началось производство целой гаммы двигателей рабочим объемом 13 литров и мощностью 380, 440, 460 и 480 л.с. Наличие турбокомпрессора с изменяемой геометрией позволяет развивать максимальный крутящий момент в широком диапазоне оборотов двигателя.



470 л.с. Это техническое устройство передает часть энергии выхлопных газов на коленвал, увеличивая крутящий момент двигателя. Топливная система с индивидуальными насос-форсунками и электронным управлением разработана с участием специалистов Cummins. Надо отметить, что 10 лет назад турбокомпаунд применялся на 11-литровых двигателях Scania, но новин-

1. Новый развозной DAF – мировая премьера Брюссельского салона. Под капотом 4- или 6-цилиндровые двигатели

2. Средний DAF-CF был показан впервые в конце 2000 г.





Переходя от стенда к стенду и разглядывая машины разных производителей, обратил внимание на некоторые особенности в конструкции машин. На трех- и четырехосных машинах с поворотными осями больше одной управление ими осуществляется или рулевыми тягами, тянувшимися вдоль лонжерона рамы до самого последнего поворотного моста, или гидроцилиндрами на каждый

стабилизаторами задней оси. Если Mercedes, MAN, Volvo, Scania, Iveco традиционно используют П-образную поперечную штангу с серьгами, то DAF и Renault остались на одной поперечной тяге. Один конец тяги крепится к продольному лонжерону рамы, другой — к площадке, установленной сверху на картере ведущего моста. Плечо рама — картер подобрано таким образом, что при боковом крене эта тяга выполняет роль стабилизатора. Красивое и элегантное, как мне кажется, техническое решение.

На стенде Mercedes внимание то ли корейской, то ли китайской



1. *Mercedes-Unimog. Какие новые возможности скрываются за оригинальной внешностью?*

2. *Actros — один из пионеров внедрения электроники в грузовые автомобили*

3. *Mercedes остался верен традиционной схеме стабилизатора поперечной устойчивости*



мост, как на наших МАЗах. В первом случае имеем два десятка наконечников рулевых тяг, во втором — насос высокого давления и несколько гидравлических цилиндров. Некоторые магистральные тягачи разных фирм не имеют задних стабилизаторов поперечной устойчивости (другой термин — бокового крена). Но в то же время развозные городские грузовики все снабжены

делегации привлек развозной грузовик Mercedes 815. Они долго измеряли его и что-то записывали в своих блокнотах. Тяжелые грузовики были представлены моделями Actros в исполнении Topline. Компания продолжает активно внедрять на свои тягачи FleetBoard — коммуникационную систему для диагностики состояния узлов машины и связи водителя с диспетчерским пунктом. За прошлый год около 1000 тягачей продано с этой системой.

Что касается стенда Renault, то вместе с заслуженным и в свое время интересным тягачом Magnum стояли развозной Midium и тяжелый Premium с 11-литровым двигателем мощностью 420 л.с. и системой впрыска топлива Common Rail, впервые примененной на тяжелых грузовиках. Разнообразие исполнения кабины и ра-

бочного места водителя меня лично удивило. Одним словом – гурманы.

Триумфатором на этой выставке была фирма MAN. Грузовик года MAN TG-A можно было обнаружить в разных павильонах и в разной роли. Несколько вариантов кабин и различные версии двигателя давали довольно полную картину о том, какие грузовики с эмблемой льва появятся на дорогах Европы в ближайшее время. Но

ногого, в ходе падения спроса, вытеснения старых моделей новыми. В Россию же новая машина будет поставляться только с лета 2001 года, после соответствующей подготовки персонала сервисных станций.

Но был еще один экспонат, вызывающий неподдельное любопытство и восхищение. В стороне от основных зрительских троп стояло произведение известного дизайнера

функциональность автомобиля. Это пятый автомобиль художника за последние 25 лет. До серийного образца дело так и не дошло, но рекламные машины с такой внешностью появлялись иногда на дорогах Европы. Очередная попытка напомнить о себе или желание создать действительно серийную машину хотя бы в ближайшие 10 лет? Как бы то ни было, но маэстро показал, что и такие удиви-



1. Гидроманипуляторы на любой вкус, любую длину и грузоподъемность. Незаменимые помощники строительных машин. Но на Западе

2. Самый посещаемый стенд на выставке. От желающих расслабиться не было отбоя

осторожный и консервативный (в хорошем смысле слова) производитель грузовиков не собирается отказываться и от предыдущей модели MAN 2000 Evolution. Компания выбрала стратегию постепен-

ра маэстро Колани – концепт-трак на шасси тягача DAF. Необычный космический дизайн, за которым, как мне кажется, стоит задача в первую очередь удивить человека, привлечь внимание, а уже потом





1. Один самосвальный полуприцеп заменяет несколько обычных самосвалов
2. Производители фургонов показали всю гамму своей продукции
3. Поворотные оси полуприцепа необходимы при перевозке негабаритного груза
4. Движущийся пол полуприцепа помогает загрузить и разгрузить его в считанные минуты

тельные вещи имеют право на существование и место под солнцем, как бы pragmatично мы к ним ни относились.

Главное отличие зарубежных и российских выставок коммерческих автомобилей – отсутствие прицепной техники и навесного оборудования на наших выставках. Ведь автомобиль является только самоходной передвижной платформой, на которой устанавлива-

ется различное оборудование. Автопроизводители выпускают только шасси, а какой фургон или механизм установить на машину, решает покупатель. Десятки, если не сотни фирм выставили прицепы, манипуляторы, фургоны, гидроподъемные борта, спецтехнику и передвижные магазины. Бродя по павильонам со спецтехникой, понимаешь, насколько отстала культура автоперевозок в нашей стра-





не. Городские развозные фургоны в европейских странах почти все имеют гидроборта, позволяющие загружать и разгружать машины палетами. Автомобили для перевозки стройматериалов снабжены гидроманипуляторами. Сам себя загрузил, сам же и разгрузил. У нас для перевозки двух палетов кирпича или одной плиты заказывают бортовую машину и кран, а в других случаях и взвод работая.

Наши предпочитают надрываться, они – работать.

Все хорошее рано или поздно заканчивается, а очень хорошее слишком рано. Шереметьево-2 встретило очередь на пограничном контроле, хамством таможенника и грязью на дорогах. Здравствуй, страна!

Благодарим московское представительство VolvoTruck за предоставленную возможность посетить автосалон.

1. Безопасный полуприцеп KRONE.
Аэродинамические щитки и противоледяной бруск по всей длине. Сдвижной тент облегчает погрузку и разгрузку

2. Односкатные шины Michelin – ближайшая перспектива

3, 4. От разнообразных топливных баков и инструментальных ящиков
рабило в глазах





ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА VOLVO TRUCK CORPORATION В РОССИИ

квд
83-Москва
осмого марта, 12
+095-9611030
+095-9611032
E-mail:
volvo@moscow.vse
o.volvo.se

Санкт-Петербург

191119 Санкт-Петербург
ул. Достоевского, 19/21
Тел. +812-3273322
Факс +812-3273426
E-mail:
yic9.yuri@memo.volvo.se

Нижний Новгород

603000 Нижний Новгород
ул. Маслякова, 5,
офис 49
Тел. +8312-341800
Факс +8312-342290
E-mail: volvo@kis.ru

Новосибирск

630049 Новосибирск
Красный проспект, 184,
офис 607
Тел./факс +3832-164595
Факс +3832-209060
E-mail: volvonsk@nov.net

Калининград

236040 Калининград
ул. Черняховского, 6
Тел. +0112-434411
Факс +0112-436021
E-mail: volvo@vtc.koenig.ru

Челябинск

454021 Челябинск
ул. Молодогвардейцев, 34
Тел. +3512-185703
Факс +3512-184292
E-mail: bo.andersson@ch
suria.ru

VOLVO

Volvo Truck Corporation

Уважаемый Кирилл!

Только что прочитал от корки до корки журнал «АвтоТрак» №2 за 2000 г., который совершенно случайно купил мой друг и дал на время почитать и о существовании которого я, к сожалению, до сих пор не знал. С удовольствием прочитал и ваши, и все другие статьи. Расскажу в двух словах о себе.

Я водитель, мне 28 лет, из которых 8 лет я работаю на междугородних перевозках по России. Сразу после армии устроился работать на автоКомбинат, который, теперь, к сожалению, уже перестал существовать из-за нежелания думать, равнодушия, нерасторопности начальства, да и несплоченности коллектива в отстаивании своих интересов.

Со времени увольнения с комбината сменил нескольких частных «хозяев» и стал, честно говоря, разочаровываться в тех людях, которые сейчас «заправляют» грузовыми перевозками. Один из них – бывший строитель, другой – бывший солист хора МВД, третий – чуть ли не парикмахер, а недавно звонит и приглашает на работу бывший психолог, считающий одним из преимуществ работы у него тот факт, что он на праздники покупает своим водителям бутылку водки! И смешно, и, честно говоря, уже тошно от такой «клинической», от людей не на своем месте, не думающих ни о чем, кроме барышей. Короче говоря, все это к тому, что приятно было убедиться в том, что есть люди вроде вас, увлеченные не только прибылью, но и самим процессом, которым не лень поделиться своим интересом, опытом, любовью к грузовикам.

На трассе, как и в жизни, сами знаете, народ бывает разный. И все-таки есть среди знакомых водителей ребята, увлеченные своим делом, для которых дорога – их судьба. Но вы правильно сказали в своей статье: «Пришла пора нам объединяться, пока дышать не запретили». Честно говоря, была бредовая идея в ту по-

ру, когда сидел дома без работы и регулярно покупал газету «Из рук в руки». Пробовал звонить по телефону коллегам-горемыкам и предлагал просто общаться, делиться информацией. Мало кто меня вообще понял. Постоянно слышал ответы вроде: «А что?», «А зачем?», «А кому это надо?». А мне, например, обидно, что на День водителя нет концерта, как на День милиции или Налоговой полиции, что на похороны моего друга- дальнобойщика пришли пять человек, а не колонна грузовиков, которым он посвятил свою жизнь и с сигналами проводила бы его в последний путь. А ведь все зависит только от нас самих. Так, может быть, на страницах вашего журнала и начнется это объединение? Надо только это предложить, а неравнодушные люди сами откликнутся.

Или, например, вопрос поиска работы для тех, кому не посчастливилось устроиться в большую солидную фирму, куда приглашают-то в основном по знакомству, и кто ищет работу по объявлению. И звонят нам те, с чьей фирмы только что ушел парень, объявление которого помещено рядом с моим, а ему звонят мои бывшие «хозяева», и так ходим мы по кругу, как ослы за морковкой.

А ведь в вашем журнале можно разместить не только объявления о продаже грузовиков, но и объявление о поиске работы водителями грузовых машин. Или попросить ребят присыпать свои отзывы о работе в той или иной фирме и по результатам этих отзывов составить «черный список» фирм, где нормальному водителю делать нечего. Это очень поможет не тратить зря время, как потратил его я в транспортной компании «Второй Дом», где, проработав месяц в режиме сутки через сутки, получил зарплату 1600 рублей и лишнюю печать в трудовой книжке.

И еще раз огромное спасибо за ваш труд. Жду с нетерпением новых статей, которые напоминают интересные разговоры в большом кол-

лективе на автоКомбинате, где кто-то постоянно делится опытом, рассказывает истории и случаи из водительской жизни.

Надеюсь, что в редакции подскажут, где можно регулярно покупать ваш журнал. Удачи вам.

С уважением, Глеб

Спасибо нашему читателю за слова поддержки. Но главное не в этом, хотя мне и приятно читать эти строки. Глеб затрагивает очень важную и давно назревшую проблему – отсутствие сплоченности среди водителей, неумение отстаивать свои права и массовая правовая безграмотность. Хотя, если честно, эта касается всего нашего населения, а не ограничивается кругом только водителей-профессионалов. Но здесь мы влезаем в политику, а мне не хотелось бы брать на себя роль политического обозревателя.

Транспортные профсоюзы в западных странах давно стали силой, заставляющей власть считаться с собой. Вспомним хотя бы осень 2000 г. в Европе. Перекрытые дороги и парализованное движение вынуждают правительства садиться за стол переговоров. Оппозиционировать власти нужно всегда и на всех уровнях – иначе это будет не власть, а самодержавие в худшем ее проявлении. Роль профсоюзов и заключается в том, чтобы законы, принимаемые правительством, работали на благо людей, а не только чиновников. В России есть зарегистрированные транспортные профессиональные союзы, но толку от них никакого. Водители не хотят, да и не умеют объединяться. И не потому, что над ними мало издаются чиновники, менты и хозяева, а потому, что мы безграмотны, трусливы и ленивы. И будем мы постоянно выворачивать карманы и выполнять всю дурь чиновников. Что делать? Выдавливать из себя раба по капле, пока кто-то другой не выдавил из нас все остальное.

Кирилл Константинов

Факс: (095) 732-6460
Email:

Почта: 119633 Москва, а/я 117
Журнал «АвтоТрак»

ШОФЕРСКАЯ СТРАНИЧКА

Д. Дмитриев

Татарский «Гном»

Легким развозным пикапам в нашей стране отведена роль пасынков. Заводам, занятым основной продукцией, не хватает ни времени, ни средств, чтобы заниматься такой мелочью.



Пожалуй, только Ижевский завод для каждой своей модели не только предусматривает, но и выпускает грузовую модификацию. Да и спрос на эти машины не очень стимулирует производителей. Холдинг «ВАЗинтэрсервис» одним из первых несколько лет назад решил выпускать грузовые версии собственной разработки на базе ВАЗовских машин.

Летом прошлого года на Московском автосалоне демонстрировался пикап «Гном» на базе авто-

мобиля «Ока», созданный фирмой «Альт-АСТ» из Набережных Челнов. Несколько месяцев о нем ничего не было слышно. Казалось бы, проект умер, но в начале года фирма «Блок-Сервис», торгующая автомобилями ВИС, получила «Гнома» для проведения маркетинговых исследований и организации продаж этих машин в Москве.

Необычная для взгляда русского человека машинка, тем не менее, вызывает неподдельный интерес и

любопытство. Конструкторы «Гнома» пошли по проторенной ВИСом дороге. От базовой «Оки» отsekли лишнюю заднюю часть и к оставшейся передней приварили раму с задним мостом, усилили пружины подвески, поставили 13-дюймовые колеса и на это шасси установили фургон. Он может быть как пластиковым облегченным, так и изотермическим. В последнем случае прибавляются лишние 70 кг, что отрицательно сказывается на динамику и

грузоподъемность машины. А чтобы такое не происходило, на машины с изотермическим фургоном планируют устанавливать рессоры вместо пружин на задней подвеске и более мощный двигатель от «Таврии» – МeM3-2451. Сами фургоны из Чебоксар, и на первый взгляд довольно неплохого качества. Двери открываются на 260 градусов, установлены габаритные огни по верху, внутренний объем равен 1,9 куб.м. Задние фонари от «Газели», а вот зеркала заднего вида еще родные и польза от них, мягко выражаясь, небольшая. Производители планируют заменить их на «газелевые». Выпускать эти машины будут с салонами в исполнении «люкс».

Стихия таких автомобилей – доставка пиццы, мелких партий груза и штучного товара от Интернет-магазина, курьерская служба, развоз почты. Маленькие машины пролезут и припаркуются почти везде. Одним словом, без работы «Гном» не останется. По мере того как люди у нас начнут понимать, что обед в офис или продуктовый заказ на дом эстетичней и целесообразней с точки зрения санитарных норм доставлять в таких закрытых фургонах, а не на заднем сиденье легкового автомобиля, спрос на эти машины будет расти. Но к этому нас надо еще привыкнуть.

Первое, короткое, буквально по верхам знакомство оставило приятное впечатление об этой машине. Есть, конечно, недоработки – двигатель от «Таврии» слишком



1. Бензобак расположен в базе, но его защита оставляет желать лучшего



2. Пластиковый фургон: распашные двери, ровный пол, верхние габаритные огни

шумный, бензобак расположен низко и не защищен, 13-дюймовую запаску некуда пока закрепить, зеркала заднего вида не для такой машины. Но время для их устранения есть. Автомобиль проходит

сертификацию, к лету думают определиться с ценой и начать коммерческие продажи. Сколько будет стоить? Обещали \$2200 – 2400 за изотермический фургон. Поживем – увидим.



3. Двигатель от «Таврии» планируют устанавливать на машину с изотермическим фургоном

Техническая характеристика		
Тип двигателя	карбюраторный	карбюраторный
Модель, топливо	ВАЗ-11113, АИ-93	МeM3-2451, А-76
Число цилиндров	2	4
Рабочий объем, л	0,749	1,091
Мощность, кВт (л. с.)	24,3 (33,0)	36 (49)
Максимальная скорость, км/ч	130	135
Расход топлива на 100 км пути,		
90 км/ч, л	4,5	5,0
для городского цикла, л	5,8	6,8
Количество мест	2	2
Колесная база, мм	2330	2330
Грузоподъемность, кг	350	350
Шины	155/70 R13	155/70 R13

К. Константинов

Знакомьтесь — НОВЫЙ DAF LF

Появившись на московских улицах 10 лет назад, развозные грузовики DAF45 и 55 серий стали символом возрождения мясоперерабатывающей отрасли в столице. Юркие машины с эмблемой Черкизовского и Останкинского мясных комбинатов появлялись у каждого более или менее крупного продуктового магазина, а передвижные автомагазины застолбили место на людных площадях.



Еще эти машины я запомнил тем, что на автобазах при мясокомбинатах доставал покрышки размером R 17.5. В то время я ездил на грузовике Mercedes-Benz 813 с колесами такого же размера. А покрышки, особенно старые, имеют склонность взрываться. С резиной было плохо. И когда в очередной раз я мучительно думал о том, где достать колесо размером 17,5 дюйма, я увидел проезжающий мимо DAF45 Черкизовского мясокомбината. Это судьба – понял я. Остановив водителя и узнав адрес гаража, я в этот же день стал

счастливым обладателем двух колес R 17.5, хоть и бэушных, но еще годных к эксплуатации.

На Брюссельском автосалоне, проходившем в январе 2001 года, впервые на обозрение публики и специалистов был выставлен автомобиль DAF серии LF. Совершенно новая машина является воплощением современных достижений автомобилестроения. Я не буду рассказывать про дизайн кабины, потому что красивые вещи описывать невероятно сложно, лучше взглянуть на фотографии. Скажу только, что к внешности кабины приложили руку и специалисты

фирмы Renault V.I. Ясно одно – конструкторам и дизайнерам удалось создать один из самых красивых грузовиков. К тому же в ярком и индивидуальном облике машины воплощены фамильные, породистые черты своих старших собратьев серий CF и XF. Принадлежность к именитой марке определяется сразу и без колебаний. Оставим описание внешности грузовика тонким и утонченным натурам, а сами перейдем к более приземленному – техническим характеристикам машины.

Самая легкая серия машины LF45 имеет посадочный размер





колес R 17,5 и полную массу автомобиля от 16 до 22 тонн в зависимости от модификации. Более тяжелую машину LF55 «обувают» в 19,5 или 22,5-дюймовые колеса, а полная масса достигает 28 тонн.

Машины комплектуются двумя вариантами кабины – «дневной» и «ночной». В последнем случае наличие спальной полки длинной 2 и шириной 0,6 метра позволяет эксплуатировать машину на коротких, одно-, двухдневных междугородних рейсах. Кондиционер, автономный отопитель, электроподъемники стекл и электропривод люка в крыше устанавливаются на заказ.

Приборная панель и органы управления заимствованы у машины CF-серии. В середине приборной панели находится жидкокристаллический дисплей, на который выводятся показания о состоянии узлов и систем автомобиля: давление в тормозной системе, давление масла, давление наддувного воздуха, количество топлива, напряжение сети, температура охлаждающей жидкости. Кроме этого, бортовой компьютер выдает информацию о длине маршрута, средней скорости, среднем потреблении топлива, пробеге до следующего сервисного обслуживания.

Для новой машины подготовлена целая серия двигателей, в создании которых принимали участие специалисты фирмы Cummins. Система впрыска топлива Common Rail с электронным управлением и четыре клапана на цилиндр применяются на всех двигателях. 4-цилиндровый дизель объемом 9,6 л развивает мощность в зависимости от модификации 135, 150, 167 л.с. 6-цилиндровый, 12,6-литровый двигатель – 185, 220 и 250 л.с. Все двигатели соответствуют нормам токсичности выхлопа Евро-3. Выбор коробок переключения передач удовлетворит любого «драйвера». Тут и 5-, 6-ступенчатые КПП ZF, 9-сту-



пенчатая Eaton, а также автоматические КПП Allison трех типов.

Широкому и разнообразному применению машины способствует большой выбор шасси. Одно- или многоглифовые параболические рессоры спереди длиной 1900 мм. Одно-, двух- или трехлистовые рессоры на задней подвеске. На заказ устанавливают пневмоподвеску как спереди, так и сзади. Дисковые тормоза на всех колесах становятся обычным явлением. Вентилируемые диски диаметром от 330 до 432 мм в зависимости от полной массы автомобиля способствуют сокращению тормозного пути на треть по сравнению с барабанными тормозами. Для разной модификации машины предназначаются разные передние и задние мосты.

Даже несмотря на короткий технический обзор, видно, что машина получилась гармоничной, многоцелевой и удобной. Но только водитель в процессе эксплуатации сможет окончательно подтвердить или опровергнуть правильность технических решений и конструкторских разработок. А Черкизовскому мясокомбинату пришла пора менять автопарк на более современный. И может быть, выбор окажется в пользу новых машин DAF LF-серии.



Двигатель	BE 99 C	BE 110 C	BE 123 C	CE 136C	CE 162C	CE 184C
	Рядный четырехцилиндровый, система впрыска топлива Common Rail, турбонаддув с промежуточным охлаждением, 4 клапана на цилиндр			Рядный шестицилиндровый, система впрыска топлива Common Rail, турбонаддув с промежуточным охлаждением, 4 клапана на цилиндр		
Масса, кг	400			520		
Объем, л	3,9			5,9		
Степень сжатия	17,3:1			17,3:1		
Мощность	135	150	167	185	220	250
максимальная, л.с., при 2500 об/мин						
Крутящий момент	500	550	600	700	820	950
макс., Н.м., при 1200 – 1700 об/мин						



Коммерческие автомобили: итоги года

По данным, предоставленным агентством АСМ-холдинг, можно сказать, что рынок коммерческих автомобилей в России жив и продажи грузовиков и автобусов продолжают набирать обороты.

Российские производители несколько сбавили обороты по сравнению с позапрошлым годом: выпуск грузовиков в 2000 г. увеличился на 5,1%, в то время как в

1999 г. прирост грузовиков составил 19%. Несколько сдали позиции гранды отечественного автомобильстроения АМО «ЗИЛ» и ОАО «ГАЗ». Зато ОАО «КамАЗ» удивило всех 159%-ным ростом выпуска грузовиков. Хотя если сравнивать с 1999 г., когда рост производства составил почти 450%, то достижения прошлого года кажутся детским лепетом. АО «УралАЗ» по темпам роста лишь на несколько процентов отстает от «КамАЗа». Армия увеличивает закупки техники с маркой «Урал». Минский автомобильный завод настолько глубоко интегрирован в российскую экономику, что зарубежным назвать его язык не поворачивается. Львиная доля комплектующих производится в России, основной рынок сбыта также российский. Пусть простят меня политики, но ПК «МАЗ» я отнесу к отечественному автопрому. Так вот, Минский автозавод ассоциируется у меня со слоном, который медленно и уверенно, расчищая себе путь, не взирая на препятствия и кризисы, продолжает двигаться к намеченной цели. Увеличивающиеся, без скачков и провалов, из года в год на 5–10% продажи автомобилей свидетельствуют о стабильности завода. Если говорить о ситуации на рынке коммерческих автомобилей в стране, то расклад сил мне видится таковым.

Автозаводы более или менее свободно чувствуют себя в плане конкуренции. В классах автомобилей производители не пересекаются друг с другом. Можно говорить лишь о частичной конкуренции за некоторых заказчиков, таких, как военное ведомство, строительные организации, но в остальном наблюдалась идиллия. Каждый производитель работает на своем поле и «окучивает» своих клиентов.

В классе легких развозных пикапов грузоподъемностью 400–700 кг активность проявляют только «ВАЗинтерсервис» и АО «Ижмаш-авто». Каждый завод продает по несколько тысяч таких автомобилей в год, хотя перспективы у рынка таких машин большие – продукцию необходимо рекламировать, а у потенциальных покупателей воспитывать культуру авто перевозок.

Горьковский автозавод, освоив выпуск 1,5-тонных «газелей» и более легких «соболей», собрал сливки с рынка автомобилей такого класса. Вспомним, что только РАФ из Прибалтики выпускал такие машины, но завод «приказал долго жить» в силу политических причин и образовался товарный вакuum. Начав выпускать 1,5-тонные грузовики, горьковчане практически не рисковали. Анализ рынка грузового автопарка показал, что количество автомобилей гру-



заподъемностью до 2 т в России в 1990 г. составлял около 14%, тогда как в развитых странах – 80–90%. Именно парк малотоннажных грузовиков обеспечивает эффективное функционирование малых и средних предприятий в условиях рыночной экономики. Выпускающиеся в то время и сейчас легкие грузовики УАЗ погоды не делали, да и рассчитаны они были на покупателя из деревни. Сегодня ОАО «ГАЗ» является монополистом в производстве машин грузоподъемностью до 1,5 т, и спрос на его продукцию будут сдерживать только насыщенность рынка и платежеспособность населения.

На рынке машин грузоподъемностью до 3 т доминирует АМО «ЗИЛ» с «Бычком». Новая для нашего потребителя машина нашла покупателя, и, несмотря на 6%-ное падение производства в этом году, «бычки» пользуются спросом. Но в этом секторе реальную возможность потеснить ЗИЛовцев имеют минчане со своим «Зубренком» – МАЗ 4370. Машина грузоподъемностью 5 т хоть и не одноклассник «Бычку», но покупатель уже задумывается о том, какой из двух машин предложить руку и сердце. ЭкспANSию «Зубренка» сдерживают высокая цена и неналаженное производство – несколько сотен машин погоды не делают. Потенциальный конкурент «Бычку» созревает на Волге в Нижнем Новгороде. 4-тонный «Валдай» может составить серьезную конкуренцию «рогатым», но о постановке машины на конвейер в ближайшее время рассчитывать не приходится. Если говорить о рынке развозных городских грузовиков, то он достаточно специфичен. Даже в развитых западных странах парк машин грузоподъемностью до 8 т составляет 6–12%. Так что для трех производителей даже российских просторов будет маловато. Что касается городских автомобилей до 8 т,

то здесь монополия принадлежит также ЗИЛу. Но устаревшие модели уже намозолили глаза и перспектив не имеют. Несколько тысяч машин в год, может, и улучшают статистику заводу, но для страны погоды не делают.

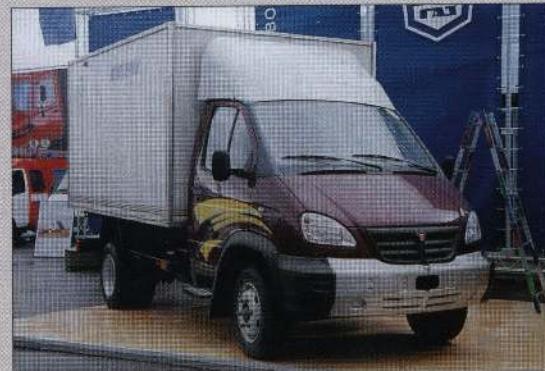
По выпуску машин до 10 т пальму первенства держит ОАО «КамАЗ». Трехосная схема шасси с колесной формулой 6x4 считается устаревшей для шоссейных машин. Но так как мы предпочитаем строить машины для плохих дорог, а не хорошие дороги, то эти автомобили будут пользоваться спросом и любовью русского водителя и переубедить Ивана, что схема 4x2 более прогрессивна – не получится. По-своему он прав – ездить по бездорожью удобнее и безопаснее на машине с двумя ведущими мостами, чем с одним.

Что касается магистральных тягачей, то ситуация следующая. Самый массовый магистральный тягач на наших дорогах – трехосный КамАЗ. Но парадокс ситуации в том, что количество не перерастает в качество. В дальние международные рейсы перевозчики предпочитают ездить на МАЗах. КамАЗы используют в основном на «коротком плече». Как магистральный тягач он не может конкурировать с минскими машинами. Основные причины – слабый, не рассчитанный на весовые характеристики современных автопоездов двигатель и низкое качество машин. Тихоходные КамАЗы стали настоящим бедствием на дорогах. Машины с более мощными двигателями вынуждены постоянно обгонять «сумирающие», особенно на подъемах, камские грузовики. Обгон с выездом на встречную полосу – один из самых сложных маневров, тем более на грузовиках. Нередко возникают опасные моменты и аварии при обгонах. Я имею право это утверждать, так как не раз приходилось быть сви-

Производство грузовиков и автобусов (по данным АСМ-холдинга)

Грузовые автомобили (включая шасси)	2000 г.	1999 г.
ОАО ГАЗ, Нижний Новгород	93817	98259
ОАО КамАЗ, Набережные Челны	23482	14770
ОАО УАЗ, Ульяновск	22683	20393
АМО ЗИЛ, Москва	20441	21676
АО Ижмаш-авто, Ижевск	13710	10247
ПК МАЗ, Минск	13085	11904
АО УралАЗ, Миасс	8500	5470
ЗАО УАЗ, Новоуральск (ЗИЛ-130/131)	1317	1607
Автобусы		
ОАО УАЗ, Ульяновск	21939	22050
ОАО ГАЗ, Нижний Новгород	17537	15966
АО ПАЗ, Павлово	8134	7502
АК КАвЗ, Курган	1949	1767
АО ЛиАЗ, Ликино Московской обл.	978	379
АО СемАЗ, Семенов Нижегородской обл.	960	602
АМО ЗИЛ, Москва	779	540
АО НефАЗ, Нефтекамск	327	137
АО МАЗ, Мичуринск	312	186
АО Псков-Авто	252	240
АО Тушино-Авто, Москва (Ikarus)	192	175
ВАП Волжанин, Волжский	149	80
АО ГолАЗ, Голицыно Московской обл.	42	13
АО Орехово-Зуевский Ремтехмаш (ЛиАЗ-677)	36	24

детелем аварий на трассах, спровоцированных именно тихоходностью КамАЗов. Любовь русских водителей к этим машинам я могу объяснить более низкой, чем на МАЗы, ценой, возможностью найти запчасти к ним в любом колхозе и психологией людей, большинство



из которых начинало ездить и работать именно на КамАЗах, — первую любовь не забывают никогда. Продукция этих двух заводов находит своего покупателя и о войне между ними говорить пока не приходится. Но как только в Набережных Челнах начнется массовый выпуск новых, более мощных двигателей, то минчанам придется потесниться в секторе магистральных тягачей — трехосные машины у нас уважают. Все будут решать ценовая, рекламная политика производителей и способность сертифицировать автомобили по новым стандартам. Но у МАЗа есть преимущество в «лице» магистрального тягача МАЗ-5440 — сравнительно новой модели, подготовленной по стандарту Евро-2, но пока не раскрученной на автомобильном рынке. Преимущество КамАЗа — продажа автомобилей в лизинг, начавшаяся в прошлом году. Кроме того, выпустив в 1999 г. «танк, который не боится грязи» — самосвал 65115, КамАЗ «наступил на пятки» минчанам в секторе тяжелых строительных самосвалов.



Здесь последнее слово скажут качество автомобилей и цена.

Анализируя результаты работы отечественного автопрома в 2000 г., можно сделать следующий вывод. Общий экономический рост страны положительно сказался на росте грузоперевозок и экономических показателях автомобильной промышленности в целом. Российский рынок коммерческих автомобилей еще далек от насыщения. Любая новая модель при грамотной маркетинговой, рекламной и ценовой политике найдет покупателя. Но отсутствие оборотных средств, неблагоприятный инвестиционный климат, политическая и экономическая нестабильность делают весьма проблематичным появление новых моделей грузовиков в широкой продаже в ближайшее время. Лучшее положение у ПК «МАЗ». Модели 5440 и 4370 являются козырными картами предприятия, наращивает выпуск и автобусное подразделение. Вполне возможно, что новые демонстрационные образцы техники других производителей мы увидим, но на конвейер они встанут не скоро. Большие резервы в увеличении продаж коммерческой техники скрываются в правильной и массовой организации послепродажного сервисного обслуживания и снабжения запасными частями. Фирменных сервисных станций грузовиков российского производства очень мало, да и культура обслуживания далека от совершенства. Наши производители попросту забросили сервисное обслуживание своих машин, хотя во всем мире этому уделяется все больше внимания. Так что резервы у производителей есть, но заработать они смогут только в результате конкуренции — причем честной, а не путем лоббирования своих интересов в парламенте или правительстве.

После кризисного обвала продаж импортных грузовиков в

1999 г. ситуация постепенно нормализуется. Продажи грузовиков полной массой свыше 16 т выросли в 2000 г. в 2,5 раза и составили около 900 штук. Цифра эта составлена по опросам представительств, весьма условна и отражает только приближенную картину на рынке новой импортной грузовой техники полной массой свыше 16 т, хотя общая картина и динамика ясны. Сюда не включены продажи новых машин полной массой менее 16 т, подержанных машин и американских грузовиков. Более половины тяжелых грузовиков, проданных в России в 2000 г., составляют самосвалы, строительная техника и шасси для спецоборудования. Пока в недрах страны не иссякли нефть, газ и другие полезные ископаемые, поставки самосвалов будут продолжаться.

Самая успешная компания — Tatra, продавшая в прошлом году в страну 449 машин. Из них самосвалов — 405, технологических тягачей — 31, шасси для спецоборудования — 13.

Следом идет компания Volvo Truck, поставившая 152 машины свыше 16 т полной массой, 3 легких развозных грузовика FL и 4 машины Mitsubishi Canter. Поддержаных машин продано через представительство 54.

Scania продала 128 тягачей.

Iveco поставила в Россию в прошлом году 95 магистральных тягачей, 15 строительных машин, 7 автомобилей полной массой менее 16 т, 17 фургонов Daily. «Бэушных» машин продано 68.

MAN медленно, но уверенно набирает обороты. За год проданы 66 новых автомобилей полной массой свыше 16 т, 3 машины полной массой 14 т и 15 подержанных грузовиков. Доля магистральных грузовиков составляет 25%, остальное — строительная техника.

Совместное предприятие МАЗ – MAN продало 59 тяжелых грузовиков.

Mercedes-Benz сдает позиции. Грузовиков очень популярной в свое время марки продано 19 – все Actros, 48 фургонов Sprinter, 32 легких микроавтобуса и 20 седельных тягачей б/у.

Renault не продала ни одной новой машины, но поставлены 60 подержанных грузовиков.

В телефонном разговоре с представительством компании DAF мы узнали, что эта компания не предоставляет данные по продажам автомобилей в любые средства массовой информации. Жаль!

К цифре 900 можно прибавить около 20 новых тягачей серии 9000 с эмблемой International, проданных дилером компании фирмой МБЛ. Кроме этого, поставлены несколько автомобилей 4000-й серии через МБЛ и несколько специализированных машин этой же марки купил аэропорт Шереметьево-2 через американский головной офис. Представительство компании Hyundai в прошлом году не продало ни одного грузовика, но «серые дилеры» поставили в Сибирь около 20 строительных грузовиков этой марки.

Динамику продаж импортных развозных пикапов, грузовых и пассажирских микроавтобусов любезно представило представительство Volkswagen A G. Развозных пикапов Caddy продано 52 штуки, микроавтобусов Transporter T4 – 127 штук (грузовых и грузопассажирских), LT – 10, пассажирских Caravelle и Multivan 143 и 59 соответственно. Если в 1999 г. было продано 200 таких машин, то в прошлом уже 391.

Если проанализировать ситуацию на рынке импортной грузовой техники, то картина вырисовывается следующая. Основные продажи приходятся на строительные и специализированные машины, а ос-

новной покупатель – нефтегазодобывающие организации, компании, разрабатывающие природные ресурсы и строительные организации, осваивающие муниципальные бюджеты крупных городов, ведущих активное строительство.

Что касается магистральных тягачей, то продается их меньше, чем строительной техники. Для такой страны, как наша, это очень мало. Следует учесть, что среди покупателей таких машин большую часть составляют производящие предприятия. Машины им необходимы для перевозки конечной продукции или сырья. Техника включена в технологическую цепочку предприятия и не перевозит грузы третьей стороны. Поэтому предприятий, закупающих новый подвижной состав и зарабатывающих деньги только на перевозке грузов, ничтожно мало. Основная масса перевозчиков предпочитает покупать подержанные машины. А причина в этом одна – низкие тарифы на перевозку (в сравнении с европейскими в 2 – 3 раза), а следовательно, нерентабельность перевозок новой техникой.

Количество продаж грузовиков той или иной фирмы зависит от количества сервисных станций, цен на запчасти и ремонтные работы. Volvo Truck имеет самую разветвленную сеть сервисных станций в России. Может, поэтому они и продают больше всех автомобилей. Но до европейских нормативов, где расстояние между сервисными станциями не превышает 150 – 200 км, нам как до луны.

Кризис 1998 г. заставил продавцов импортной техникой обратить внимание на подержанные машины. Большинство представительств начали осваивать этот рынок. Количество ввозимой ежегодно в страну «бэушной техники» в 3 – 5 раз больше новой. Деньги в этом секторе крутятся немалые и поэтому неудивительно, что представи-

Продажи новых грузовиков и тягачей полной массой свыше 16 т

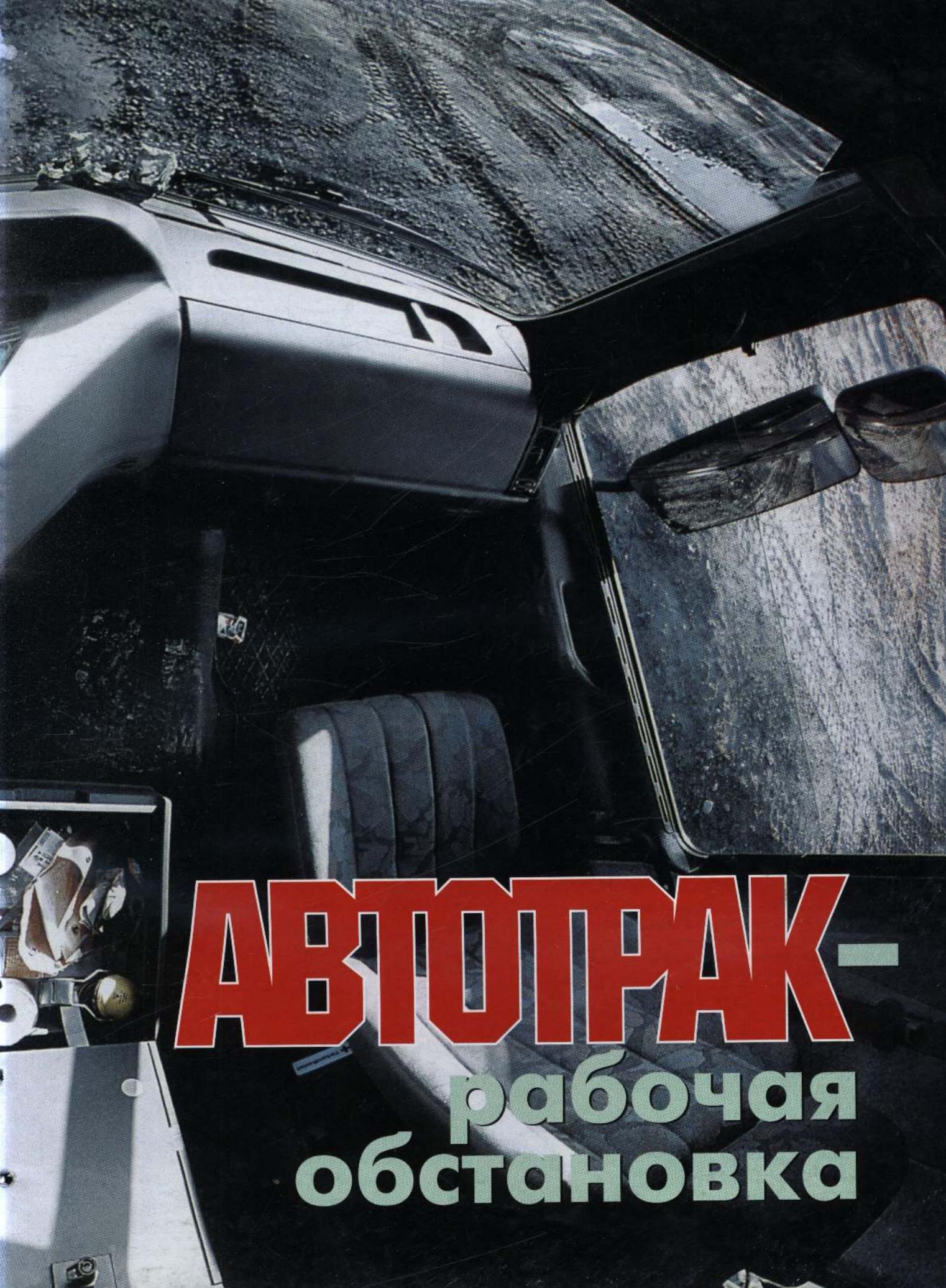
	2000 г.	1999 г.	1998 г.	1997 г.
Tatra	449	–	–	–
Volvo	152	71	386	438
Scania	128	50	147	145
IVECO	110	27	69	169
MAN	66	15	33	8
МАЗ – MAN	59	52	1	–
Mercedes-Benz	19	25	428	269
Renault V.I.	0	8	21	15

тельства решили не обходить этот бизнес стороной. Но проблема в том, что ввозимая в частном порядке техника получается дешевле, чем ввозимая на юридическое лицо. Если дилерам удастся решить эту проблему, то многие перевозчики перестанут ездить в Европу за машинами.

Прогнозы продаж импортной коммерческой техники в 2001 г. в общем оптимистичны: есть представительства, которые ожидают небольшой спад продаж строительной техники (таких очень немного), другие осторожно говорят о продажах не ниже прошлогодних, трети ожидают подъем продаж в 2 раза. Если говорить о долгосрочных перспективах рынка импортной техники, то лучше посмотрите таблицу, из которой многое







АВТОПАК-

рабочая
обстановка



АССОЦИАЦИЯ

МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ
ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS INTERNATIONAUX
ASSOCIATION OF INTERNATIONAL ROAD CARRIERS

125319, Москва, Ленинградский проспект, 64, телекс 911551 ASMAP, телефон (095) 232-66-27, факс (095) 232-66-28
64, Leninskiy Prospekt, Moscow, 125319, RUSSIA, telex 911551 ASMAP, phone (095) 232-66-27, fax (095) 232-66-28

АСМАП - 3/34
«10» января 2001 г.

Руководителям предприятий-
должателей книжек МДП
(по списку)

Направляем в приложении дополнения к Порядку взаимоотношений АСМАП с российскими международными перевозчиками, осуществляющими перевозки в рамках Конвенции МДП, 1975 г., принятые Советом АСМАП 20.12.00г.

Обращаем Ваше внимание, что указанные дополнения к Порядку (п. 21) вступают в силу с 15.01.01 и являются обязательными для всех предприятий-должателей книжек МДП.

Приложение на одном листе.

С уважением,

Генеральный директор

М.А. Низов

Приложение к письму АСМАП
от «10» января 2001 г. № 3/34

«21. Перевозчик, имеющий право получать книжки МДП, обязан обеспечить строгое соблюдение положений Конвенции МДП и постоянно соответствовать требованиям, указанным в части II приложения 9 к Конвенции МДП и п. 2 (д) настоящего Порядка.

В целях обеспечения соблюдения держателями книжек МДП требований Конвенции МДП о наличии у перевозчика устойчивого финансового положения АСМАП осуществляет оценку финансового состояния (на основе методических положений по оценке финансового состояния предприятий и установлению неудовлетворительной структуры баланса, утвержденных распоряжением Федерального управления по делам о несостоятельности (банкротстве) от 12 августа 1994 г. N 31-р), которая проводится: для держателей, имеющих стаж работы по системе МДП до 2-х лет – не реже 4-х раз в год; от 2-х до 5 лет – не реже 2-х раз в год; более 5 лет – не реже одного раза в год.

Перевозчики, использующие в процедуре МДП привлеченный подвижной состав, в дополнение к условию п. 2 (д) настоящего Порядка должны подтвердить наличие основных фондов (средств), соответствующих сумме, равной 20000 долларов США за каждое привлеченные транспортное средство, либо представить гарантию банка или поручительства на ту же сумму. В качестве поручителей могут выступать только перевозчики (члены АСМАП, допущенные к процедуре МДП), обладающие соответствующими основными фондами (средствами). Поручитель несет солидарную ответственность по обязательствам лица, за которое он поручился перед АСМАП.

Перевозчики, имеющие стаж работы по системе МДП менее 2-х лет, в дополнение к указанным выше требованиям, обязаны представить в АСМАП гарантию банка на сумму 50000 долларов США.

Выдача книжек МДП производится только перевозчикам, обеспечившим выполнение указанных требований.»

становится ясным. Среди стран бывшего соцлагеря и западных республик СССР мы занимаем последнее место по удельному количеству предприятий (количество предприятий на 1000 жителей), участвующих в международных перевозках. Россия отстает от Нидерландов в 20 раз, от Финляндии, Польши, Венгрии в 10 раз. По удельному количеству автомобилей (количество автомобилей на 1000 жителей) отставание еще

больше: от Нидерландов в 40 раз, от Болгарии, Литвы, Финляндии – в 12 – 20 раз. Потенциал есть, главное, чтобы чиновники не отбили потенцию автоперевозчикам, ведь все последнее время они этим и занимаются.

В начале года АСМАП представил статистику, которая показывала существенный рост международных автоперевозок, выполненных российскими перевозчиками. Но все получилось, как в плохом анекдоте, – пели, ели, веселились, подсчитали – прослезились. 10 января появилось письмо руководства АСМАП, ставящее крест на деятельности большинства неассоциированных перевозчиков. Ведь 80% машин, перевозящих международные грузы, – привлеченные. Причина появления этого документа – большое количество не подтвержденных «корнетов» и, как следствие, огромные штрафы АСМАП. Но, господа, проблемы так не решают, уж очень грубо и топорно. Не вина тысяч нормаль-

ных работяг, что нашлись несколько проходимцев, продававших «корнеты» налево и направо. На момент подготовки статьи действие этого письма было приостановлено, но многие частники-перевозчики уже потеряли работу. Прогнозировать ситуацию не берется никто, но повода для веселья мало. Вместо того чтобы доводить число мелких международных перевозчиков, имеющих 1 – 4 машины, до международного стандарта 70% от общего числа, занятых в этой отрасли экономики, наши чиновники безумными вступительными взносами в АСМАП похоронили последнюю надежду. После этого все слова о поддержке малого и среднего бизнеса воспринимаются как насмешка и издевательство. Не пора ли нам, братцы, взяться за ум и начать отстаивать свои, а не чиновников, интересы.

Редакция журнала благодарит представители иностранных компаний за предоставленные данные о продажах.

Количество автотранспортных фирм и автомобилей, участвующих в МАП (страны Центральной и Восточной Европы)

Страна	Количество		Удельные показатели	
	предприятий, ед.	автомобилей, шт.	предприятий, ед.	автомобилей, шт.
Беларусь	825	4000	0,08	0,40
Болгария	800	20 000	0,094	2,35
Венгрия	2000	4500	0,20	0,44
Латвия	660	7000	0,24	2,59
Литва	800	12 000	0,22	3,24
Молдова	380	3000	0,086	0,68
Польша	7000	18 000	0,18	0,47
Словакия	3500	5500	0,66	1,04
Украина	2100	9500	0,04	0,18
Чехия	2000	–	0,20	–
Россия	2500	12 000	0,017	0,08

ПОДПИСЬ, КОТОРОЙ ДОВЕРЯЮТ МИЛЛИОНЫ



«Ингосстрах» – крупнейшая
отечественная страховая ком-
пания, работающая с 1947 года.

Собственный капитал –
1 млрд. руб.

Страховые резервы –
более 7 млрд. руб.

Сумма страховой премии –
за 1999 г. – 3,6 млрд. руб.

Сумма страховых выплат –
за 1999 г. – 1,9 млрд. руб.

Тел.: 095/232 3211
www.ingos.ru
Лиц. № 1907Д МФ РФ

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.

Минский автомобильный завод подвел итоги работы в январе 2001 г.



В первом месяце 2001 г. товарная продукция в сопоставимых ценах выросла на 44,9%. Выпущены 1310 грузовых автомобилей, что в 1,6 раза больше, чем в январе 2000 г. Прицепов и полуприцепов произведено на 52,7% больше, чем за такой же период прошлого года. Число сошедших с конвейера автобусов достигло в январе 45 штук.

В России принят план перехода к нормам Евро-2 для дизельных автомобилей

В конце декабря 2000 г. в Москве прошло совещание с участием представителей Госстандарта РФ, НАМИ, НИЦИАМТ, ОАО «УралАЗ», ОАО «КамАЗ», ОАО «Автодизель», ООО «Ликинский автобус». Рассматривался вопрос о сертификации автомобильной техники с дизельными двигателями. По итогам совещания принято решение о том, что с 1 января 2002 г. сертификация автомобилей с дизельными двигателями для получения «одобрения типа

транспортного средства» будет проводиться только по нормам Евро-2. В 2001 г. одобрение типа для автомобилей, соответствующих нормам Евро-1, будет выдаваться только сроком действия до года, а для автомобилей, соответствующих нормам Евро-2, — сроком до 3 лет. Предусматривается, что внедрение современных норм будет иметь переходный период, хотя введение европейских норм и так происходит с заметным отставанием.

	Euro 0 1990	Euro 1 1993	Euro 2 1996	Euro 3 1996
CO	11,2	5	4	2
HC	2,4	1,25	1,1	0,6
NO _x	14,4	9	7	5
Тв. частицы	—	0,4	0,15	0,1

Выпуск городского автобуса Scania в Санкт-Петербурге начнется только весной 2001 г.



Это уже третья дата открытия завода. Напомним, что сначала планировалось выпустить первые автобусы осенью 2000 г., затем дата была перенесена на январь 2001 г. и вот третий срок. Мощность предприятия — 250 автобусов в год.

Управление по конкуренции США даёт разрешение на приобретение компанией AB VOLVO компании RENAULT V.I./MACK

Группа Volvo и департамент юстиции подписали соглашение, которое вскоре должно быть ратифицировано окружным судом Вашингтона (округ Колумбия). Таким образом, компания AB Volvo получила разрешение от департамента юстиции США на приобретение компании Renault V.I./Mack. AB Volvo и Renault SA надеются завершить оформление сделки до конца 2000 года.

Ратификация возможна при условии, что компания Volvo Trucks North America откажется от проведения в Северной Америке операций в сфере грузовых автомобилей, оборудованных низкой бескапотной кабиной (LCOE). На эти автомобили приходятся всего 3% североамериканского рынка тяжелых грузовых автомобилей.

Группа Volvo сегодня организует новую структуру – Volvo Global



Trucks, которой будут принадлежать марки Volvo, Renault и Mack. Генеральным директором новой структуры назначен Тригге Стен, который в настоящее время занимает должность генерального директора компании Volvo Trucks.

Общий объем мировых продаж Volvo Global Trucks в рамках группы Volvo составит 70%. Оперативная деятельность Volvo Global Trucks должна начаться в начале 2001 г.

«Корона» Freightliner

Осенью 2000 г. парк американских тягачей пополнился новой машиной Freightliner Coronado. Дизайнеры потрудились на славу. В глаза сразу бросаются передний бампер с прорезями для обдува радиатора, спрятанные под капот корпуса воздушных фильтров, круглые фары, интегрированные в передние крылья и бампер, гирлянда оранжевых лампочек по всей длине тягача. В стандартной комплектации под капот машины устанавливают Detroit Diesel 60 мощностью 500 л.с., коробка переключения передач Eaton Fuller. Но по желанию тягач можно укомплек-

товать любыми агрегатами, заказать любую комплектацию.



РЕМОНТ И ЗАПЧАСТИ К АВТОМОБИЛЯМ

IVECO

Турбо Дейли 35.10, 49.10, 59.12

Турбо Зета 65.9, 79.12, 95.14

Евро Карго 65E12, 75E14

Турбо Стар 190.36, 260.48

<http://indirim.hotmail.ru> e-mail: indirim@mail.ru

Москва, 1-й Красногорский пр-д, 3

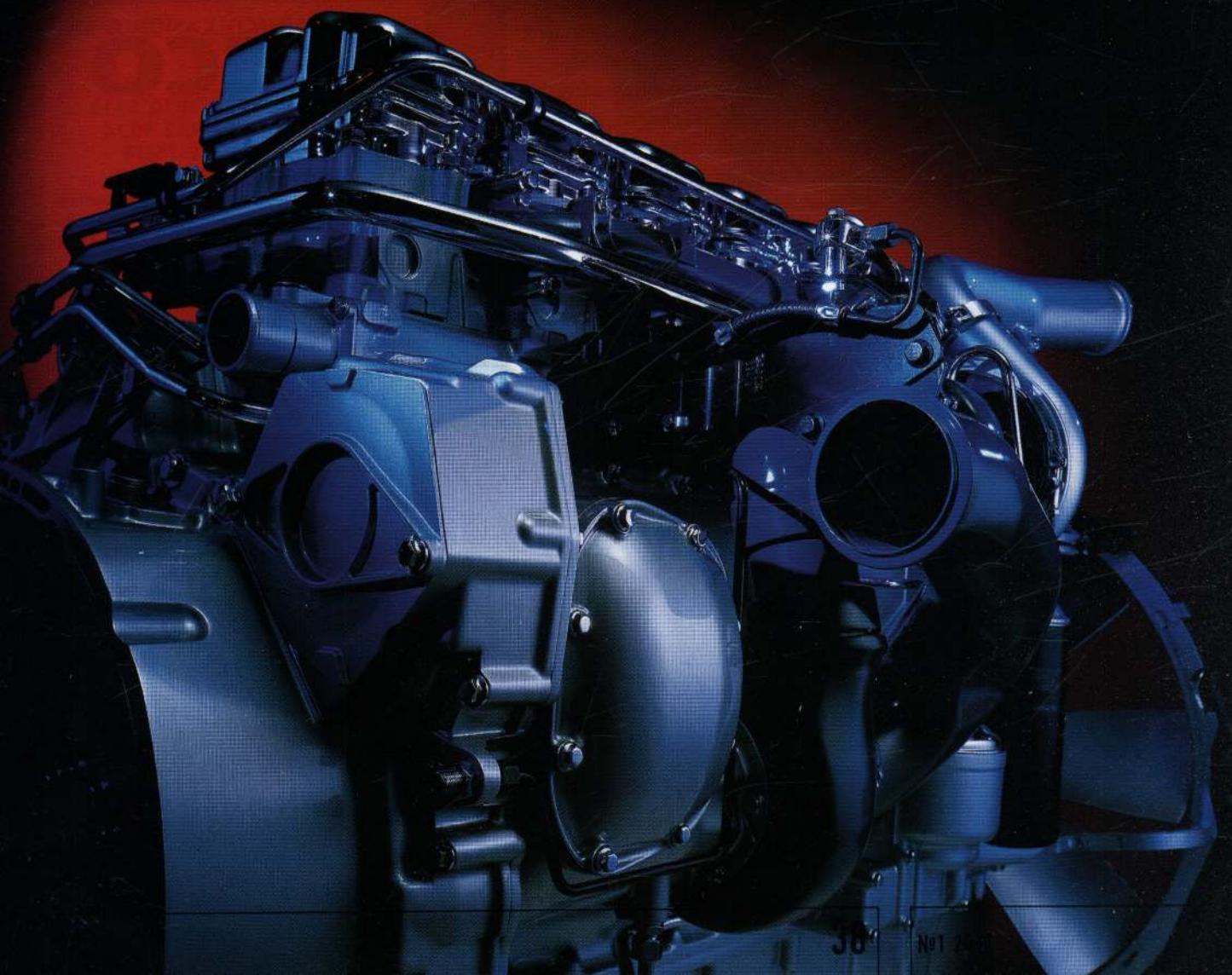
Тел./факс: (095) 193-3044

Тел.: 8-902-670-6013

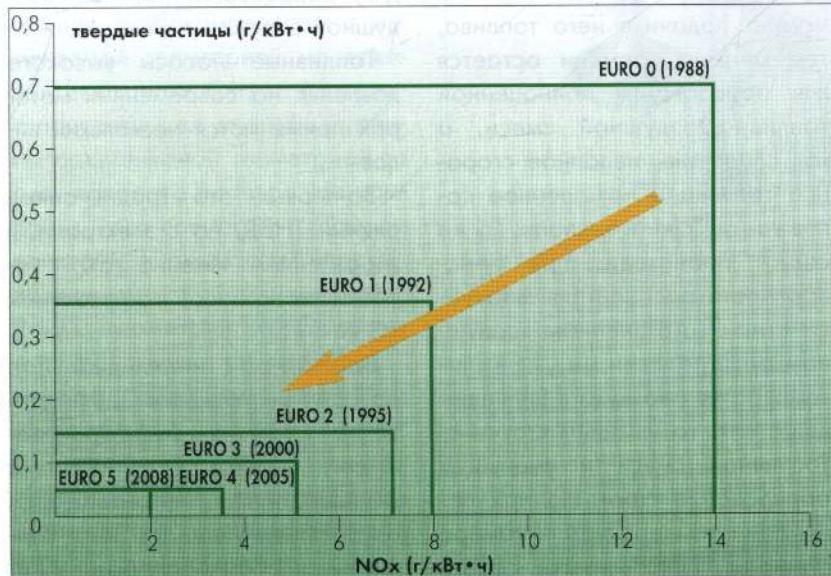
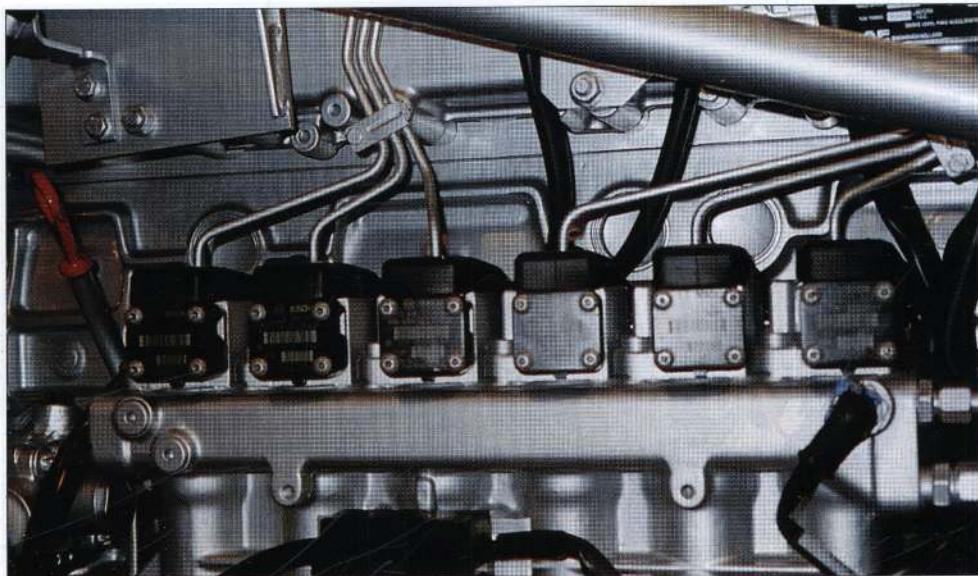
Д. Дмитриев

А вместо сердца – **пламенный мотор**

Воспламенение топлива за счет высокого давления и температуры – главный принцип работы дизельного двигателя, изобретенного немецким инженером Р. Дизелем.



Главные достоинства двигателя — экономичность и высокий крутящий момент на низких оборотах, оказались востребованными в самой различной технике: будь то легковые автомобили, строительная техника, корабли и даже самолеты (во время второй мировой войны на некоторых дальних бомбардировщиках ПЕ-8 стояли дизельные двигатели). Чем живут двигателестроители сегодня, какие проблемы они решают и какие технические достижения привлекают — об этом мы коротко расскажем в этой статье.

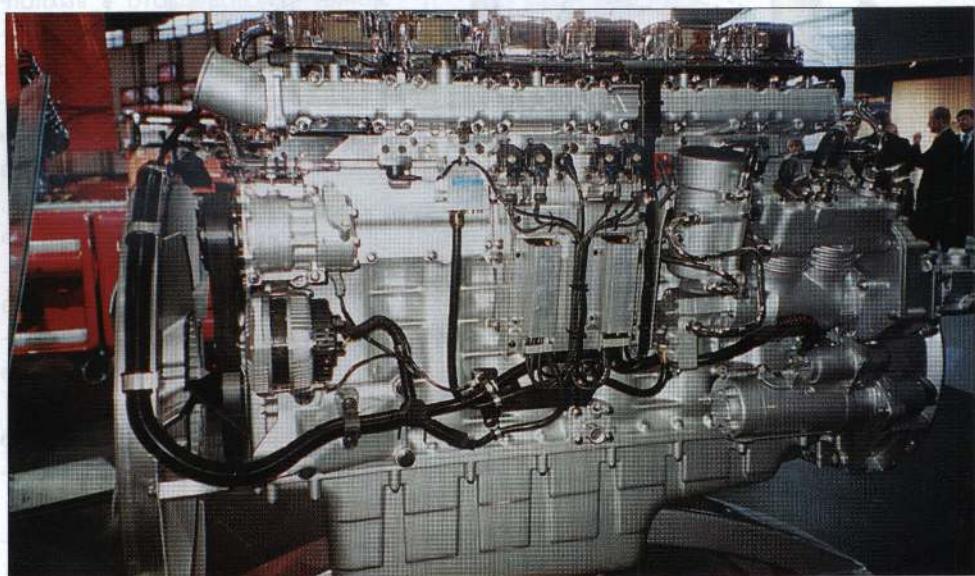


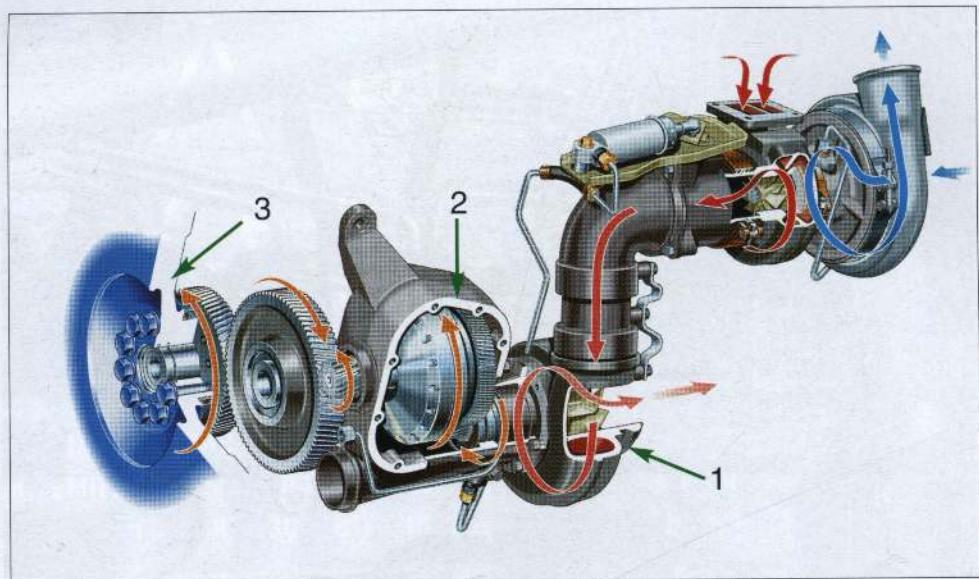
Мощность, экономичность, надежность, экологичность — основные характеристики двигателя, на которые опираются конструкторы при создании новых моторов. За последние 30 лет мощность двигателей стандартных автопоездов увеличилась в два раза, а потребление топлива этими же автопоездами уменьшилось на $\frac{1}{3}$. Уровень шума, издаваемый работающим мотором, уменьшился на 11 дБ за те же 30 лет. Значительный прогресс достигнут и в борьбе с токсичностью выхлопных газов автомобилей.

В течение 23 лет уровень окислов азота снижен почти в три раза, а твердых частиц в семь раз (см график). За сухими цифрами этих двух экологических параметров стоит одно из сложнейших противоречий дизельных двигателей: улучшая один параметр — портим другой. Топливо впрыскивается в камеру сгорания, наполненную раскаленным сжатым воздухом. В цилиндре оно никогда не сгорает полностью, можно говорить лишь о более или менее полном его сгорании. Чем выше температура воздуха в цилиндре в

Самый мощный двигатель на магистральных грузовиках DAF — 530 л.с. Для каждого цилиндра — индивидуальный насос высокого давления

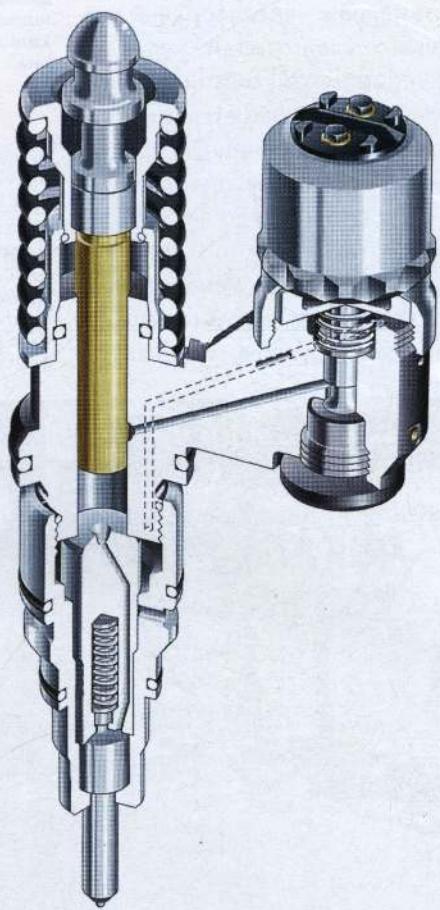
На двигателях Cursor применяют подачу топлива насос-форсунками





Турбокомпунд фирмы Scania:
1 – дополнительная турбина;
2 – гидромуфта;
3 – маховик

Насос-форсунка: насос высокого давления и форсунка объединены в один блок



момент подачи в него топлива, тем меньше времени остается для образования полноценной топливно-воздушной смеси, а как следствие, неполное сгорание топлива и повышенное содержание сажи в выхлопе. То же самое происходит при неисправности распылителя форсунки и при загрязненном воздушном фильтре. Если мы уменьшим температуру воздуха в цилиндре двигателя, то улучшим сгорание топливной смеси и уменьшим образование сажи. Но при понижении температуры в камере горения увеличивается содержание окислов азота в выхлопных газах. Приходится увеличивать подачу количества топлива в цилиндр для дожига NOx. Поэтому более «чистые» двигатели Евро-3 потребляют топлива больше, чем моторы Евро-2. Это противоречие так никто до конца и не решил. Для улучшения топливно-воздушной смеси в цилиндрах в современных двигателях применяют следующие технические решения:

1. Установка форсунки точно по центру головки блока двигателя.
2. Многоточечный впрыск топлива.

3. Давление впрыска 1500 – 2000 бар.
4. Четыре клапана на один цилиндр.

Практически все производители тяжелых дизельных двигателей применяют эти технические решения, которые еще пять лет назад можно было встретить только на легковых автомобилях. Количество точек впрыска в распыльте увеличили до 8 – 12, тогда как десять лет назад их было, как правило, четыре. Перечисленные выше технические особенности позволили добиться оптимального, насколько это возможно сегодня, образования топливно-воздушной смеси.

Топливные насосы высокого давления на современных моторах применяются нескольких видов.

Во-первых, это традиционный рядный ТНВД, но с электронным управлением. Именно такой насос стоит на новой машине MAN TG-A.

Во-вторых, индивидуальные насосы для каждого цилиндра. Таким путем пошли моторостроители фирм DAF и DaimlerChrysler, производящая автомобили Mercedes-Benz. Топливные насосы могут быть объединены с форсунками в общий блок. В этом случае мы имеем дело с насос-форсунками. Volvo, Scania, Iveco на моторе Cursor применяют этот принцип подачи топлива. На моторах, соответствующих нормам токсичности выхлопных газов Евро-2, применяются обычные (если здесь применимо это слово) механические насос-форсунки. На двигателях Евро-3 насос-форсунками и подачей топлива управляет электроника.

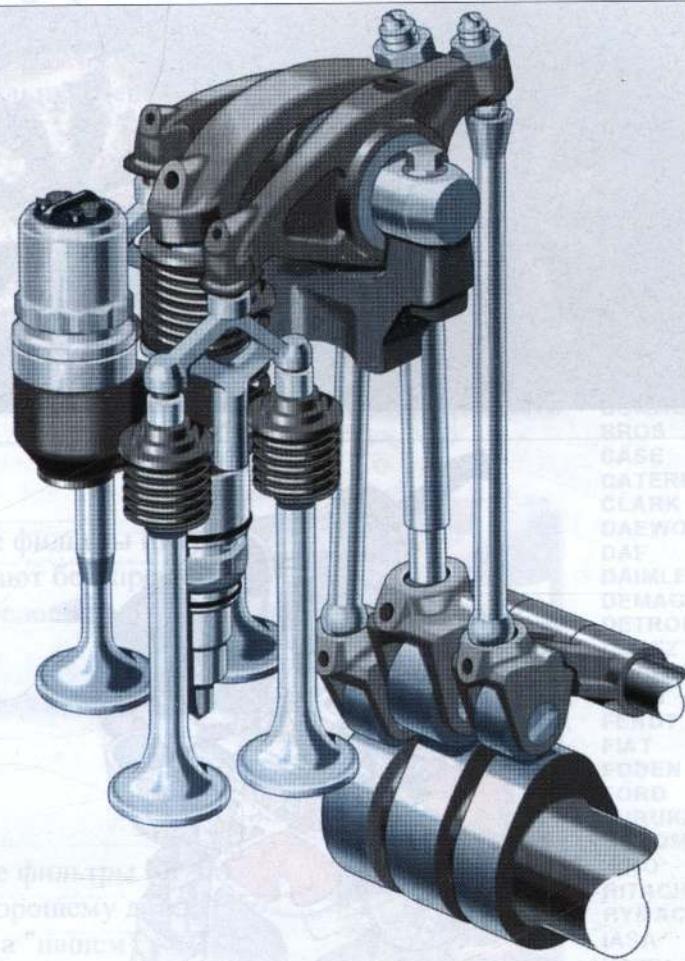
В-третьих, топливная система Common Rail. Впервые на тяжелых и средних грузовиках ее применила компания Renault, а поз-

же Iveco на двигателях Tector и DAF на новых грузовиках LF-серии. Принцип этой системы в том, что топливо подается насосом высокого давления в общую магистраль (рампу), а из нее уже поступает в форсунку. Во всей топливной магистрали постоянное высокое давление, распределяя через толкатель приводит в действие форсунку, в результате чего происходит впрыск топлива в цилиндр. В другом варианте форсункой может управлять электромагнитный клапан.

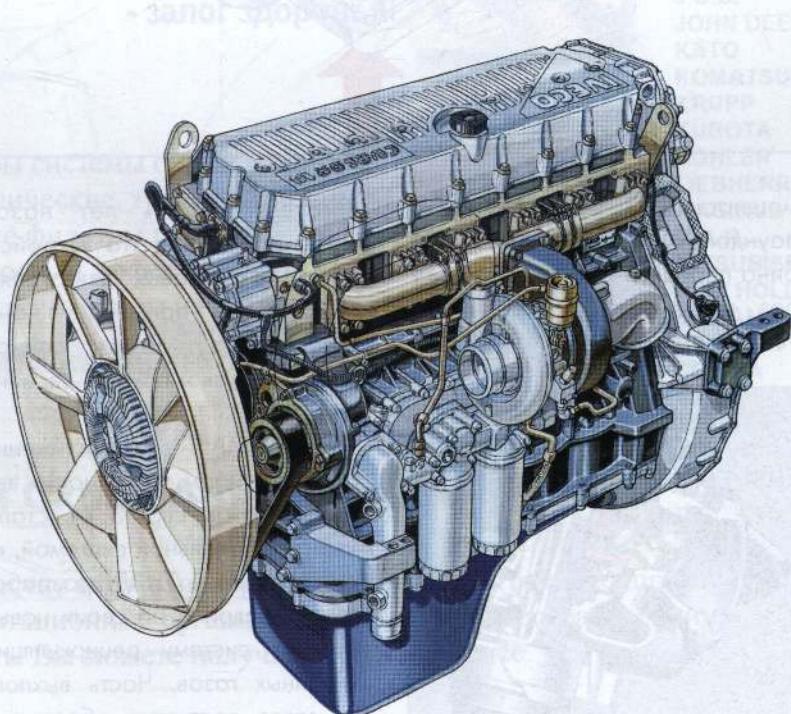
Турбокомпрессор также претерпел изменения. Моторостроители фирмы Iveco впервые применили турбокомпрессор с изменяемой геометрией на тяжелых двигателях Cursor. Моторостроителям уже знакомы турбины с изменяемой геометрией за счет поворота лопаток. Но компания Iveco совместно со специалистами фирмы Holset впервые применили новый принцип изменения геометрии турбины за счет изменения ее проходного сечения со стороны выхлопных газов. Чем меньше обороты двигателя, тем меньше проходное сечение турбины, выше скорость прохождения выхлопных газов, а значит, выше скорость вращения турбины и, следовательно, выше давление нагнетаемого в цилиндры воздуха. При увеличении оборотов двигателя, пневмопривод сдвигает кольцо с лопатками, увеличивая проходное сечение турбины, скорость прохождения выхлопных газов снижается со всеми вытекающими отсюда последствиями. Благодаря применению турбокомпрессора с изменяемой геометрией максимальный крутящий момент достигается при более низких оборотах двигателя, чем с традиционным турбокомпрессором.

Фирма Scania в этом году подготовила 12-литровый двигатель

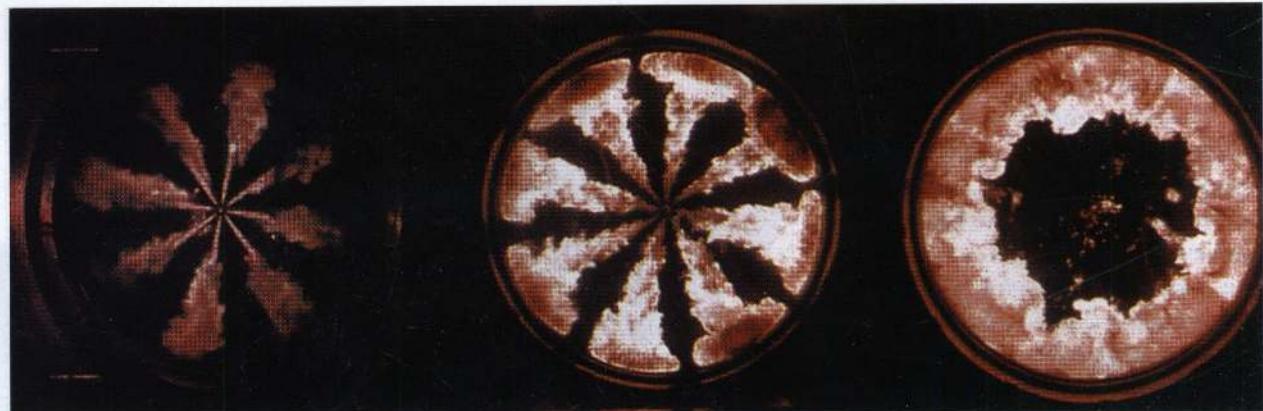
Четыре клапана на одном цилиндре применяют все ведущие моторостроительные фирмы. Усложнение конструкции улучшает образование газовой смеси в цилиндре



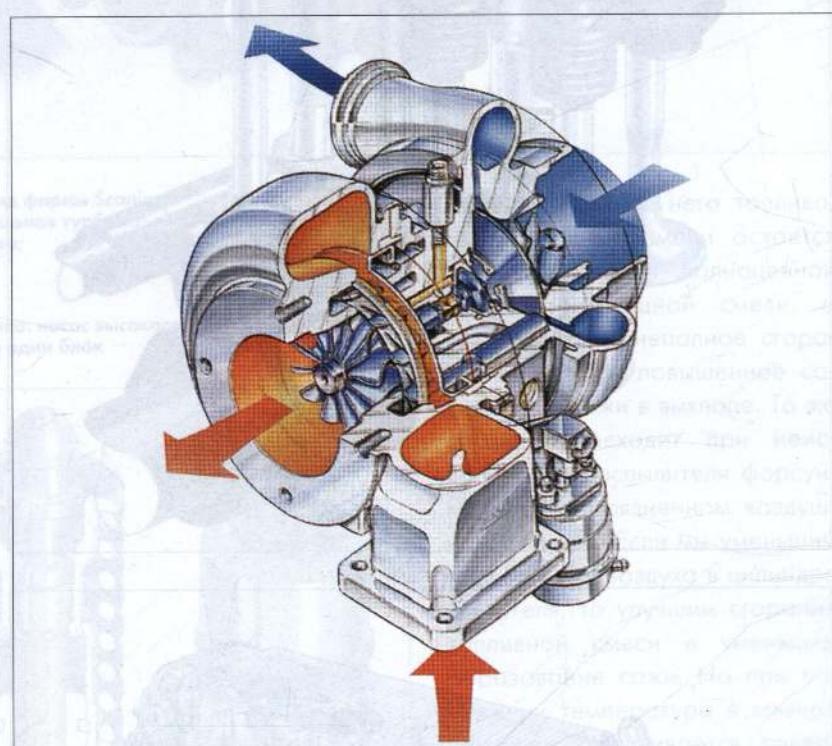
Турбокомпрессор с изменяемой геометрией впервые применен на тяжелом двигателе Cursor



Процесс сгорания дизтоплива в цилиндре, снятый скрытой видеокамерой



Турбокомпрессор с изменяемой геометрией. Скорость вращения лопаток регулируется изменением проходного сечения канала со стороны выходных газов

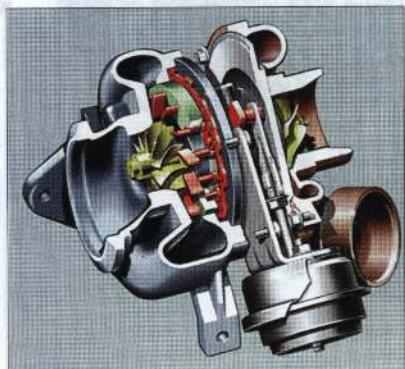


мощностью 470 л.с. с турбокомпаундом. Дополнительная турбина передает часть энергии через гидромуфту на коленвал, увеличивая крутящий момент

двигателя. Десять лет назад фирма применяла это устройство на 11-литровых двигателях, но широкого применения оно не получило. Может, сейчас судьба турбокомпаунда сложится лучше.

Фирма MAN для достижения стандарта норм токсичности выхлопных газов Евро-3 не стала мудрить с топливной системой, а, оставив рядный ТНВД, разработала и внедрила на своих новых машинах систему рециркуляции выхлопных газов. Часть выхлопных газов поступает обратно в цилиндр, пройдя предварительно

Турбокомпрессор с изменяемой геометрией за счет изменения угла поворота лопаток турбины (Mercedes-Sprinter)



теплообменник и охлаждаясь до 200°C.

Необходимо отметить, что на современных двигателях широко применяется электроника. Частота вращения коленвала, давление в топливных магистралях, давление и температура наддувного воздуха, положение педали акселератора – все эти данные обрабатываются в бортовом компьютере и выдаются команды, с помощью которых оптимизируется процесс горения топливной смеси в цилиндрах.

Что касается топлива, применяемого в таких двигателях, то необходимым условием для соблюдения экологических требований является отсутствие в дизтопливе серы. Поэтому в нашей стране, стремящейся ввести поскорее европейские стандарты и продолжающей гнать солярку с повышенным содержанием серы, любые современные двигатели будут продолжать отправлять окружающую среду.

В заключение хочется добавить, что фирмы работают не только над улучшением характеристик дизельных двигателей, но и над возможностью использования нетрадиционных видов топлива, таких, как природный газ, смесь воды и дизтоплива, диметилэфира, для производства которого может использоваться сырье из возобновляемых источников.

FRAM - первый среди фильтров

4000 наименований фильтров всех типов
для грузовых автомобилей и спецтехники со склада в Москве.
Оригинальное качество. Специальные цены для Российских потребителей.



Масляные фильтры FRAM
для работы в экстремальных
условиях.

Увеличьте ресурс двигателя!



Воздушные фильтры FRAM
Обеспечивают безупречную
очистку в условиях повышенной
пыльности.

Облегчите дыхание автомобиля!



Топливные фильтры FRAM
помогут хорошему двигателю
работать на "нашем" топливе.

**Качественное питание
- залог здоровья!**



Фильтры системы охлаждения,
гидравлические, трансмиссионные
и другие фильтры повысят
надежность и эффективность
работы всех систем и агрегатов.

Продлите жизнь автомобиля!



Корпоративный Склад Автозапчастей (КСА)

приглашает к сотрудничеству автотранспортные и авторемонтные предприятия,
снабженческие и эксплуатационные организации, всех заинтересованных лиц.
Каталоги и ценовые листы Вы можете получить в нашем офисе.

ABG
ADAMS
ALLIS-CHALMERS
ATLAS
AUSTIN WESTERN
AVIA
BAUER
BENFORD
BENFRA
BOBCAT
BOMAG
BROS
CASE
CATERPILLAR
CLARK
DAEWOO
DAF
DAIMLER BENZ
DEMAG
DETROIT DIESEL
DEUTZ
DODGE
FAUN
FENDT
FIAT
FODEN
FORD
FURUKAWA
HANOMAG
HINO
HITACHI
HYMAC
IASA
ISUZU
IVECO
J.C.B.
JOHN DEER
KATO
KOMATSU
KRUPP
KUBOTA
KOHLER
LIEBHERR
MAGIRUS
M.A.N.
MITSUBISHI
NEW HOLLAND
NISSAN
RENAULT
SCANIA
SISU
TOYOTA
VOLVO
WIRTGEN ...
и многие другие

129336 г.Москва, ул. Таймырская, д.1
тел./факс (095) 475-00-10, 457-00-25, 475-00-50, e-mail: filter@online.ru

www.ksa.ru



АВТОТРАК

Знакомьтесь — ВИС-2345

Нет, это
не новая машина и
не первое знакомство с ней.
Развозные пикапы от «ВАЗинтерсер-
вис» уже несколько лет бегают во
многих городах страны. Про техничес-
кие характеристики машины написа-
но много и подробно. Но какова она в
ежедневной работе, какие проблемы —
и сюрпризы стоит от нее ожидать —
все это узнается только в про-
цессе эксплуатации.

Кирилл Константинов

Москвичи часто видят машины с двумя семерками на борту, доставляющие горожанам товар на дом. Компания «Служба 77» эксплуатирует несколько десятков ВИС-2345 больше года. Годовой пробег машин составляет 50 — 60 тыс. км. Загрузка составляет, как правило, только половину от паспортной — 300 — 350 кг. Мнению сотрудников транспортного отдела компании об этом авто-

мобиле можно доверять. При их помощи мы вкратце расскажем об основных проблемах, с которыми им пришлось столкнуться в процессе эксплуатации машины.

За базовую модель ВИС-2345 выбрана 5-я модель «Жигулей». От пятерки отсекается задняя половина и вместо нее к передней приваривается полурама, на которую устанавливают бортовую платформу с пластиковым вер-



хом. Так схематично выглядит процесс изготовления этих машин. Изменение компоновки влечет за собой применение оригинальных деталей.

Одна из них – глушитель. На наших дорогах с нашим качеством и с интенсивной эксплуатацией глушители служат год-два. На ВИС-2345 установлен оригинальный глушитель, которого нигде в продаже не бывает. То же самое касается и троса привода ручного тормоза. Так как специализированного магазина запчастей по этим машинам нет, а другие магазины по понятным причинам ими не торгуют, то перед владельцами этих машин часто возникает вопрос: как быть? а за ним следующий – что делать? А ответ на них в наше время найти не просто.

Бензобак на автомобиле расположен под кузовом рядом с глушителем. Это, не проблема, если бы он отжаживал весь срок службы машины. Но бензобаки на ВИСах иногда начинают течь и приходится их менять. Вот тут-то и начинается самое интересное. Чтобы снять его, приходится демонтировать кузов, глушитель и привод ручного тормоза. Разбирать фактически пол машины. Датчик уровня топлива тоже иногда приходится менять, для этого необходимо снимать бензобак со всеми вышеизложенными процедурами. И чтобы закрыть тему бензобака, скажу, что в салоне автомобиля постоянно пахнет бензином. Каково водителям, целями днями вдыхающим этот аромат? Не хочешь, а станешь наркоманом.

Что касается кузова, то окраска остается слабым местом всего отечественного автопрома. Через год на алюминиевых бортах машин краска пошла пузырями. Антикоррозийное покрытие на каркасе рамы держится плохо.

Крепление металлической фурнитуры к пластиковой поверхности фургона оставляет желать лучшего. Газовые амортизаторы задней крышки слабые и перестают работать довольно быстро. Их заменяют на москвические. Замки задних дверей не работают уже почти на всех машинах.

Удлинение базы автомобиля отрицательно сказалось на его маневренности. Разворачиваться приходится как на грузовике. А в наших дворах с горами снега, «ракушками» и годами припаркованными машинами приходится проявлять чудеса ловкости, чтобы подъехать к клиенту. Увеличенное расстояние между колесами отрицательно оказывается при прохождении «лежачих полицейских». Так как они у нас больше напоминают противотанковые надолбы, ВИСы часто цепляют их глушителями даже без нагрузки.

Почти на всех машинах загнуты кромки крыльев. Причина – неправильно подобранный размер покрышек. Если бы это было на одной машине, то списали бы на перегруз и на «летчика» за баранкой. Но повальные задиры крыла свидетельствуют о просчетах производителя с выбором покрышек. О подкрылках в этом случае не может быть и речи, и поэтому крылья сгниют в два счета.

Одним из слабых мест машины является сцепление. В сборе с корзиной от «Нивы» устанавливается диск сцепления или «Нивы» или 1-й модели. Логики тут никакой, и на скорость это не влияет. Но через 30 – 40 тыс. км пробега усилие на педали сцепления возрастает так, что ездить становится тяжело. В чем тут причина, разобраться не смогли, а стали просто менять корзину сцепления в сборе. Эта участь постигла уже половину машин.

На нескольких машинах в течение года меняли крестовины.

Слабое место, хоть они и усиленные.

Регуляторы давления задних тормозов часто выходят из строя из-за соли и грязи. Приходится их менять или просто выбрасывать и соединять тормозные трубы напрямую.

Больное место этих автомобилей – проводка. Если на легковых машинах разъемы задних фонарей спрятаны от влаги и грязи, то здесь они не защищены. Зимой соль, грязь и вода забивают место контакта и фонари выходят из строя. На нескольких машинах из последней партии проводку пришлось сразу менять вдоль всей полурамы. Постоянно выходят из строя датчики заднего хода.

Одним из конструктивных просчетов ВИСов являются зеркала заднего вида. Пользоваться ими удобно, но крепятся они к переднему углу двери сквозными болтами. Направляющая рамка стекла оказалась зажатой. Чтобы поднять или опустить стекло, приходится прикладывать такие усилия, что не выдерживают не только штатные пластиковые ручки стеклоподъемного механизма, но и заменившие их металлические.

Ну а на вопрос о двигателе мне ответили, что замучили помпы водяного охлаждения. То ли это массовый брак моторостроителей, то ли возможные температурные различия работы двигателей легковой и грузовой версии машины, но разбираться в этом должны уже специалисты. Наше дело констатировать факт.

Хотелось бы надеяться, что работы по устранению недостатков и детских болезней удачной и неплохой машины ВИС-2345 когда-нибудь начнутся. Ведь выпустить машину еще полдела, а вот доводить до ума мы уже не любим.

Редакция благодарит ЗАО «Служба 77» за оказанную помощь в подготовке статьи.

Так как специализированного магазина запчастей по этим машинам нет, а другие магазины по понятным причинам ими не торгуют, то перед владельцами этих машин часто возникает вопрос: как быть? а за ним следующий – что делать?

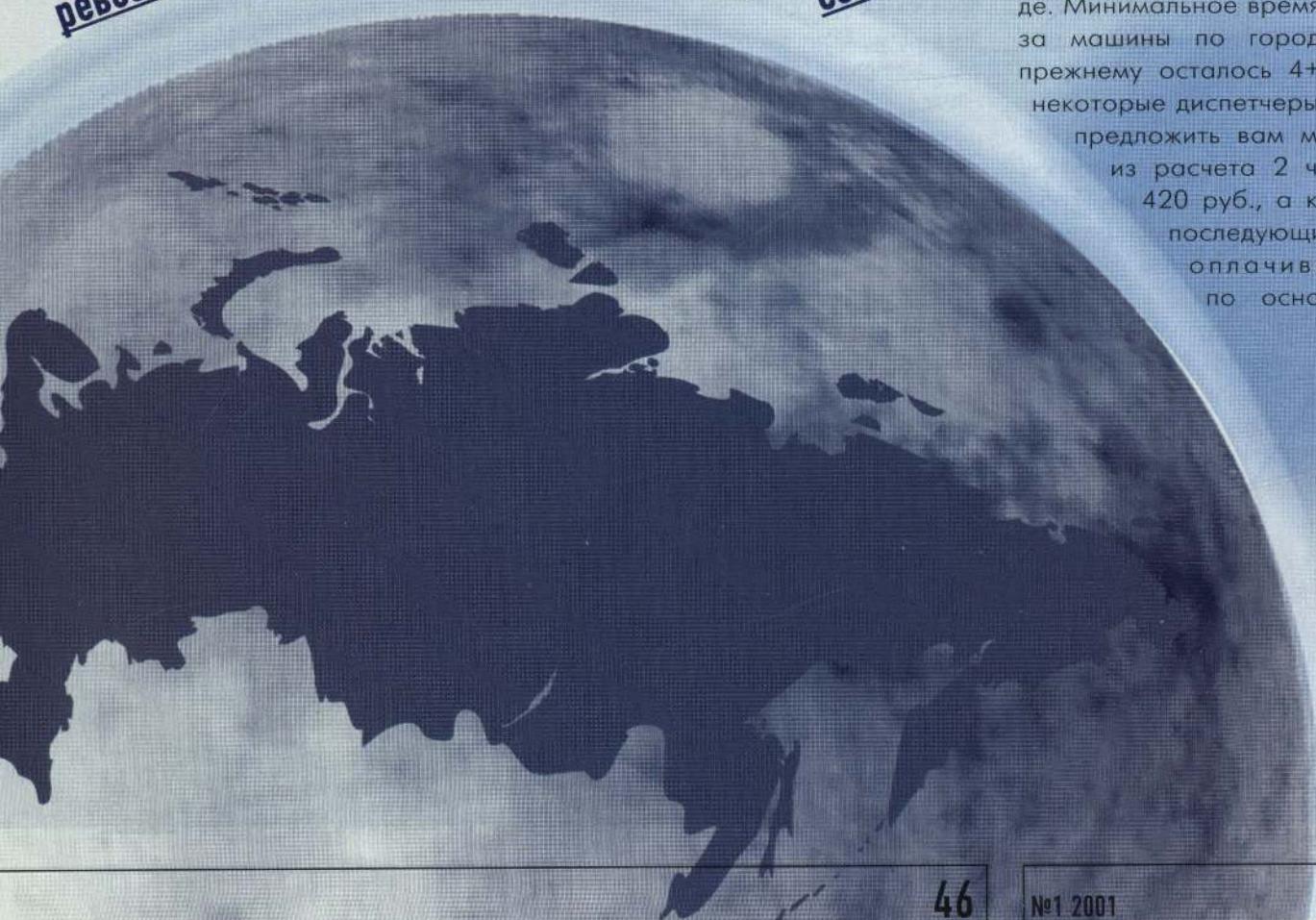


ГРУЗОВЫЕ авто- перевозки

Е. Кижакова

Вот и отшумели новогодние праздники - уже во второй раз мы феерично встретили millennиум. Наступило традиционное посленовогоднее «затишье» - ежегодное послепраздничное понижение спроса на грузоперевозки, которое, как правило, продолжается почти месяц. В конце зимы намечается небольшой подъем, а весна вообще считается началом «активного» сезона.

На данный момент тарифы в целом изменились незначительно, но произошла расстановка некоторых логичных акцентов. После сильного скачка в декабре тарифы на «газели» начинают стабилизироваться и постепенно возвращаться на приемлемый уровень. Уже не наблюдается такого большого разброса расценок при работе в городе. Минимальное время заказа машины по городу по-прежнему осталось 4+1. Но некоторые диспетчеры могут предложить вам машину из расчета 2 часа - 420 руб., а каждый последующий час оплачивается по основному



тарифу, например 140 руб./час. Такой вариант оплаты является наиболее подходящим для перевозок груза на небольшие расстояния по городу.

«Бычки» становятся все более популярными при грузоперевозках по городу. Об этом свидетельствует чувствительное – восьмипроцентное – повышение тарифов на перевозки в пределах МКАД (хотя расценки за километр остались без изменений). Расценки «бычков» сравнялись с тарифами на шеститонные ЗИЛы – минимальное время заказа теперь составляет не 4+1, как ранее, а 5+1. Один существенный момент – при перевозках на небольшие (до 30 км) расстояния от МКАД действует почасовая оплата. Если вам требуется шеститонная машина, то обратите внимание на объем груза: чем он

больше, тем выше тарифы по городу (на 10 – 20 руб.).

Самый большой скачок цен в феврале (на 22%) по трассе – на десятитонные машины, МАЗы, КАМАЗы. Это связано в первую очередь с увеличением междугородних грузопотоков, ведь именно эти машины являются самыми популярными при грузоперевозках по России. Причем при перевозках на значительные расстояния расценки за километр могут быть снижены, также водитель может поехать просто «за километраж», не учитывая времени подачи машины, погрузки/разгрузки в городе.

Минимальное время заказа таких машин в большинстве случаев составляет, как и раньше, 6+1. Хотя уже некоторые диспетчеры предлагают машины по схеме 7+1. Предполагается, что в скоп-

ром времени «минималка» возрастет до этого уровня. При перевозке по городу тентованный вариант МАЗов/КАМАЗов обойдется вам на 10 руб./ч дороже открытого кузова.

Слишком большой разрыв в расценках на «икарусы» обусловлен посленовогодним спадом спроса. Поэтому некоторые предприниматели специально занизили цены, чтобы привлечь и без того редких заказчиков.

Тарифы на мусоровозы напрямую зависят от района, откуда надо вывозить мусор. Цены колеблются от 900 до 1000 руб. в сутки или в день. Контейнер могут установить на сутки, а могут – привезти утром, а увезти вечером. Причем в последнем случае каждый час задержки будет оплачиваться отдельно.

Машина	Город					Трасса			Средний %
	подача (руб.)	в ч (руб.)	min	max	%*	за 1 км (руб.)	min	max	
1,5-т «Газель»	130/130	140/140	-4	4+1		4,5	5,5	0	-2
2 – 4-т «Бычок»	190/190	220/220	8	5+1		7	8	0	4
6-т ЗИЛ	190/190	220/220	5	5+1		8	8,5	6	6
8 – 10-т МАЗ, КАМАЗ	250/250	260/260	9	6-7+1		9	13	22	16
86 м ³ еврофурга	320/320	350/350	0	7+1		12	15	9	5
86 м ³ реф., с вкл. установкой	450/450		6	7+1		13	16	-6	0
100 м ³ еврофурга	400/400	450/450	0	7+1		13	17	-7	-4
«Икарус»	290/290	360/360	8	2+4		12	14	8	8
8 м ³ (5 т) мусоровоз	900 – 1000 руб./сут.		3						

*Увеличение расценок в % по сравнению с декабрем 2000 г.



автоБАЗАР

Е. Кихаева

Хотелось бы написать несколько строк о том, каким образом мы формируем нашу таблицу. У человека, собирающегося купить грузовой автомобиль, есть три варианта получения первичной информации: прочитать обзор в журнале, позвонить в дилерскую компанию или расспросить знакомых.

Изначально решив поставить себя на место рядового покупателя, мы выбрали второй вариант, наиболее приемлемый в нашей ситуации, – телефонные звонки. Таким образом, данные таблицы были получены посредством общения с представителями дилерских компаний, а также из присланных ими прайс-листов. Хотим также напомнить, что эти цены не являются окончательными, а лишь приблизительными.

Как сообщила пресс-служба ОАО «ГАЗ», руководство компании приняло решение о повышении отпускных цен на выпускаемую автомобильную продукцию (в среднем на 2 процента). Цены на автомобили семейства «Газель» увеличены в среднем на 4 процента. Реализация продукции по новым ценам началась с 1 февраля 2001 года. Но так как прошло еще не очень много времени, наблюдаются сильные колебания, которые достигают тысячи долларов за одну и ту же модель. Предполагается, что через некоторое время разрыв сократится.

Хотелось бы отдельно отметить, что также на формирование цен на

«газели» влияет тип двигателя, которым укомплектован автомобиль, – комплектация 406-м увеличит стоимость. Почти всегда любую понравившуюся модель можно купить под заказ – это будет стоить примерно столько же, а время выполнения заказа обычно не превышает двухтрех дней.

С 1 января ставка 20-процентного налога, который оплачивался при постановке машины на учет в ГИБДД, была снижена до нулевого уровня на усмотрение местной администрации. Этот налог оплачивали как юридические, так и физические лица, зарегистрированные как частные предприниматели, что сильно портило им жизнь, так как цена автомобиля существенно возрасла. Чтобы снизить стоимость автомобиля многие организации предпочитали оформлять машины не на баланс предприятия, а на частное лицо, не состоящее на учете в налоговой инспекции как частный предприниматель. Таким образом, при покупке автомобиля этим лицом, налог платить не надо было.

Осенью прошла информация о том, что с января ставка процента снизится до нуля, поэтому многие отложили покупку нового автомобиля до 2001 года. В ноябре – декабре 2000 года у большинства продавцов коммерческих автомобилей уровень продаж существенно снизился, а у некоторых даже в разы по сравнению с этим же периодом прошлого года. Как нам сообщили представители нескольких дилерских компаний, уровень

продаж ЗИЛов снизился в 1,5 раза, а КАМАЗов и МАЗов в 1,5 – 2 раза по сравнению с ноябрем – декабрем прошлого года. Основной причиной этого называют именно информацию об обнулении ставки данного налога. После нового года уровни продаж поднялись до уровня этого же периода прошлого года.

Разброс цен на ЗИЛ-5301 «Бычок» учитывает также и тип кабины. Кабина с двумя спальными местами увеличивает стоимость автомобиля на ~ \$1000, а семиместный вариант на ~ \$2000. Разброс цен на ЗИЛы грузоподъемностью 5-7 тонн обусловливается тем, что эти автомобили могут комплектоваться разными типами двигателей – карбюраторным (150 л.с.) или дизельным (185 л.с.). При этом комплектация автомобиля дизельным двигателем увеличивает его стоимость на ~ \$3000.

В прошлом году в России появились новые трехосные седельные тягачи производства МАЗ (МАЗ-62208-20), которые комплектуются двигателями ЯМЗ-7511 turbo. Эти двигатели отвечают европейским стандартам по токсичности выхлопных газов ЕВРО-2, их мощность составляет 390 л.с. Стоимость таких тягачей порядка \$33000. При покупке автомобиля Минского автомобильного завода обратите внимание на то, что автомобиль, укомплектованный КПП производства МАЗ, будет стоить на \$2 – 3 тыс. дороже, чем точно такой же автомобиль, укомплектованный КПП ЯАЗ.

Также зимой увеличиваются уровни продаж самосвалов и другой спецтехники – это связано с тем, что организации готовятся к «летней компании».

После скачка цен до нового года сейчас ситуация на рынке постепенно стабилизируется, на «тяжелые» машины колебания цен несущественные.

Приблизительные цены (в долларах США)

Модель	min	max	% к 20 декабря 2000 г.
Ик-2715	1950	2100	3
Ик-2717	2500	2750	3
ВИС-2345	3630	3750	5
ВИС-1705		5650	5
ГАЗ «Газель»			
3-мест., цельномет.	4500	5800	4
7-мест., цельномет.	4600	5700	-3
3-мест., борт	4100	4600	4
Пассажирские			
8-мест. (б/м водителя)	5300	6000	1
13-мест. (б/м водителя)	5950	7010	3
ГАЗ «Соболь»			
3-мест., цельномет.	5500	5900	2
7-мест., цельномет.	5750	5950	1
ЗИЛ-5301 «Бычок»			
Цельномет.	7860	8070	-5
Шасси	7020	9650	1
Промтоварн. (фургон)	8150	10 850	2
Изотермич. (фургон)	8320	11 550	1
Тент	7550	10 400	2
ЗИЛ			
5 – 7 т (мод. ЗИЛ 43)			
Шасси	7720	11 300	4
Борт	8070	12 070	4
Промтоварн. (фургон)	8250	12 775	-1
Изотермич. (фургон)	7860	13 230	-3
10 – 12,5 т (мод. ЗИЛ 133)			
Шасси	11 580	12 250	9
Борт	13 300	14 280	-3
Промтоварн. (фургон)	13 800	13 860	3
Изотермич. (фургон)	14 280	14 320	1
КАМАЗ			
Сед. тягач-54115	16 100	17 950	0
Шасси			
53213	15 300	16 900	2
53215	15 700	19 750	2
53229	17 200	24 400	1
65115	19 250	20 500	0
43253 (4x2)	16 950	17 300	0
4326 (4x4)	18 350	22 200	6
55111	16 500	18 250	0
Борт			
53215	16 900	19 100	0
МАЗ			
Седельн. тягачи			
2-осные			
54329-020	13 860	14 700	2
54331	11 620		-1
54323	19 970	23 510	5
543208	25 260	25 760	0
544008	37 100		-1
3-осные			
64229	25 970	30 900	1
642208	31 160	31 760	-4
Шасси			
5337	13 440	12 950	-4
53366-040	14 560	14 750	-3
Борт			
53366	15 230	16 440	-2
53363	21 700	22 500	1
6303	30 950	33 350	-1
4370 (5 т)	12 800	13 400	5
МАЗ-MAN			
543268	55200		

Александр Новиков

«Я-3»

24 декабря 1925 года – более 75 лет назад – на Ярославском автомобильном заводе были собраны два первых грузовика «Я-3».

Семьдесят пять лет назад на месте нынешнего Ярославского моторного завода находилось небольшое предприятие по ремонту изношенных автомобилей, оставшихся после Октябрьской революции. Через руки его специалистов проходили машины различных марок: «остины», «уайты», «фиаты», «мерседесы» и «бюссинги» – тяжелые грузовики

различных иностранных марок и моделей.

Когда в середине 1924 года рабочие Первого государственного авторемонтного завода, как тогда назывался нынешний «ЯМЗ», узнали, что в Москве на «АМО» готовятся к выпуску первых советских грузовиков, они провозгласили: «Довольно чинить – пора строить!». А осенью этого же года ин-

женеры «ГАЗА» приступили к проектированию первой машины собственной конструкции трехтонного грузовика, рассчитанного на применение двигателя и коробки передач от московского «АМО-Ф-15». Наладить самостоятельное производство таких сложных компонентов ярославцам было не по силам, отсутствовало необходимое оборудование и повсюду

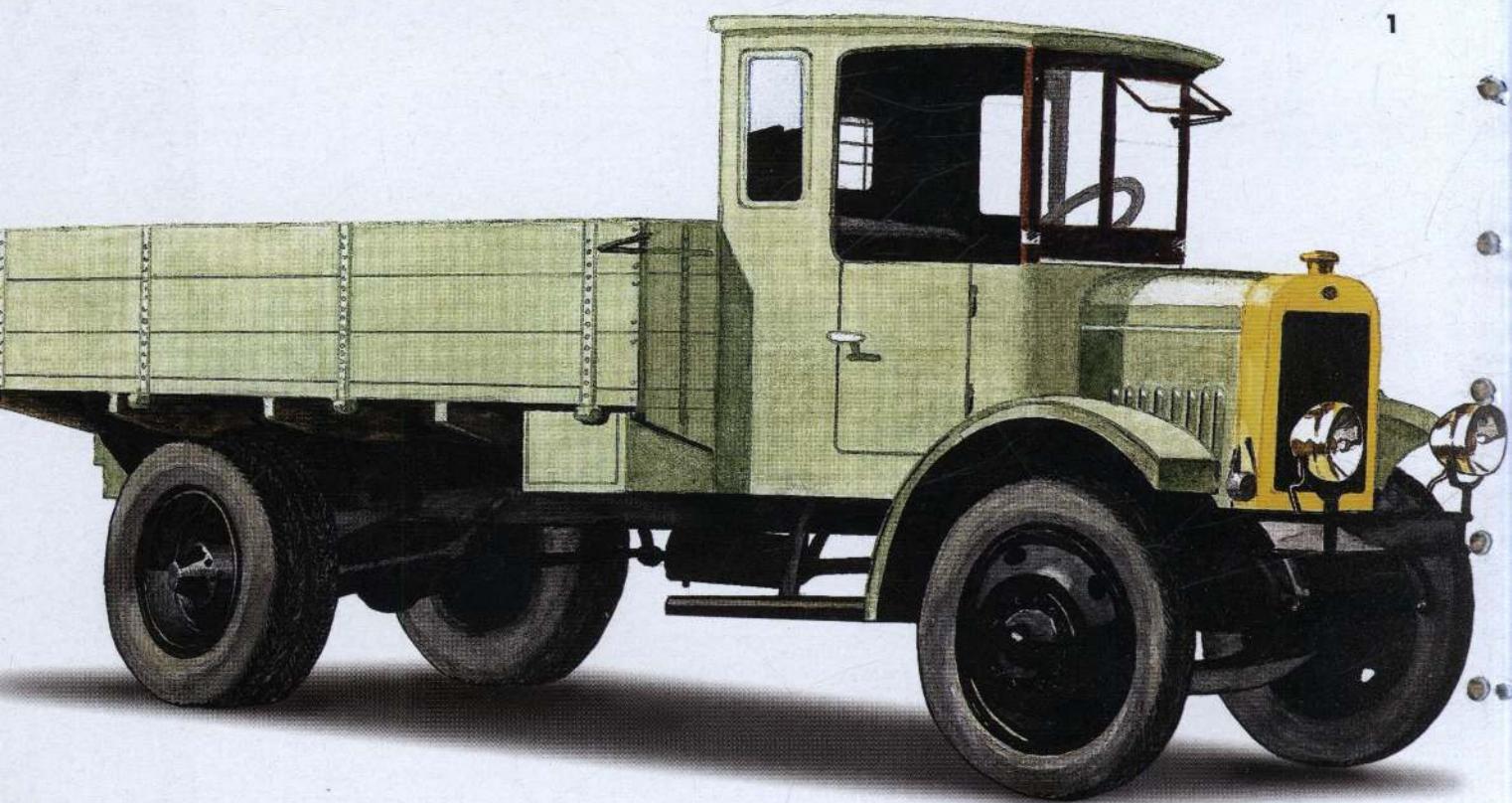


Рисунок Рыбакова В.А.

встречалось много трудностей. Сначала задумали было спроектировать для первенца штампованную лонжеронную раму, однако на заводе не оказалось мощных прессов, пришлось сваривать раму из стандартных прокатных швеллеров. Она получилась прочной, но тяжелой. Да и сам автомобиль весил 4,5 т — столько же, сколько пятитонные грузовики. Хотя он был достаточно надежен, чтобы перевозить не 3, как предполагалось сначала, а все 5 т груза, для этого двигатель мощностью всего 35 л.с. от «АМО-Ф-15» был явно слабоват, как и для более легкого трехтонного автомобиля. Пятитонному грузовику тогда требовался двигатель мощностью минимум 70 л.с.

Первые два автомобиля «Я-3» (это расшифровывалось — «Ярославский трехтонный») были готовы к 24 декабря 1925 года, они довольно успешно прошли испытания и завод приступил к их мелкосерийному выпуску. «Яшки», как их называли водители, на сегодняшний взгляд покажутся довольно курьезными машинами. Если этот грузовик поставить с современным «ГАЗ-3307», он окажется длиннее, шире и заметно выше. Водитель сидел в деревянной кабине, открытой с боков, за рулевым колесом огромного размера. Кстати, о размещении рулевого управления: руль на «Я-3» впервые в практике отечественного автомобилестроения помещался слева. Напомним, что московский «АМО-Ф-15» имел руль, расположенный справа до самого 1930 года.

Ввиду того, что коробка передач использовалась от этого же грузовика, у которого рычаг переключения находился у правого борта кабины, ярославским конструкторам пришлось разработать иной привод, разместившийся посередине кабины. Сама кабина имела только одну



1. Первенец Ярославского автозавода грузовик «Я-3» выпускался до середины 1928 г. Фото из архива А.С. Исаева



2. «Я-4» (1928 — 1929) комплектовалась дизельными двигателями «мерседес» мощностью 70 л.с. Фото из архива А.С. Исаева

3. «Я-4» с дизельным двигателем «Коджу», построенный в СССР, участвовал в дизельном автопробеге, посвященном 16-годовщине Октябрьского переворота. Фото из архива Е.С. Бабурина

дверь справа и два обитых кожей сиденья для водителя и грузчика. На двигателе московского грузовика зажигание осуществлялось не от генератора, а от магнето, поэтому на «Я-3» пришлось использовать ацетиленовые, а не электрические фары, сигнал-гудок с резиновой грушей, а запускать двигатель пусковой рукояткой. Чтобы 30-сильный силовой агрегат мог таскать «махину», весившую вместе с грузом 7,5 т (что было вдвое больше, чем масса «АМО-Ф-15» с полной нагрузкой), главный конструктор «Я-3» Владимир Данилов был вынужден использовать классическое правило механики: «чтобы выиграть в силе тяги, нужно пожертвовать скоростью». Для этого передаточное отношение главной передачи он увеличил вдвое по сравнению с «АМО-Ф-15». «Яшка» был дале-

ко не скороходом, он еле-еле развивал скорость 30 км/ч, зато легко преодолевал крутые подъемы, грязь, рыхлый снег. Правда, он отличался завидным аппетитом, «кушая» около 40 л бензина на 100 км пути, тогда как иностранные трехтонки тех лет расходовали на 5 — 7 л меньше.

Редуктор заднего моста был выполнен двойным: в него входила пара конических и пара цилиндрических шестерен, все они были сделаны прямозубыми и во время работы издавали характерный гул. Амортизаторов не было и в помине, поэтому при движении по булыжным дорогам, которых тогда в СССР было большинство, даже на относительно небольшой скорости колеса подскакивали, а деревянный кузов и кабина отзывались на эти толчки глухими стонами и поскри-

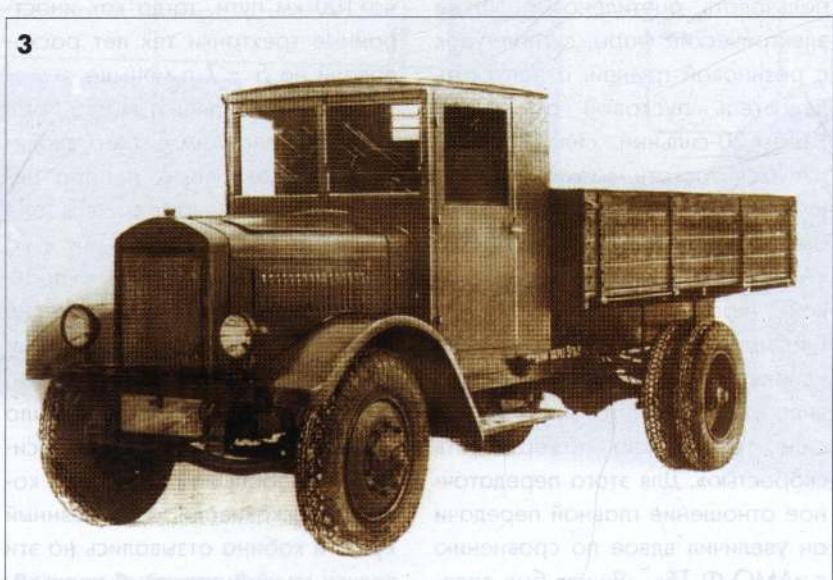
1. Самосвалы «ЯС-3» трудились на всех стройках первых пятилеток, они имели телескопический гидравлический подъемник грузовой платформы. Фото из архива Л.М. Шугурова



2. Поливочно-моющая машина на шасси «ЯГ-б» могла использоваться и зимой. Для этого она снабжалась снегоочистительным плугом. Фото из архива А.С. Исаева



3. «Я-5» появился в 1929 г., придав на смену «Я-4», в качестве силовой установки на нем использовался американский двигатель «Геркулес». Фото из архива А.С. Исаева



мать далеко не легкую педаль сцепления. Поэтому неудивительно, что в открытой всем ветрам, сработанной из дуба и отлакированной кабине этого автомобиля, как правило, восседали «водилы» могучего телосложения и комплекции. Да и сам грузовик производил неизгладимое впечатление, когда двигался по булыжному шоссе на колесах с шинами диаметром больше метра, натужно рыча мотором и поблескивая латунным радиатором. Когда такой грузовик «катил» по деревенской дороге, куры и утки разбегались кто куда, а в домах тряслись и даже вываливались стекла. Тем не менее далеко не все грузовики тех лет отказывались от монолитных шин-грузолент в пользу пневматиков.

Первые два «Я-3» успешно прошли ходовые испытания по маршруту Ярославль – Ростов – Ярославль, после которых завод приступил к их серийному производству. На шасси «Я-3» строились пожарные-линейки и автобусные кузова вместимостью 22 места для сидения. Три таких автобуса в 1927 – 1928 годах курсировали по Москве. Всего с 1925 до середины 1928 года изготовили 160 «яшек».

Ярославский грузовик нуждался в более мощном двигателе, чем движок от «АМО-Ф-15», поэтому, когда были отпущены деньги для закупки заграничных моторов и коробок передач, появилась модернизированная модель «Я-3» – «Я-4» грузоподъемностью 4 т с немецким двигателем «мерседес» мощностью 70 л.с.

Затем на завод стали поступать американские двигатели «Геркулес-УХС», мощностью 93 л.с., а следующая модель «Я-5» выпускалась уже с закрытой кабиной, новым радиатором, электрическими, а не ацетиленовыми, как раньше, фарами. Всего в этой новой ма-

пыванием. Портрет «яшки» окажется неполным, если не вспомнить, что тормоза у него были только на задних колесах, а их привод был механическим. Пред-

ставьте себе, какой силищай должен был обладать шоферюга, чтобы «взнуздать» такие «невероятно» жесткие тормоза, орудовать тяжелой «баранкой», выжи-

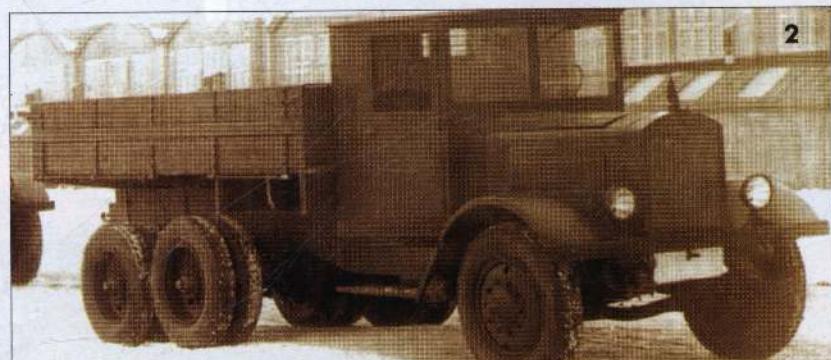
шине было сделано несколько десятков усовершенствований. Серийное производство «Я-5» началось с 1929 года. «Очень выносливый, надежный грузовик», — говорили о машине шоферы. Сегодня можно снисходительно смотреть на этого «тяжеловоза». Но... взять хотя бы ручной тормоз на трансмиссию, который на «Я-5» был дисковым, — новинка по тем временам. Как и все его предшественники, «Я-5» имел редуктор заднего моста, состоящий из двух прямозубых конических и двух цилиндрических шестерен. Машина расходовала 43–44 л бензина на 100 км пути, под стать ее аппетиту была и емкость бензинового бака — 177 л.

В 1931 году Ярославский автозавод стал пионером производства в СССР трехосных грузовиков. «ЯГ-10», которые могли перевозить 10 т груза. Из конструктивных особенностей этой машины отметим демультипликатор в трансмиссии. На следующий год появился экспериментальный четырехосный «ЯГ-12» со всеми ведущими колесами. Основной моделью, однако, по-прежнему оставалась серийная двухосная пятитонка. Именно эти автомобили в дальнейшем значительно изменились конструктивно. И хотя большая часть их оснащалась двигателями «АМО-3» мощностью 60 л.с. и «ЗИС-5» — 73 л.с., несколько машин получили в 1934 году дизели «Коджу» мощностью 87 л.с.

Освоить совершенно новые модели «ЯГ-7» с 80-сильным карбюраторным двигателем и «ЯГ-8» с 90-сильным дизелем помешала начавшаяся в 1941 году Великая Отечественная война.

Автомобили из Ярославля всегда выглядели внушительно. Крепко сложенные, с угловатыми формами, они напоминали покладистого медведя, который с давних

времен являлся гербом древнего Ярославля. Много автомобилей «Я-5», «ЯГ-6» и «ЯГ-10» верой и правдой служили до середины 1960-х годов. Они безупречно работали в тяжелейших дорожных условиях, «израсходовав» за свою жизнь 3–6 двигателей; пробег некоторых из них превысил свыше 50 000 км.

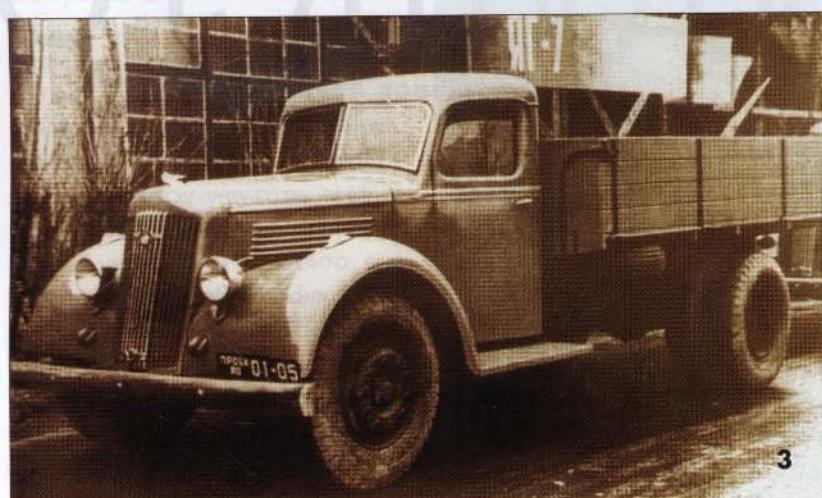


2

1. «ЯГ-12» стал первым советским автомобилем, оснащенным приводом на все колеса, к сожалению, в 1932 г. построили только один опытный образец. Фото из архива А.С. Исаева

Годы выпуска	1925 – 1928
Число мест в кабине	3
Грузоподъемность, кг	3000
Двигатель, тип	четырехтактный карбюраторный
Число цилиндров	4
Рабочий объем, см ³	4396
Степень сжатия	4,5
Мощность, л.с.	40
Число передач	4
Главная передача	двойная пара конических и цилиндрических шестерен
Размер шин	40x8
Габаритные размеры, мм	5500x2500x2550
Внутренние размеры кузова, мм	3480x2330x600
Колесная база, мм	4200
Собственная масса в снаряженном состоянии, кг	4180
Максимальная скорость, км/ч	30
Расход топлива на 100 км пути, л	43

2. Десятитонный «ЯГ-10» широко использовался в Красной Армии как самоходное шасси для установки гаубиц. Фото из архива А.С. Исаева



3

3. По планам производство совершенно нового грузового автомобиля «ЯГ-7» должно было начаться в 1940 г., но Великая Отечественная война внесла в эти планы свои корректировки. Фото из архива Л.М. Шугурова



ТРУЛЯГА будущего

Евдокимов Александр

В прошлом году компания DaimlerChrysler запустила в производство новое поколение знаменитых автомобилей Unimog. Первой "ласточкой" стала модель U-300/U-400, которая представляет собой новую, высокотехнологичную ступень в развитии коммунального автотранспорта.

Представленный автомобиль пришел на смену устаревшим моделям с U-1400 по U-1650, которые относятся к среднему классу (Medium-Duty Range) семейства Unimog. Новая машина имеет базу 3080 и 3600 мм. Модель U-300 при полной массе до 10,2 т имеет грузоподъемность до 5 т; U-400 способен взять на борт до 6,5 т при допустимой массе в 12,5 т.

Кабина совершенно новая. Футуристичный дизайн разработала французская авиастроительная фирма Dornier, перед которой стояла задача спроектировать кабину с максимальной обзорностью. И Dornier, имея опыт создания кабины для маленького «Унимога UX», прекрасно справилась с заданием. Компактные двигатели были смешены вниз и назад, что до предела уменьшило длину и высоту кабин и позволило избавиться от туннеля в кабине. Увеличившаяся высота кабины и большая площадь остекления создают такое чувство, будто сидишь в огромном передвижном аквариуме, из которого



все видно. Сама же кабина изготавливается из пластика фирмой DuPont. Такой подход позволяет снизить массу и забыть о коррозии, что еще больше удлиняет срок службы машины.

Внутри новый «Унимог» – образец эргономичности. Из салона исчезли многочисленные рычаги управления навесным оборудованием и гидравликой. Их заменил электронный пульт с одним рычажком-джойстиком. С этого пульта водитель задает все режимы работы гидросистемы и навесок, не покидая кабины. Перед оператором установлен большой жидкокристаллический

дисплей, на который выводится вся информация о системах автомобиля.

Однако этим забота конструкторов о водителе не ограничивается. Сиденье на пневмоподвеске с множеством регулировок, электроприводы зеркал, кондиционер (теперь – в стандартной комплектации) с фильтром, мощный отопитель, подстаканники, бардачки – все это облегчает труд шоfera!

Двигатель. На новый Unimog устанавливаются проверенные временем рядные турбодизели семейства «ОМ 904-906 LA», которые успели хорошо показать себя на таких среднетоннажных моделях концерна, как LK, Vario и Atego. По сравнению с моторами старого «Унимога», эти двигатели мощнее, экономичнее и обладают большим крутящим моментом на малых оборотах. Четырехцилиндровый мотор имеет объем 4,25 литра и в зависимости от степени форсировки развивает 150 и 177 лошадиных сил при 2200 об/мин. Шестицилиндровый мотор (ставится только на U-400) при объеме 6,37 литра выдает 231 лошадиную силу при тех же 2200 об/мин. Все двигатели оборудованы насос-форсунками с электронным управлением и отвечают экологическим нормам Евро-3. Рабочим процессом моторов управляет электронно-диагностический комплекс Telligent, который также контролирует состояние двигателя и вовремя сообщает водителю о неисправностях и сроках техобслуживания. Заметим, что теперь ТО моторов проводится каждые 1200 моточасов, то есть примерно раз в год.

Коробка передач. Механическая синхронизированная КПП имеет 8 скоростей вперед и 6 или 8 назад. Однако теперь передачи переключаются (как на Actros и Atego) с помощью электронно-пневматического механизма, которым управляет



все та же система Telligent. Алгоритм переключения выглядит просто, хотя и несколько непривычно: водитель, перемещая селектор коробки вперед или назад, выбирает повышенную или пониженную передачу, после чего выжимает сцепление, тем самым «подтверждая» свой выбор. Всё! Передачу машина сменит уже сама, и сделает это быстро и плавно. Причем электроника, учитывая условия движения автомобиля, еще и подсказывает водителю, на какую ступень в коробке лучше переключиться. Номер текущей и рекомендуемой передачи постоянно выводится на экран перед водителем.

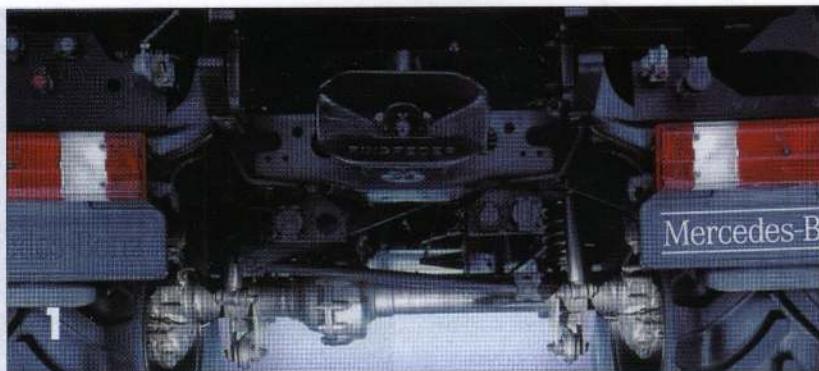
Система VarioPilot позволяет легко перевести рулевую колонку вместе с педалями и приборным щитком слева направо. Вся операция занимает всего несколько минут



Так выглядят блок управления гидравликой и навесным оборудованием. Слева – джойстик переключения КПП

1. Задний ВОМ устанавливается на заказ и приводится от гидравлической системы

2. Главные пары мостов – 6,53 (U-300) и 6,38 (U-400)

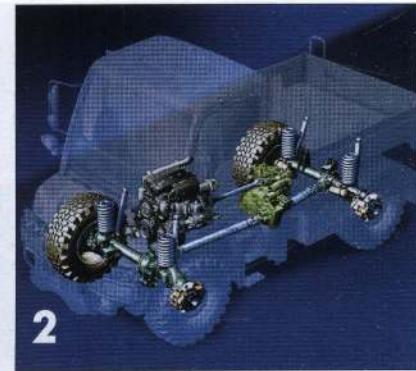


Шасси. Похоже, новый «Унимог» лишился одной из своих знаменитых особенностей – его рама утратила способность завязываться чуть ли не в узел при езде

торый будет устанавливаться тяжелое оборудование. Но специально для любителей езды по бездорожью в производстве пока сохраняется одна из старых моделей с «резиновой» рамой.

Крутящий момент теперь постоянно передается на все четыре колеса через блокируемый межосевой и задний межколесный дифференциалы. За дополнительную плату предлагается блокировка переднего дифференциала.

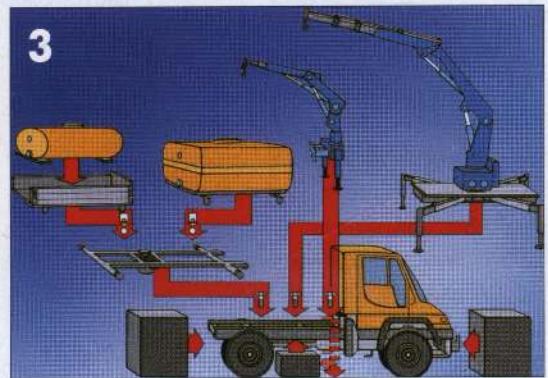
Из-за возросшей мощности моторов были модернизированы портальные мосты, которые подвешиваются на пружинах и телескопических амортизаторах со стабилизаторами поперечной устойчивости. Тормоза – дисковые, вентилируемые, с АБС (теперь входящей в стандартное оснаще-



ние) и системой распределения тормозных усилий.

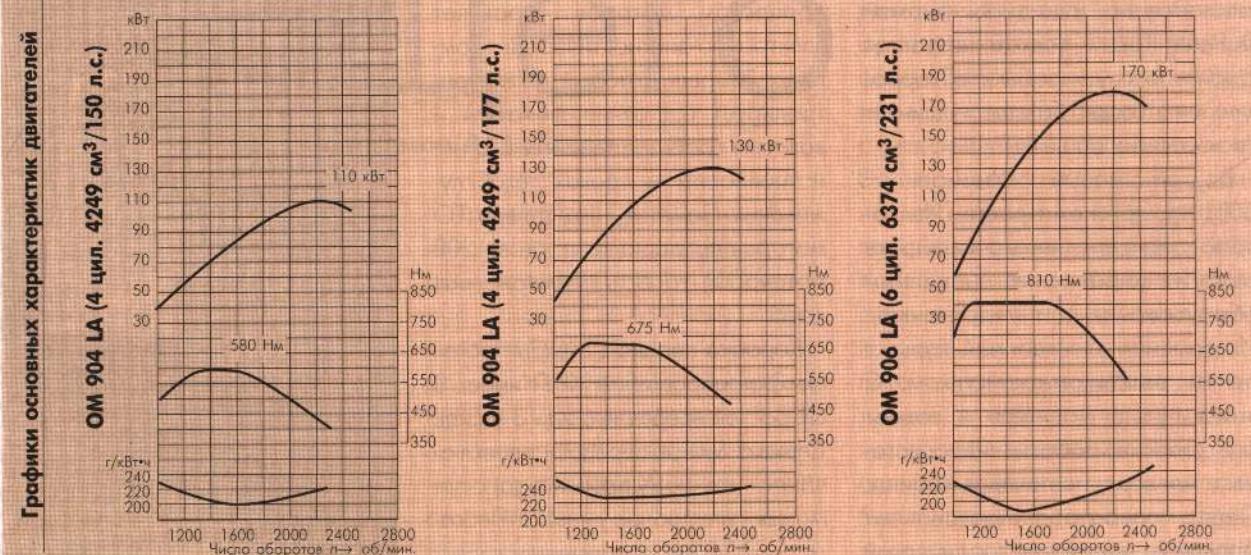
Также была полностью переработана гидравлическая система. Теперь она имеет четыре контура (вместо двух на старых моделях), что позволило на порядок повысить ее мощность для более эффективного использования навесных орудий.

Таков краткий «портрет» новичка. В Европе машина уже продается, однако сроки начала официальных продаж «Унимога» у нас пока не ясны. Но один «Унимог» в России все же есть. Модель U-400 уже несколько месяцев проходит испытания в одной из дорожных служб Москвы. И подробности об этом мы планируем сообщить в ближайшее время. *Благодарим московское предприятие строительство завода Unimog за оказанную помощь.*



3. Оборудование можно ставить в кузов, на подрамник или прямо на раму

по пересеченной местности. Конструкторы посчитали, что для чисто рабочей машины (а именно в такой роли выступает новая модель) важна повышенная жесткость несущего элемента, на ко-



Как прекрасна эта жизнь — посмотри...

Автомобиль умеет не только передвигаться, но и ломаться.

Любой водитель понимает, что рано или поздно наступит такой момент, когда его железный друг замрет у обочины без признаков жизни. Но это наступает как всегда неожиданно и в самом неподходящем месте. Хорошо если поломка небольшая, еще лучше, если это произошло летом, и совсем хорошо, когда рядом есть мастерская или бокс, где могут помочь ключами, советом и запчастями. А если встал зимой да в чистом поле? Тогда наш Ваня, запалив покрышку и утерев сопли, лезет под машину зарабатывать радикулит, ревматизм и букет других болезней. Через три дня, превратившись в снежного человека, с черным от сажи лицом и с чувством выполненного долга он доедет до места назначения. И опять начнутся работа и тревожное ожидание времени и места, где и когда в очередной раз придется выполнять роль полярника или потерпевшего крушение.



Регулируем зазоры в клапанном механизме двигателей грузовиков MAN

Автомобили фирмы MAN уже привыкли на российских дорогах. Но сервисные станции для этих машин встречаются не часто. Ехать ради регулировки клапанов издалека в Москву накладно. Мы будем рады, если наши рекомендации по регулировке клапанов помогут читателям.

Регулировка зазора клапанов проводится только на холодном двигателе (максимальная температура охлаждающей жидкости 5° С).

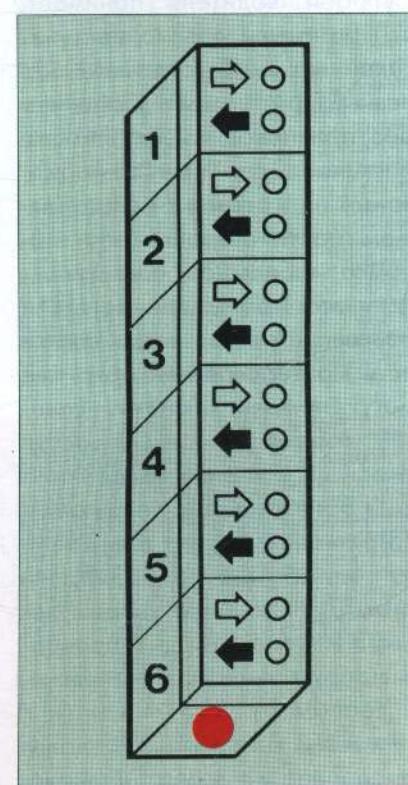
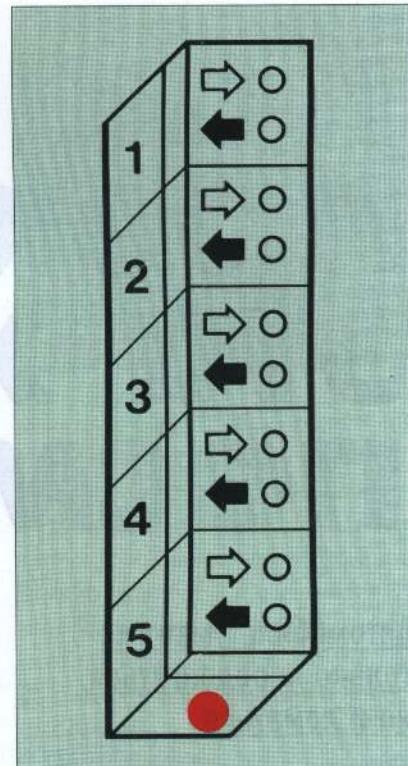
1. Демонтировать клапанную крышку головки блока цилиндров.
2. Установить устройство для проворачивания коленвала двигателя. (рис. 1)
3. На 6-цилиндровом двигателе провернуть коленвал в направлении вращения приспособлением или стартером. Проворачивать до тех пор, пока поршень регулируемого цилиндра не установится точно в верхнюю мертвую точку такта сжатия. Клапаны должны быть закрыты, а штанги толкателей легко вращаться. Это положение достигнуто, если клапаны цилиндра с движущимся параллельно поршнем устанавливаются в фазе перекрытия (коромысла пересекаются).

На 5-цилиндровом двигателе необходимо поворачивать коленвал до тех пор, пока клапаны одного из цилиндров не установятся в фазе перекрытия (коромысла пересекаются). Тогда поршни двух цилиндров, движущихся параллельно с ним, устанавливаются в ВМТ, толкатели разгружены, клапаны готовы к регулировке.

4. Для регулировки отпустить контргайку (3). Отрегулировать зазор вращением регулировочного болта (4) (рис. 2). Затянуть контргайку. Зазор отрегулирован правильно, если измерительный щуп перемещается в нем с легким сопротивлением (рис. 3).

С середины 1986 г. значение зазора клапанов для некоторых двигателей было изменено:

- для двигателей с наддувом с 1-цилиндровым воздушным компрессором до двигателя с номером xxx 5264037 xxx,



сторона маховика
впускной клапан
выпускной клапан



впуск	0,25 мм
выпуск	0,40 мм

● для двигателей с наддувом с 2-цилиндровым воздушным компрессором до двигателя с номером xxx 5274085 xxx

впуск	0,25 мм
выпуск	0,40 мм

Крутящие моменты затяжки:
контргайка на регулировочном винте клапана

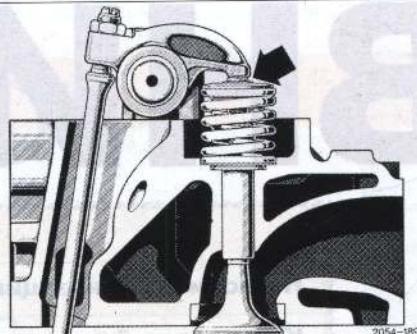
40 Нм

стойка опоры коромысла на головке цилиндра

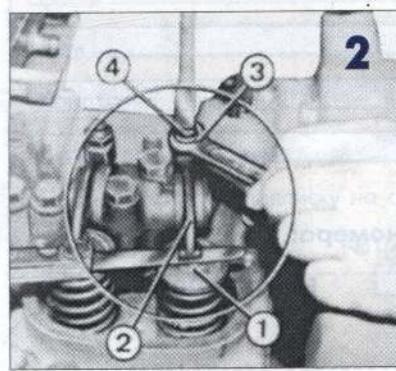
5 Нм

крышка головки блока цилиндров

22 Нм



2054-1897



Часто на одной из крышек головки блока цилиндров располагают табличку с регулировочными данными, будьте внимательны (рис. 4).

Ventilspiel

Einlaß 0,5 mm
Auslaß 0,5 mm

4

Регулировочные данные, мм

Двигатель

Впускной клапан

Выпускной клапан

Двигатели без наддува

0,25

0,40

Двигатели с наддувом

0,50

0,50

Порядок впрыска и перекрытие клапанов

5 цилиндров

перекрытие (порядок впрыска)

1 - 2 - 4 - 5 - 3

(4+5) (3+5) (1+3) (1+2) (2+4)

6 цилиндров

высшая мертвая точка

1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4

порядок впрыска

6 - 2 - 4 - 1 - 5 - 3

перекрытие



ВНИМАНИЕ

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ОРГАНИЗАЦИИ
Название организации _____

Юридический адрес _____

Ф.И.О. подписчика _____

Вид деятельности предприятия _____

Адрес доставки/индекс _____

Контактный телефон _____ **Факс** _____

E-mail _____

Прошу выставить счет для оплаты подписки на следующие номера:
№3, 2000 **№1(4), 2001** **№2(5), 2001** **№3(6), 2001**
В количестве **экземпляров каждого номера.**
ПЛАТЕЖНОЕ ПОРУЧЕНИЕ № _____

(Дата)
**почтой
(Вид платежа)**
рублей 00 копеек.

Сумма прописью			
ИИН	Сумма		
Плательщик	Сч. №		
	БИК		
Банк плательщика	Сч. №		
Сбербанк России г. Москва	БИК	044525225	
Банк получателя	Сч. №	30101810400000000225	
ИИН 7732023552 ТОО фирма «Таис» Солнцевское ОСБ №8098 Получатель	Сч. № Вид. оп. Назн. пл. Код	40702810138350100066 Срок плат. Очер. плат. Рез. поле	

Назначение платежа Подписка на журнал «АвтоТрак» с №_____ по №_____ в кол-ве _____ экземпляров каждого номера.
 НДС не облагается.

Почтовый адрес подписчика _____

Телефон подписчика _____

М.П.

Подписи

Отметка банка

Для юридических лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо: заполнить учетную карточку подписчика; по факсу или по почте отправить учетную карточку с указанием банковских реквизитов вашей организации (в течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты); отправить копию платежного поручения по факсу (095) 732-6460 или по почте по адресу: 119633 Москва, а/я 117. **Журнал «АвтоТрак».**

Цена одного номера – 50 руб. 00 коп.

ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ!

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ЧАСТНОГО ЛИЦА

Ф.И.О. Индекс Область Город Улица Дом Корпус Квартира Контактный телефон E-mail

Прошу оформить подписку на следующие номера:

№3, 2000 №1(4), 2001 №2(5), 2001 №3(6), 2001

Вы можете подписаться на любое количество номеров.

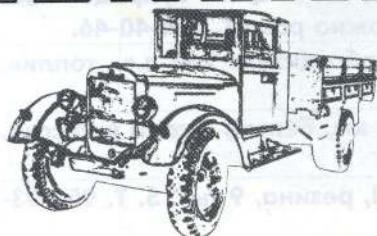
Цена одного номера для физических лиц – 30 руб. 00 коп.

Для частных лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо:

- заполнить учетную карточку подписчика и платежное поручение;
- перевести деньги на указанный расчетный счет;
- отправить карточку и копию платежного поручения по факсу (095) 732-6460 или по почте по адресу: 119633 Москва, а/я 117.

Журнал

АВТОТРАК



ТОО фирма «Таис» получатель платежа Расчетный счет 40702810138350100066 в Сбербанке России, Солнцевское отд. 8098, г. Москва наименование банка		
корреспондентский счет № 30101810400000000225 БИК 044525225		
Идентификационный № 7732023552		
Фамилия, и.о., адрес плательщика		
Вид платежа Дата Сумма		
Подписка на журнал «Автотрак» с № _____ по № _____ в кол-ве _____ экз.		
Кассир		
Платильщик		
ТОО фирма «Таис» получатель платежа Расчетный счет 40702810138350100066 в Сбербанке России, Солнцевское отд. 8098, г. Москва наименование банка		
корреспондентский счет № 30101810400000000225 БИК 044525225		
Идентификационный № 7732023552		
Фамилия, и.о., адрес плательщика		
Вид платежа Дата Сумма		
Подписка на журнал «Автотрак» с № _____ по № _____ в кол-ве _____ экз.		
Квитанция Кассир		
Платильщик		

объявление

Для ответа телефон или иной способ связи

ПРО- ДАЮ

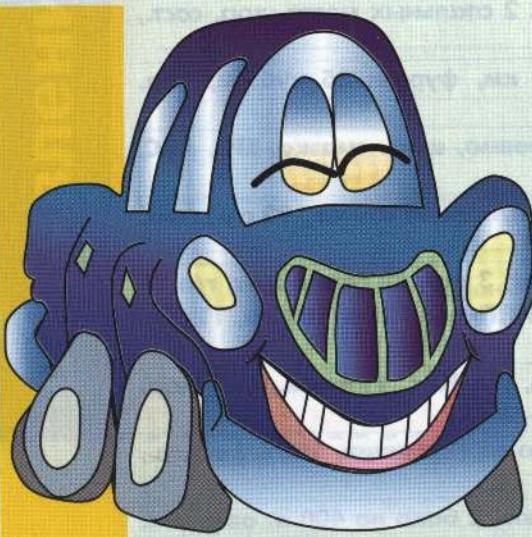


● Рено-330, 1993 г.в., 110 куб. м (50 + 60), подогрев фильтров, автономка, ретардер, 570 тыс. км, хор. состояние, 28 тыс. \$. Т. 796-83-84.

- Вольво-FH12-380, 96 г.в., 400 тыс. км., бежевый, 120 куб. м., пневмо 6х2 с АБС, автономка, холодильник, кондиц., с прицепом, Евро-II, 100% таможня, отл. сост. Т. 796-03-37.
- ГАЗ-2217 Баргузин, 6 мест, 2000 г.в., дв. 406, гранат, пр. 5 тыс. км, салон люкс, музыка, сигнал, антикор, подкрылки. Т. (264)1-51-22 раб. Т. (264)7-32-60 дом.
- ГАЗ-22171 Соболь, 99 г.в., т-коричневый, дв. 406, г/у, 11 пассаж. мест, 23 тыс. км, срочно. Т. 215-70-59. Т. 8-901-793-97-93.
- ГАЗ-33021 (Газель), бортовой, поднятый, тент, 1988 г.в. декабрь, цвет белый, пробег 60 тыс. км. Цена 2800 у.е. Т. 561-70-41.
- ГАЗ-4301Д дизель, бортов., шестерка, 96 г.в., серый, пробег 60 тыс. км, рабоч. сост., хор. сост., 1,8 тыс. у.е. Торг. Т. 361-37-74, Михаил. Т. 337-93-22, Валерий.
- Газель тент, 06.00 г.в., 402 двиг., пробег 11 тыс. у.е., сост. идеал., 3,6 тыс. у.е. Т. 348-83-19.
- Даф-95-360ATI, 92 г.в., белый, 1 млн. км, моск. учет, тент, Вебасто, 115 куб. м, нов. рез., пневмо, ц. смазка, ретардер, из Германии, отл. сост., таможня 100%, 35 тыс. \$. Т. 711-79-00.
- ЗИЛ-5301 Бычок, 98 г.в., синий, тент, 80 тыс. км, хор. сост., 4,5 тыс. \$, торг. Т. 184-31-59, после 19 ч.
- Ивеко-440 E-38 Евростар, 95 г.в., 380 л.с., бел., пробег 95 тыс. км, все опции + п/прицеп МАЗ 9758, 99 г.в., 3 оси, пневмо, тент, ворота, 82 куб. м., 33 палета, можно разд. Т. 564-40-46.
- КАМАЗ-53212А, 99-2000 г.в., бело-серый, пробег 30 тыс. км, турбо дизель 260 л.с., топлив. баки на 500 + 250 л, изотерм. 38 куб. м. Т. 522-69-91 с 19 ч.
- Кенворт, 90 г.в., седельный тягач, пр-во США, пробег 1 млн 200 км, белый, 3 года в России, 11,5 тыс. \$. Торг. Т. 8-902-618-13-39 моб.
- МАЗ-54323, 93 г.в., в очень хор. сост., заменены: двигатель, КПП, резина, 9 тыс. \$. Т. 951-03-56, т. 390-55-83.

- МАЗ-64229-032, 94 г.в., св.-бежевый, бак 550 л, новая кабина, 2 спальных места, хор. сост., моск. учет, год в РФ. Т. 8-902-628-19-79.
- Мерседес-1617, 83 г.в., г/п 8 т, гидролифт, пробег 700 тыс. км, фургон 35 куб. м, хор. состояние, 8 тыс. \$. Т. 796-83-84.
- Мерседес-1735, 91 г.в., 1 млн. км, широкая кабина, синий, пневмо, цент. смазка, EPS, АБС, межд. лицензия, сост. хор., 15 тыс.\$. Т. 102-80-07.
- Мерседес-1935, 89 г.в., ремонт двигателя и ходовой, мех. КПП и п/прицеп Шмитц, 93 г.в., тент, 82 куб. м, 3-осный, пневмо, хорошая резина. Т. 349-09-30.
- Мерседес-2222 88 г.в., второй двиг., фургон изотерм., гидролифт, 3 оси, 20 европалет, г/п 14 т, объем 42 куб. м, бак 500 л, центросмазка, спойлер, магнитола, КПП-мех., 25 л/100 км, 11 тыс. у.е. Т. 358-50-56.
- Мерседес-2435 91 г.в., 745 тыс. км, белый, V кузова 45 куб. м, г/п 13 т, изотерм., 6х2, хор. резина, нов. пневмо, автономка, хор. раб. сост., 20 тыс. \$. Т. 497-68-07.
- Мерседес-711D, ноябрь 90 г.в., белый, г/п 3 т, сост. отл., только из Германии, 100% растам., 10700 у.е. Т. 335-90-87.
- Рено-R340 турбо-лайнер, выс. кабина, белый, пробег 640 тыс. км, 2 бака по 400 л, автоном. печка, рессорная подвеска, очень хор. резина, отл. сост., 15 тыс.\$. Торг. Т. 393-63-18. Т. 8-902-685-21-24.
- Скания-113М грузовик, 91 г.в. + прицеп Акерман, 91 г.в., сцепка тент, 86 куб., 34 европалет, пневмо, в отл. сост., моск. номера, 1 хоз. Т. 164-28-81.
- Фольксваген-Каравелла Синхро, 12.97 г.в., в экспл. с 03.98 г., т-зел. мет., 2,5 л, бензин, 70 тыс. км, серв. кн., из Германии, без проб. по РФ, 2 климатрон., подогр. сид. и зерк., 8 колес, лит. диски, парктроник, Вебasto, блокир. дифференц., 24,5 тыс.\$, торг. Т. 275-38-06.
- Фольксваген Транспортер T-4, 97 г.в., двиг. 2,4 л – дизель, короткая база, 9 мест, кат. В, 2 печки, тонир. стекла, пробег 85 тыс. км, только из Германии, 100% таможня, в отл. сост., 13,5 тыс. у.е., торг. Т. 358-51-55.
- Форд-Транзит грузопассажир., белый, 11.97 г.в., пробег 83 тыс. км, дизель 2,5 л, из Германии, растаможен., хор. сост., 8,8 тыс. у.е. Торг. Т. 747-77-78. Т.702-73-57.
- Форд-Транзит, 97 г.в., белый, 2,5 л, дизель, холодильник, холод. уст. Denco, 103 тыс. км, новый ремень ГРМ, АБС, г/у руля, подогрев лоб. стекла, кор. фар, магнит. Форд-2002, из ФРГ, отл. сост., 11,9 тыс.\$. Т. 515-74-63.





Два приятеля сидят в баре. Один другому:

— Вася, ты с этой сигаретой смахиваешь на идиота.

Второй:

— Хорошо. Я буду смахивать в другую сторону.

— Снова наш чудесный вытащил деньги из моего бумажника, — сердито заметил же-не муж.
— Почему ты винишь его, может быть, их взяла я?
— Это исключено — там кое-что осталось.

Судья спрашивает:

— Подсудимый, почему вы отказались от своего признания?

Подсудимый:

— Адвокат убедил меня, что я невиновен.

Три бездельника спорят, кто сумеет научить кошку есть горчицу. Первый ловит кошку и заталкивает горчицу ей в пасть.
— Это насилие! — протестуют другие два. Второй кладет горчицу между двумя кусками колбасы, и кошка все съедает.
— Это обман!
Третий хватает кошку и мажет горчицей у нее под хвостом. Кошка с воем начинает ее слизывать.
— Вот так, добровольно и с песней!

Вор пришел за отпущением грехов в церковь. Но по инерции украл часы у пастора.
— Скажи, сын мой, — спросил его пастор, — какие на твоей совести грехи?
— Украл часы у одного хорошего человека. Хотите, я вам отдаю их?
— Нет, их нужно вернуть тому, кому они принадлежат.
— Но он этого не хочет.

— Раз так, оставь их у себя и не печалься.

Один бандит рассказывает другому новый каламбур:

— Адам Еву загнал на древо.

Древо трещит, Ева пищит.

Второй бандит запомнил. На следующий день приезжает на сходку.

— Братья, я сейчас вам такой клевый каламбур расскажу! Тыфу, забыл. Ага, вот — мужик бабу загнал на дерево... Вот.

— Ну и все, что ли?

— Точно не запомнил, ну короче, оттрахал так, что щеки летели.

Два друга встречаются, и один говорит:

— Слыши, я же решил жениться.

— На ком?

— На прачке Пелагея!

— Хорошая баба?

— Все мужики хвалят!

Разговаривают два новых русских:

— Я смотрю, братан, ты слишком умный!

Второй:

— Кто, я?

Первый:

— Ну не я же!

Сидит мужик в своей машине. К нему подходят двое подвыпивших.

— Эй, мужик, дай-ка нам закурить.

— Отвалите, я не курю.

Тогда они полезли к нему драться. Шофер достает монтировку и технично бьет одного по голове. Тот падает. Мужик обращается ко второму:

— Тебе что, тоже закурить?

— Нет, спасибо, мы одну на двоих покурим.

Один знакомый спрашивает другого:

— Скажи, Федя, сбылась ли хоть одна мечта твоего детства?

Второй, немного подумав:

— Сбылася! Когда отец таскал меня за волосы, я мечтал быть лысым.

— Что это такое? — спросил засидевшийся гость у друга, показывая на медный таз, висящий на стене.

Хозяин ответил:

— Говорящие часы.

Гость спрашивает:

— И как они работают?

Хозяин взял молоток да как звездает по тазу...

— Два часа ночи, твою мату! — донеслось из-за стекни.

Судья обращается к пострадавшей девушки:

— Скажите, у вас не возникло никаких опасений, когда подсудимый предложил вам прогуляться в парке по самой темной аллее?

Девушка ответила:

— Как не возникло, конечно, возникло. Но мне и в голову не могло прийти, что там он вырвет у меня сумочку и убежит!

Плакат в милицейском участке:
«Сапоги нужно чистить с вечера, чтобы утром надевать их на свежую голову».

Четыре бандита грабили коммерческую лавку и стали думать, что делать с деньгами.

Один говорит:

— Пойдем в ресторан и пропьем.

Другой говорит:

— Пригласим девочек, поедем за город и погуляем.

Третий говорит:

— Отнесем деньги домой и отдадим женам.

Как быть? Тогда один предлагает:

— Бросим монету. Если выпадет орел — идем в ресторан, если выпадет решка — едем с девочками на природу, если встанет на ребро — купим женам подарки, зависнет в воздухе — несем деньги домой.

Разговаривают два адвоката-профессионала:

— Как закончился бракоразводный процесс Джонсонов?

— Как и положено. Супруг получил автомобиль, супруга — детей, а адвокат — все остальное в качестве гонорара.

Два водителя столкнулись машинами — обе всмятку. Один говорит:

— Бог дал — Бог взял.

Второй:

— Нажил одну — наживу и другую. Давай с горя выпьем — благо бутылка коньяка не раскололась.

Налил первому — тот выпил.

— А сам почему не пьешь? — спрашивает первый.

— Успею — только вот гаишника дождусь.



СЕРВИСНЫЕ СТАНЦИИ VOLVO TRUCK CORPORATION

Москва

«Евротраксервис»
119530 Москва
Очаковское шоссе, 32
Тел.: +095-7923790
Факс: +095-7923791
E-mail: head@eurotruckservice.ru

Москва

АвтоКомбинат №36
123373 Москва
ул. Василия Петухова, 3
Тел.: +095-4915335
Тел./факс: +095-4919994
E-mail: volvoak36@dial.cmt.ru

Санкт-Петербург

«Совавто-Санкт-Петербург»
196199 Санкт-Петербург
Витебский проспект, 3
Тел.: +812-2981114,
3270050
E-mail: vcs@sovavto.spb.ru

Санкт-Петербург

«Техпортавтосервис»
198035 Санкт-Петербург
ул. Шотландская, 1
Тел.: +812-1149301
Тел./факс: +812-1149297
E-mail: tpas@lek.ru

Екатеринбург

«УралЭкоСервисТранс»
620066 Екатеринбург
Промышленный пр-д, 3
Тел.: +3432-490400, 491323
Тел./факс: +3432-414241
E-mail: uest@sky.ru

Нижний Новгород

«Тиропанефтранс»
603037 Нижний Новгород
ул. Федосеенко, 49
Тел.: +8312-226740
Тел./факс: +8312-224679
E-mail: tnt@volvo.nnov.ru

Волгоград

«Интеравтосервис»
400006 Волгоград
ул. Лавренева, 2 б
Тел./факс: +8442-788589

Уфа

«TexTrans»
450095 Уфа
ул. Майкопская, 5
Тел./факс: +3472-212041
E-mail: ufavolvo@ufanet.ru

Минводы

«Совтрансавтосервис-Минводы»
357314 Минводы
Промзона, 5-й км
Тел./факс: +87922-51355
E-mail: sservice@boka.cmw.ru

Орел

«Клубавто-центр»
302025 Орел
Московское шоссе, 175 а
Тел.: +0862-433524
Факс: +0862-433673

Красноярск

«Кангин и К°»
660002, Красноярск
ул. 26 Бакинских комиссаров,
10 а
Тел.: +3912-632246
Факс: +3912-648945
E-mail: kangin@online.ru

Владивосток

«Волвладсервис»
690020 Владивосток
ул. Лермонтова, 54
Тел./факс: +4232-380621
E-mail: volvlad@mail.primorye.ru

Смоленск

Смоленское отделение АО
«Совинтравтосервис»
216050 Смоленский р-н,
п/о Жуково
Тел./факс: +08122-22734, 227
E-mail: sosias@sci.smolensk.ru

Калининград

236034 Калининград
ул. Дзержинского, 242
«Континел Трак Сервис»
Тел./факс: +0112-442404
E-mail: continef-office@mail.ru

Челябинск

454080 Челябинск
Свердловский проспект, 28
«МастерТракСервис»
Тел./факс: +3512-359570

Новосибирск

«Грузовой сервисный центр»
630052 Новосибирск
ул. Троллейная, 85
Тел./факс: +3832-430954
+3812-257351
E-mail: volkov@tsc.omsk.su

Тольятти

«АВТ-Сервис»
445043 Тольятти
Южное шоссе, 8
Тел./факс: +8482-390968, 381
E-mail: avtvolvo@attack.ru

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА VOLVO TRUCK CORPORATION В РОССИИ

Москва

125083 Москва
ул. Восьмого марта, 12
Тел.: +095-9611030
Факс: +095-9611032
E-mail: vtc9.moscowna@memo.volvo.se

Санкт-Петербург

191119 Санкт-Петербург
ул. Достоевского, 19/21
Тел.: +812-3273322
Факс: +812-3273426
E-mail: vtc9.yuris@memo.volvo.se

Нижний Новгород

603000 Нижний Новгород
ул. Маслякова, 5,
офис 49
Тел.: +8312-341800
Факс: +8312-342290
E-mail: volvot@kis.ru

Новосибирск

630049 Новосибирск
Красный проспект, 184,
офис 607
Тел./факс: +3832-164595
Факс: +3832-209060
E-mail: volvonsk@nov.net

Калининград

236040 Калининград
ул. Черняховского, 6
Тел.: +0112-434411,
Факс: +0112-436021
E-mail: volvo@vtc.koenig.surnet.ru

Челябинск

454021 Челябинск
ул. Молодогвардейцев
Тел.: +3512-185703
Факс: +3512-186292
E-mail: bo.andersson@surnet.ru

VOLVO

Volvo Truck Corporation

ТОО «Таис»
Грузовые перевозки
732-64-60

