АВТОТРАК № 1 2008
WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 1 ЯНВАРЬ 2008

Угонных дел мастера

МАЗ-MAN с минской кабиной

ПРАКТИчный вариант Skoda

Горбатая «фура»

ISSN 1812-5107
08001
9 771812 510001 >

На правах рекламы

Axor – мощь в движении

► «Мерседес-Бенц» Axor – это ответственный исполнитель, готовый взять на свои плечи любую необходимую работу. Благодаря необыкновенной силе, простоте и уму он способен преодолеть любые расстояния независимо от дорожных условий.

► Создатели вложили в «Мерседес-Бенц» Axor ряд преимуществ, обеспечивающих максимально эффективную эксплуатацию. Обладая прочной рамой, линейкой мощных экономичных двигателей, соответствующих всем экологическим требованиям, он безотказно выполняет свою работу в самых отдаленных уголках нашей страны. Изначально простой и готовый на всё, «Мерседес-Бенц» Axor практически уже в базовой комплектации позволяет получать максимальную отдачу от вложенных в него средств. И только Вы решаете, что делать – оставить его в стандартном исполнении или оснастить дополнительными опциями. Повысить комфорт, добавить электроники, увеличить мощность двигателя, выбрать шины, лично определить стоимость автомобиля – всё это Ваше право.

► Благодаря надежности базовой комплектации и обширному списку дополнительного оборудования «Мерседес-Бенц» Axor оправдывает самые смелые ожидания. Вы приспосабливаете его под свои задачи, а не свои задачи под автомобиль. В результате Вы лично определяете стоимость автомобиля, принимаете оптимальное решение – экономичное, полезное, выгодное.

Mercedes-Benz

ЗАО «Мерседес-Бенц РУС»:

Москва: +7 (495) 745-2621/22/24, +7 (495) 745-7759 • Санкт-Петербург: +7 (916) 371-0372, +7 (916) 370-8337

Екатеринбург: +7 (916) 792-0191 • Новосибирск: +7 (916) 134-1903 • Самара: +7 (910) 453-4287

commercial.vehicles@daimler.com

www.mercedes-benz.ru

БАРАНКИН, БУДЬ ЧЕЛОВЕКОМ!

Кто не видел, как приливная волна захлестывает действующий вулкан – тот не видел ничего
Гарри Гаррисон

Так уж повелось, что первая страница нашего журнала содержит либо политическую реплику, либо нытье. Опять же с политическим подтекстом. А вот теперь фигушки! Без политики. Кто не видел, как Accord либо Mondeo из крайнего левого через пять рядов направо в развязку заруливает, тот либо счастлив, поскольку никогда настоящего города не видел, либо зелен, как трехрублевая купюра советского периода. Когда подобную штуку проделывает легковушка – это вилы. Но если то же проделывает полноразмерный сорокатонник, то остается только, ткнув пальцем в «аварийку», встать и класть крестные знамения, что жив остался, и уже неважно, на чем едешь – да хоть бы и на такой же фуре.

Народ на дороге работает разный. Ни для кого не новость, что дистанция между развозниками, самосвальщиками и дальнобойщиками поболее той, что отделяет Венеру и Марс от Солнца. Но это ни с какого боку не освобождает от простой необходимости: быть Человеком. А коль сидим за баранкой, то все вроде как «Баранкины». И как Баранкин Баранкиным скажу: Баранкин, будь человеком! А чтоб разница между нами, Баранкиными, не так давила, вот вам, ребята, стишок.

Возничие нашего века
(Профи!)

Зажаты в стальной ограде,
Идут лошади из железа.
И правят их хлеба ради
Возничие нашего века.

Порою бегут рысцою,
Коль берега дозволяют,
И табунятся толпою,
Если что-то мешает.

Везут и то-то, и се-то...
Хлеб, молоко и котлеты,
Костюмы, ботинки и брошки,
И с пивом иль соком паллеты.

А кто-то везет стараясь
Одну Весьма Важную Попу,
Но заработать пытаясь,
Главное – не прохлопать!

Главное – не прохлопать! Только... Вспоминается фраза начальника ГАИ в ответ на необоснованные претензии сотрудника КГБ в разборе аварии: «Всякую ситуацию надо разрешать по-человечески». Не прохлопать! – может, и главное, да только при том Человеком остаться надо. И не просто остаться, а остаться им в каждую минуту и секунду жизни. Только и всего. А уж потом можно и главное.

СОДЕРЖАНИЕ

Баранкин, будь человеком	1	От редакции
Новости	4	События и факты
Ну, за трезвость!	10	Закон и человек
Мент должен быть бедным	11	Закон и человек
Цена крутизны	12	Закон и человек
Угонных дел мастера	13	Закон и человек
Авария — не дочь мента	14	Закон и человек
Советы юриста	16	Советы юриста
Новинки из Амстердама	20	Выставка
ПоПРАКТИКуем	24	Легкий вес
Renault Magnum: буду вечно молодым	32	Новинка
Коммунальный грузовик превратился в магистральный тягач	36	Новинка
Двести пятидесятый	38	Техника
Новое лицо грузовиков МАЗ-MAN	42	Новинка
Новая SETRA TOPCLASS 400	44	Автобусы
У Neoplan новый Cityliner	50	Автобусы
Второй эшелон нижегородского автостроения	58	Промышленность
Британская революция в «телеге»	70	Прицепы
Новый техцентр МАЗ	74	Репортаж
Способ переключения	76	Мой грузовик
Ключевой момент	82	Ликбез
Цены на подвижной состав	86	Цены
Французские уникумы	92	Архив

АВТОТРАК

№ 1 (7) Январь 2008

Главный редактор: **Дмитрий Жигульский**
Телефон: (495) 796-8384
autotruk@rol.ru
Коммерческий директор: **Феликс Бекерман**
Выпускающий редактор: Алексей Виноградов
Обозреватели: Алексей Мошков
Сергей Кухарский
Ефим Свистун
Матвей Быков
Михаил Ожерельев
Андрей Карасев
Дизайн и верстка: Юлия Гольцева
Офис:
Телефон: (495) 491-1830
(495) 749-4550
info@autotruck-press.ru
Рекламный отдел:
Телефон: (495) 749-4550
Алан Габолаев
8-916-396-7174
Александр Щербаков
8-926-378-8087
reklama@autotruck-press.ru

Распространение: Игорь Еремин
distributor@autotruck-press.ru

Адрес для корреспонденции:
119633, Москва, а/я 117, журнал «Автотрак»
info@autotruck-press.ru
www.autotruck-press.ru

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати:
свидетельство № 77-3368 от 10.05.2000 г.
тираж 15 000 экз.
Перепечатка материалов, представленных в журнале «Автотрак», допускается только с разрешения редакции.
Журнал не несет ответственности за содержание рекламных объявлений.

ПОДПИСАТЬСЯ на журнал «Автотрак» можно в любом отделении связи РФ и стран СНГ.
Подписные индексы:
81170 – в каталоге «Газеты и журналы» агентства «Роспечать»,
12431 и **12432** – в каталоге российской прессы «Почта России»

КИТАЙЦЫ ВЗЯЛИСЬ ЗА АФРИКУ

7–8 ДЕКАБРЯ В ЮЖНОЙ АФРИКЕ ПРОШЛО РАЛЛИ THE CHINA CARS IN ACTION CHARITY CHALLENGE, ОРГАНИЗОВАННЫЕ МЕСТНОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ АВТОСПОРТА И СПОРТИВНЫМ КЛУБОМ SCC В СООТВЕТСТВИИ С САМЫМИ ВЫСОКИМИ СПОРТИВНЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ. СПОНСОРОМ ГОНКИ СТАЛА КИТАЙСКАЯ КОМПАНИЯ CHANGAN AUTOMOTIVE GROUP. БЛАГОДАРЯ ТАКОМУ «ШЕФСТВУ» И В СВЯЗИ С ГОДОВЩИНОЙ ВЫХОДА КОМПАНИИ НА АФРИКАНСКИЙ КОНТИНЕНТ В КЛАССИФИКАЦИЮ УЧАСТВУЮЩИХ АВТОМОБИЛЕЙ БЫЛ ДОБАВЛЕН ЕЩЕ ОДИН, СЕДЬМОЙ КЛАСС G – CHINA STAR CHARITY CLASS. УЧАСТНИКИ, ВЫСТУПАЮЩИЕ В ЭТОЙ ГРУППЕ, СОСТЯЗАЛИСЬ НА ПИКАПАХ МОДЕЛИ CHINA STAR. ВСЕГО В БОРЬБУ НА СЕМИ СПЕЦУЧАСТКАХ ВЫШЛО 12 КИТАЙСКИХ ГРУЗОВИЧКОВ. ЛУЧШИЙ ЭКИПАЖ ЗВЕЗДНОГО ПИКАПА УСТУПИЛ ПОБЕДИТЕЛЮ РАЛЛИ АНГЛИЧАНИНУ АДРИАНУ КАРТУ (1 Ч 17 МИН 51 С), ВЫСТУПАВШЕМУ НА VW POLO, 10 МИН 24 С.

АВТОПРОБЕГ МАЗ–«ЛУКОЙЛ»

В рамках подготовки к введению экологического стандарта Euro-3 в России – главном рынке (65% производства) минских автомобилей РУП МАЗ и Нефтяная компания «ЛУКОЙЛ» в лице своего подразделения ООО «ЛЛК Интернешнл» провели с 21 ноября по 27 декабря автопробег по маршруту Минск – Москва – Уфа – Екатеринбург – Тюмень – Сургут – Ноябрьск – Новый Уренгой – Минск. В пробеге участвовали шесть автомобилей – пять машин с разными двигателями Euro-3 и грузовик сопровождения. Фактически речь шла о климатических испытаниях автомобилей, их двигателей и масел. Правда, излишне теплый декабрь немного «смазал» картину. Пять испытательных автомобилей МАЗ оборудованы двигателями: ЯМЗ-6581.10 (400 кВт); ЯМЗ-650.10 (303 кВт); ЯМЗ-6561.10 (300 кВт); ММЗ 245.30Е3 (115 кВт) и Deutz BF4M 1013 FC (140 кВт). Для облегчения пуска двигателей автомобили оснащены подогревателями WEBASTO. Все двигатели и прочие агрегаты автомобилей заправлены синтетическими маслами «ЛУКОЙЛ», которые испытывались во время пробега. Периодически отбирались пробы масел, которые затем отправились на анализ в лаборатории НАМИ-Хим, одного из самых авторитетных учреждений по исследованию масел.

В рамках сотрудничества МАЗ и «ЛЛК-Интернешнл» формируется проект по обеспечению Минского автозавода современными моторными, трансмиссионными и индустриальными маслами. В настоящее время ежемесячно с конвейера МАЗа сходит более 2000 автомобилей. Сейчас «ЛУКОЙЛ» поставляет на Минский автозавод масла первой заливки, в подкапотном пространстве автомобилей наклеивается ярлык «ЛУКОЙЛ». На будущее планируется совместная программа выпуска масел под брендом «МАЗ», снабжение маслами станций техобслуживания МАЗа.

Kerax 500 л.с. и Premium Lander 8x4 завершают модельный ряд Renault Truck

Уже модернизировав весь модельный ряд, компания Renault Truck оптимизировала свое предложение в секторе строительных грузовиков, выпустив два новых автомобиля. В наступившем году клиентам будут предложены новые версии грузовиков Kerax и Premium Lander. Kerax получит новый двигатель мощностью 500 л.с., а Premium Lander – колесную формулу 8x4. Грузовик Kerax, укомплектованный двигателем DXi11 и роботизированной коробкой передач Optidriver+, получит новый дизель DXi13, развивающий мощность 460 л. с. с крутящим моментом 2300 Нм и 500 л. с. с крутящим моментом 2450 Нм. Грузовик Premium Lander с колесной формулой 8x4 способен нести большую полезную нагрузку. Спектр применения таких автомобилей чрезвычайно широк: мобильные бетоносмесители, краны, самосвалы и другая специальная техника.

Английский братец «Валдая»

Британская компания LDV, принадлежащая «Группе ГАЗ», начала осваивать новый для себя сегмент рынка – грузовых автомобилей с полной массой 7,5 т. Этой цели служит новая модель фирмы – MAXUS MX100, которая, кстати, абсолютно идентична российскому «Валдаю», но, разумеется, с «британскими поправками» – некоторыми изменениями во внешности и в интерьере, а также с другим двигателем. Автомобиль оснащен трехлитровым дизелем мощностью 150 л.с. с крутящим моментом 350 Нм и соответствующим нормам Euro-5. Как сообщил глава LDV Мартин Лич, с помощью MAXUS MX100, грузоподъемность которого составляет четыре тонны, британцы хотят расширить номенклатуру своих машин, в которую сейчас входят только малотоннажные MAXUS с полной массой от 2,8 до 3,9 т. Старт серийного производства новой модели намечен на апрель 2008 г.

Volvo набирает инженеров

VOLVO GROUP ПРОВОДИТ КАМПАНИЮ ПО ПРИЕМУ НА РАБОТУ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 250 ИНЖЕНЕРОВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ РАБОТ ПО РАЗРАБОТКЕ НОВЫХ ГРУЗОВИКОВ И ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ИХ ИЗГОТОВЛЕНИЯ. «ЭТО ТОЛЬКО НАЧАЛО КАМПАНИИ ПО ВЕРБОВКЕ ИНЖЕНЕРОВ, КОТОРАЯ ПРОДЛИТСЯ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ. ПОТРЕБНОСТЬ В ИНЖЕНЕРНЫХ КАДРАХ СВЯЗАНА ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ С РАСШИРЕНИЕМ РАЗРАБОТОК ПО ЭКОЛОГИЧЕСКИМ ПРОГРАММАМ», – ГОВОРИТ СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АНДЕРС ЙДЕРГАРД. НЕДАВНО VOLVO GROUP ОБЪЯВИЛА О НАБОРЕ В ШВЕЦИИ И ФРАНЦИИ 75 МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ МЕХАНИКИ, ЭЛЕКТРОНИКИ И ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВ. ТАКЖЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНО К МОЛОДЫМ СПЕЦИАЛИСТАМ В ШВЕЦИИ, ФРАНЦИИ, ИНДИИ И США БУДУТ ЗАВЕРБОВАНЫ 175 ИНЖЕНЕРОВ. СЕГОДНЯ В ОБЛАСТИ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В КОМПАНИИ РАБОТАЮТ 2600 ИНЖЕНЕРОВ.

СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАВОДА НАЧАЛОСЬ

12 декабря «Группой ГАЗ» в Ярославле был торжественно заложен первый камень завода по производству рядных двигателей семейства ЯМЗ-530. Начало серийного производства запланировано на второй квартал 2009 г., а выход на полную мощность ожидается к 2012 г. Проектная мощность первой очереди производства – 80 000 двигателей в год, а полная – 110 тыс. Площадь нового завода около 60 тыс. м^2, а территория площадки – около 14 га. Общая численность персонала будет составлять около 1200 человек. Партнеры «Группы ГАЗ» в проекте: по проектированию и испытанию двигателей – фирма AVL LIST (Австрия), по технологическому инжинирингу – компания COMAU (Италия), по проектированию и строительству завода – УИК «Трансинжиниринг» (Россия). В начале серийного производства часть заготовок и комплектующих будут поступать от ведущих европейских поставщиков с дальнейшим переносом технологий и производства на территорию РФ. Производство предусматривается организовать на условиях «промышленной сборки». Это обеспечит снижение таможенных пошлин на ввоз импортных компонентов двигателя и повысит эффективность проекта.

Напомним, что после распада Советского Союза сразу на нескольких заводах схлопнулось производство дизелей с рабочим объемом цилиндра около литра, и белорусский ММЗ оказался фактическим монополистом. Тогда в Ярославле и спроектировали двигатель, ставший прототипом нынешнего семейства ЯМЗ-530. В то время «Автодизель» мог изготавливать только малые партии таких моторов на экспериментальном производстве, средствами для строительства завода не располагал. Однако работы над мотором не прекращались. Сначала они велись силами Ярославцев, а после вхождения в «Группу ГАЗ» и силами австрийской AVL. Сегодня ЯМЗ-530 – семейство современных дизелей Euro-3, которые будут соответствовать по мере их введения в действие номам Euro-4 и -5.

Новый электрогрузовик Modec

Электроприводной фургон Modec предназначен для развозной работы в густонаселенных мегаполисах, то есть там, где проблема чистоты воздуха стоит остро. Электромобиль оборудован электродвигателем мощностью 102 л.с. и хлорид-никелевыми аккумуляторными батареями последнего поколения. Максимальный пробег Modec с одной подзарядки составляет 160 км, а предельная скорость машины не превышает 80 км/ч. Грузоподъемность фургона – 2000 кг, а его полная масса – 5490 кг. В сравнении с обычным дизельным развозником Modec бесшумен, обладает отличной разгонной динамикой и проще в управлении, а главное – он абсолютно не загрязняет окружающую среду, поскольку отсутствует выхлоп. Как известно, лидерами в деле «электромобилизации» сегодня являются англичане: из-за высокого экологического налога в их столице электрогрузовики уже стали рентабельны, хотя их стоимость вдвое превышает дизельный аналог. Но, как известно, борьбу за экологию ведут не только в Туманном Альбионе, поэтому у английского электротранспорта уже появились дилеры на континентальной Европе. Глядишь, и до нас когда-нибудь доберутся?!

BRONTO GL101: САМЫЙ-САМЫЙ АВТОПОДЪЕМНИК

Фирма Gerken из Дюссельдорфа совместно со шведской Bronto Skylift выпустили гигантский 100-метровый телескопический подъемник Bronto GL101. Немецкие конструкторы разработали и изготовили чемпионский механизм, смонтировав его на специальном автошасси Mercedes-Benz 6458 с колесной формулой 12x4. Далее скандинавы установили на него рабочую платформу и свою систему управления. Этот «супер-мега-лифт» может доставить человека на высоту 101 метр! Гигант был заказан полиграфическим предприятием в Дюссельдорфе для контроля и ремонта стальных воздуховодов. Как сказал директор транспортного подразделения Gerken Ладгер Поттбекер: «Невиданные возможности делают подъемник GL 101 очень полезным помощником для специалистов, которым необходимо решать задачи на высоте, превышающей 100 метров. Области, которых не достигали предшествующие рабочие платформы, теперь доступны GL 101». Сегодня Gerken изготовила уже 11 автоподъемников, способных поднять людей на высоту более 70 м.

Schmitz встает на собственные оси

В ДИСКУССИИ О КОНСТРУИРОВАНИИ СОБСТВЕННЫХ ОСЕЙ ПОСТАВЛЕНА ТОЧКА. ROTOS DRIVE TECHNOLOGY ДОКАЗАЛА, ЧТО ЗА НЕЙ БОЛЬШОЕ БУДУЩЕЕ. УЖЕ БОЛЕЕ 1000 МОСТОВ ПРИЦЕПОВ КОМПАНИИ WILLI BETZ НЕСУТ НА СВОИХ СТУПИЦАХ ЭМБЛЕМУ СЛОНА. В НАСТУПИВШЕМ ГОДУ ИХ СТАНЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНО БОЛЬШЕ. WILLI BETZ ИМЕЕТ ОКОЛО 4000 ПРИЦЕПОВ ПО ВСЕЙ ЕВРОПЕ. СВЫШЕ 60% ЭТОГО ПАРКА ПОСТАВЛЕНО SCHMITZ CARGOBULL AG. НА ЭТОТ ГОД В ШТАБ-КВАРТИРЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ГИГАНТА, РАСПОЛОЖЕННОЙ В НЕМЕЦКОМ РОУТЛИНГЕ, ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ РАСШИРЯТЬ ПАРК. ВСЕ НОВЫЕ ПРИЦЕПЫ, ВВЕДЕННЫЕ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В ПРОШЕДШЕМ ГОДУ, А ЭТО ПРИЦЕПЫ МОДЕЛЕЙ S.CS И S.PR, БУДУТ ОСНАЩАТЬСЯ ОСЯМИ SCHMITZ CARGOBULL. С 2001 Г. WILLI BETZ ОСТАНОВИЛА СВОЙ ВЫБОР НА ШАССИ ПОЛУПРИЦЕПА ROTOS SCHMITZ CARGOBULL. С 2005 Г. НА НИХ СТАЛИ УСТАНАВЛИВАТЬСЯ ОСИ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА CARGOBULL.

Гибридный Nissan Atlas H43

Японская Nissan Motor Co. объявила, что начинает производство дизель-гибридного привода и газового силового агрегата для легких грузовиков серии Atlas H43. Новинки продемонстрировали отличную топливную эффективность и хорошую чистоту выхлопа в сравнении с существующими аналогами. Гибридный Nissan Atlas H43 предназначен для развозной работы. Он сочетает экологически чистый дизель, электродвигатель-генератор небольшой мощности, автоматизированную трансмиссию и мощные аккумуляторные батареи. Благодаря параллельной схеме привода он способен двигаться как от дизеля, так и при помощи электропривода. Гибрид уже получил сертификат от японского министерства инфраструктуры и транспорта как транспортное средство с низкой эмиссией окисей азота (NO_x), и с меньшей на 10% эмиссией макрочастиц согласно действующим экологическим требованиям от 2005 г. Вторая модификация Atlas H43 CNG, работающая на сжатом природном газе, также является коммерческим автомобилем с низкой эмиссией. Ее выхлоп содержит на 10% меньше окислов азота (NO_x), чем этого требует японский стандарт. Новые модели будут собираться на заводе Isuzu Motors Ltd и первоначально поставляться на Японские острова.

ЗИЛ-ДОБРЫНЮШКА

В 2006 Г. НА ВЫСТАВКЕ КОМТРАНС (МОСКВА) КОМПАНИЯ «ЧАЙКА-СЕРВИС» ИЗ НИЖНЕГО НОВГОРОДА ПОКАЗАЛА ТЮНИНГОВЫЙ «ГАЗОН» ПО ИМЕНИ «ДОБРЫНЯ». НУ А ЕСЛИ ВСПОМНИТЬ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ПОД НАЗВАНИЯМИ «СВЯТОГОР» И «ИВАН КАЛИТА», ВЫПУЩЕННЫЕ В ДЕВЯНОСТЫХ МОСКОВСКИМ АЗЛК, ТО ВАМ, НАВЕРНО, СТАНЕТ КАЗАТЬСЯ, ЧТО НАЗЫВАТЬ АВТОМОБИЛИ ИМЕНАМИ ИСТОРИЧЕСКИХ И БЫЛИННЫХ ПЕРСОНАЖЕЙ – ДАВНЯЯ РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ТРАДИЦИЯ. НО РЕЧЬ, СОБСТВЕННО, НЕ О НЕЙ, А ТОМ, ЧТО ИДЕЯ ПРИДАНИЯ НЕПОВТОРИМОГО УНИКАЛЬНОГО ВНЕШНЕГО ВИДА ПРОСТЕЦКОМУ СОВЕТСКОМУ ГРУЗОВИКУ ПОЛУЧИЛА ПРОДОЛЖЕНИЕ УЖЕ В 2007 Г. ТАК, НЕДАВНО НИЖЕГОРОДЦЫ ВЫПОЛНИЛИ ТЮНИНГОВЫЙ ЗАКАЗ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ «МОРДЫ» ЗИЛ-130. ТО, ЧТО ПОЛУЧИЛОСЬ, ВЫ МОЖЕТЕ УВИДЕТЬ НА ФОТО. ЕСЛИ ЖЕ ВАМ ПОДОБНЫЙ ЭКСКЛЮЗИВ ПРИШЕЛСЯ ПО ВКУСУ И НЕ ЖАЛКО 1,5 ТЫС. «АМЕРИКАНСКИХ РУБЛЕЙ», МОЖЕТЕ ОБРАЩАТЬСЯ К НИЖЕГОРОДЦАМ, ЧТОБЫ ЗАКАЗАТЬ «ПЛАСТИКУ» ДЛЯ СВОГО ЖЕЛЕЗНОГО КОНЯ.

Биотопливо вместо еды – это преступление

Докладчик ООН по праву на продовольствие Жан Зиглер выразил опасение, что из-за популярности биотоплива в мире станет еще больше голодных. Переход многих фермеров на растения, применяемые в производстве биотоплива, уже привел к тому, что цены на некоторые виды продовольственного сырья поднялись до рекордного уровня. Косвенно это сказалось на подорожании продуктов в России. Заявление Зиглера, прозвучавшее в штаб-квартире ООН в Нью-Йорке, явно рассчитано на привлечение внимания. Он жалуется на необдуманную переориентацию тех культур, которые обычно употребляют в пищу, таких, как кукуруза и сахар, на топливо и считает, что это путь к катастрофе. Переориентация пахотных угодий на выращивание технических культур и последующая переработка их в топливо – это преступление против человечности. Зиглер призывает к пятилетнему мораторию на такие действия. В течение этого периода, говорит он, технологии позволят человеку использовать в производстве топлива не сами продукты растениеводства, а его отходы, то есть сельскохозяйственный мусор: банановые листья, кукурузные кочерыжки и тому подобное. И проблема эта волнует не только Жана Зиглера. На прошлой неделе руководство Международного валютного фонда выразило обеспокоенность тем, что все увеличивающаяся зависимость мира от зерновых культур в качестве источника топлива может иметь серьезные негативные последствия для развивающихся стран.

НОВЫЙ АВТОБУС SOLO SR

Независимый британский изготовитель автобусов Optare, борющийся за вторую позицию на внутреннем рынке, представил новую модель Solo SR. Первый вариант этого успешного «горожанина» был выпущен 10 лет назад, и сейчас более 3000 Solo колесит по Соединенному Королевству. Пассажировместимость новинки составляет 49 чел., включая 32 места для сидения. По английским меркам – городской тип, хотя по нашим – пригородный. Обратите внимание на аэродинамическую внешность Optare Solo SR. Англичане говорят, что она напоминает большой городской автобус Optare Versa. Это элегантный, я б даже сказал ультрамодный дизайн. Выпуклая крыша заметно уменьшает общее сопротивление воздуха машины и помогает новому Solo бороться с избыточным весом – на 1200 кг больше, чем у конкурентов, и оставаться в лидерах по экономии топлива. Моторный отсек Solo SR по желанию заказчика может принять надежный четырехцилиндровый мотор Mercedes-Benz OM904 (SCR) мощностью 156 л.с. (115 кВт) или безмочевинный MAN DO834 (EGR) мощностью 180 л.с. Хотя для желающих получить больше мощи изготовитель готов поместить туда и 200-сильный Cummins ISBe. Все эти моторы агрегатируются с автоматической трансмиссией последнего поколения Allison 2100, объединенной с контроллером тормоза-замедлителя KLAM. И двигатель, и коробка передач управляются с помощью электроники.

Новая серия Solo SR первоначально будет выпускаться в двух исполнениях: длиной 8,9 и 9,6 м. Другие варианты появятся позже. Грузоподъемность автобуса 6000 кг, а его полная масса составляет 11 300 кг. Боб Кумбс, директор компании Optare, говорит: «Сегодня транспортники хотят, чтобы их пассажиры видели, что их возят на новых современных автобусах, имеющих привлекательный дизайн, комфортную динамику и низкий внутренний шум. Именно эти качества присущи Solo SR».

Серийное производство автобусов Optare Solo SR начнется в марте 2008 года.

NEMAN CACCIAMALI

БЕЛОРУССКИЙ ОПЫТНЫЙ ЗАВОД «НЕМАН» (ЛИДА, ГРОДНЕНСКАЯ ОБЛ.) НАЧНЕТ ЛИЦЕНЗИОННУЮ СБОРКУ АВТОБУСОВ МАЛОГО КЛАССА ИЗ ИТАЛЬЯНСКИХ УЗЛОВ И ДЕТАЛЕЙ. КУЗОВ АВТОБУСА БЫЛ СПРОЕКТИРОВАН ДИЗАЙНЕРАМИ ИТАЛЬЯНСКОГО АТЕЛЬЕ CACCIAMALI. ЭТИ ПАССАЖИРСКИЕ МАШИНЫ РАСПОЛАГАЮТ ДВИГАТЕЛЕМ IVECO FIC E0481H R4 МОЩНОСТЬЮ 177 Л.С. (EURO-4) И ШЕСТИСТУПЕНЧАТОЙ МЕХАНИЧЕСКОЙ КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ 6S-400. ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ САЛОНА СОСТАВЛЯЕТ 28 ЧЕЛ. АВТОБУС СПОСОБЕН РАЗВИТЬ СКОРОСТЬ 90 КМ/Ч. СРЕДНИЙ РАСХОД ТОПЛИВА НЕ ПРЕВЫШАЕТ 13,5 Л/100 КМ. ПРЕДПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ ЦЕНА ПАССАЖИРСКОЙ МАШИНЫ ОКОЛО $65 000. ПОКА ЧТО БЕЛОРУСЫ НАЗЫВАЮТ НОВИНКУ ИДЕЕНОСИТЕЛЕМ. ТО ЕСТЬ ПРИ НАЛИЧИИ СПРОСА ПРЕДПРИЯТИЕ «НЕМАН» РАЗВЕРНЕТ ПОЛНОМАСШТАБНУЮ СБОРКУ.

Охотничий автодомик

Украинская фирма «КОНКОРД» (Днепропетровск), создавшая уже несколько транспортных средств для любителей охоты, в 2007 г. порадовала эту публику очередным тюнингом. Теперь «в переделку» попал старый армейский ЗИЛ-131. Ходовая часть осталось почти прежней, хотя легкий рестайлинг и коснулся внешности простецкого грузовика. А вот внутренности подверглись серьезному пересмотру. Охотничий дом предназначен для приятного времяпровождения и отдыха восьмерых охотников. Крыша оборудована сдвижным механизмом с управлением из кабины водителя. Для доступа в спальный отсек предусмотрена лестница с пневмоприводом. Предусмотрены генератор на 220 В и 700-литровый бак воды. Салон кунга отделан кожей светлых тонов, в нем стоят мягкие кресла, которые легко раскладываются в спальные места. Имеются газовая плита, холодильник, печь СВЧ и мойка для посуды. А чтобы путешествие охотников было полностью комфортным, разработчики разместили внутри салона кондиционер и душевую кабину, вот только о сортире почему-то не подумали. Ну а если погода будет очень теплой или даже жаркой, в автомобиль встроен тент, который раскладывается и закрывает четырехметровую площадку возле машины.

ЗЕМЛЕВОЗ ОТ АМКОДОР

Минское объединение АМКОДОР пробует силы в новом сегменте рынка – производстве шарнирно-сочлененных карьерных самосвалов. Первым представителем нового направления стал землевоз Амкодор-20231 с колесной формулой 6х6. Строительная машина предназначена для перевозки сыпучих материалов по дорогам и бездорожью. Тяжеловоз оборудован двигателем Cummins QSC 8.3-C260 (Euro-3) мощностью 190 кВт (259 л.с.), гидромеханической трансмиссией ZF и мостами этой же немецкой фирмы. Грузоподъемность самосвала – 24 000 кг. Снаряженная масса землевоза – 21 т. Вместимость кузова 12 м^3, а «с шапкой» – 14,4 м^3. Максимальный угол подъема платформы – 67°. Длина машины – 9500 мм, а ширина – 2800 мм. Максимальная скорость движения автомобиля 45 км/ч.

НУ, ЗА ТРЕЗВОСТЬ

С 1 июля 2008 года водителям разрешат выпивать перед посадкой за руль

ПОСЛЕ ПРИНЯТИЯ ПОПРАВОК В АДМИНИСТРАТИВНЫЙ КОДЕКС В КРУГАХ АВТОМОБИЛИСТОВ ПОПОЛЗЛИ РАЗГОВОРЧИКИ О ТОМ, ЧТО АНТИАЛКОГОЛЬНАЯ СТАТЬЯ В НОВОЙ РЕДАКЦИИ СТАЛА ЯКОБЫ ЛИБЕРАЛЬНЕЙ: ТЕПЕРЬ, МОЛ, МОЖНО ДАЖЕ «ОСТОГРАММИТЬСЯ» ВИНИШКОМ ИЛИ ЧЕМ ПОКРЕПЧЕ, А ПОТОМ СЕСТЬ ЗА РУЛЬ И НЕ ПОДВЕРГНУТЬСЯ КАРЕ. НА САМОМ ДЕЛЕ, ЭТО НЕ СОВСЕМ ТАК. ТОЧНЕЕ СКАЗАТЬ, ЭТО СОВСЕМ НЕ ТАК.

Дело в том, что сейчас закон более лоялен к любителям поддать перед посадкой за руль. Статья КоАП РФ 12.8 предусматривает санкции только против водителей, находящихся в состоянии опьянения. Заметьте, находящихся за баранкой не с алкоголем в крови, а именно в состоянии дурмана. То есть управлять автомобилем с дозой алкоголя в крови можно, если нет явных признаков опьянения. А как известно, некоторых наших богатырей даже любимые в народе пол-литры «торкнуть» не могут. Кроме того, медицинские исследования доказали, что у 77 процентов обследованных добровольцев первые признаки опьянения появляются при концентрации алкоголя в выдыхаемом воздухе аж в 0,8 промилле и более, а это ни много ни мало сто граммов водки. Правда, у оставшихся процентов испытуемых глаза начинали косеть уже при 0,3–0,4 промилле (это около 40 граммов «беленькой»).

Но с введением третьей части поправок в Административный кодекс (это произойдет 1 июля 2008 года) даже те, кто «на ура» переваривают спирт, вынуждены будут забыть о возлияниях перед посадкой за руль. Ведь прописанное пороговое значение в 0,3 промилле разом перечеркнуло такое понятие, как «нахождение за рулем в состоянии опьянения». То есть даже если пойманный по подозрению в пьянстве водила с первого раза попадает пальцем в нос или без труда пройдет по прочерченной мелом линии, он полюбому лишится водительских прав, если в его дыхании более 0,3 промилле алкоголя.

А ведь раньше влегкую можно было отвертеться от «пьяной статьи», если врач-нарколог в акте «продувки» писал фразу: «Следы употребления алкоголя обнаружены (к примеру, 0,7 промилле!), но признаков опьянения нет».

С 1 июля 2008 года, как мы уже сказали, степень трезвости российских шоферов будут определять не с помощью всестороннего медицинского исследования, а лишь с помощью алкометров, которыми уже оснащены все наркологические кабинеты экспертизы столицы (а к июлю их должны получить и в ГИБДД). Главное достоинство этих «алконюхачей» заключается в том, что они дают распечатку результатов анализа «выдоха» с указанием заводского номера прибора, даты его калибровки, поверки и точного времени проведения анализа (разве что фотографию не делает!). Распечатку нельзя фальсифицировать, прибор невозможно перепрограммировать. Его можно только сломать. Более того, результаты всех проведенных анализов, скажем, за смену постового, аппарат запоминает. А это значит, что если служивый на трассе решит «договориться» с поддатым водилой, то в родном отделе ГАИ, сравнив количество штрафных протоколов с итоговой распечаткой прибора, выявить подлог постового проще простого.

Впрочем, у этого приборчика есть уязвимое местечко, которым могут воспользоваться нечистые на руку гаишники. Ваш покорный слуга держал в руках это чудо техники и эксперимента ради окунул кончик мундштука в водку, а затем его – мундштук – присоединил к алкометру и дунул в него. Абсолютно трезвое дыхание, пройдя по трубочке, смоченной в алкоголе, стало пьяным. Прибор показал, что тестируемый изрыгает пары алкоголя в количестве 0,9 промилле. Вот и представьте, какая вакханалия начнется, если все гаишники начнут незаметно макать трубочки в «беленькую»?! ■

Ефим СВИСТУН

МЕНТ ДОЛЖЕН БЫТЬ БЕДНЫМ

Сотрудники правоохранительных органов ответят за богатую родню

ДЕПАРТАМЕНТ СОБСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МВД РОССИИ НАМЕРЕН ОБЯЗАТЬ СОТРУДНИКОВ МИЛИЦИИ, А ТАКЖЕ ЧЛЕНОВ ИХ СЕМЕЙ И БЛИЖАЙШИХ РОДСТВЕННИКОВ ДЕКЛАРИРОВАТЬ ДОХОДЫ. ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ, ЧТО ЭТО МОЖЕТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ КОРРУПЦИИ В МИЛИЦЕЙСКИХ РЯДАХ.

«Привлечь к ответственности милиционера только за то, что он, на наш взгляд, слишком хорошо живет, сотрудники департамента не могут», – отметил глава Департамента собственной безопасности МВД РФ Юрий Драгунцов. По его мнению, эффективными средствами борьбы с коррупцией могут быть повышение денежного содержания и резкое ужесточение ответственности, «чтобы каждый сотрудник понимал, насколько легко он может все потерять».

Сегодня органы милиции, по оценкам специалистов, являются наиболее коррумпированными структурами. По данным центра антикоррупционных исследований и инициатив «Трансперенси Интернешнл – Р», вслед за милицией в России следуют суды, образование, регистрационные органы, налоговые органы, газоснабжение, электроснабжение, телефонные узлы, водоснабжение.

Эксперты отмечают, что предложение Департамента собственной безопасности МВД могло бы работать эффективно, если бы оно было принято в комплексе мер, однако отдельно оно может только усугубить ситуацию. Идея хороша, но механизмы исполнения уж больно поганые. Сразу встает вопрос: будут ли декларировать свои доходы генералы или это касается только мелких сотрудников милиции? Кроме того, кто будет осуществлять контроль? В итоге это создаст дополнительные пути для развития коррупции. Служба внутренней безопасности и так коррумпирована, а теперь для нее вообще могут наступить золотые времена.

Тем не менее, в Департаменте собственной безопасности уверены в необходимости скорейшего принятия их предложений, чтобы положить конец взяточничеству в милиции и особенно в ГИБДД. «У самых обычных сотрудников ДПС в личном пользовании автомобили, которые явно не соответствуют их заработной плате, – говорит наш источник в ДСБ МВД России. – Можно приехать к любому подразделению ГИБДД, особенно к тому, что выдает права или ставит на учет транспорт, и посмотреть, на каких крутых иномарках приезжают на работу иные гаишники».

Кстати, по сообщению информагентства «РИА-Новости», в декабре 2007 года у инспектора спецбатальона ГИБДД Московской области был угнан автомобиль «Хаммер» стоимостью 70 тысяч евро. Правда, как признался заявитель, похищенный автомобиль не его. Он им управлял по доверенности. ■

Ефим СВИСТУН

ЦЕНА КРУТИЗНЫ

«Блатные» номера поступили в свободную продажу

ОФИЦИАЛЬНУЮ ТОРГОВЛЮ «БЛАТНЫМИ» НОМЕРАМИ ГАИ УКРАИНЫ НАЧАЛА В ДЕКАБРЕ ПРОШЛОГО ГОДА. БЛАГОДАРЯ СВОЕМУ НОУ-ХАУ ОНА РАССЧИТЫВАЕТ СУЩЕСТВЕННО ПОПОЛНИТЬ БЮДЖЕТ СТРАНЫ. КРОМЕ ТОГО, ОФИЦИАЛЬНАЯ ТОРГОВЛЯ ЭЛИТНЫМИ ГОСЗНАКАМИ ДОЛЖНА ПРИКРЫТЬ «КОРМУШКУ» НЕЧИСТЫМ НА РУКУ ИНСПЕКТОРАМ, КОТОРЫЕ ВСЮ ВЫРУЧКУ ОТ ПРОДАЖИ «БЛАТНЯКА» РАСПРЕДЕЛЯЮТ ПО СВОИМ КАРМАНАМ.

От 1500 до 4000 тысяч долларов – именно столько придется заплатить автомобилисту, желающему официально купить в ГАИ Украины красивый номер. Официально утвержденные расценки, данное коммерческое предложение действительно только в Украине, где власти утвердили расценки на так называемые элитные госномера. Так, «жестянки» с цифровым набором от 0001 до 0005 и от 0007 до 0009, а также с цифрами 5555 и 7777 стоят максимальные 4000 американских «рублей». Номера 1111, 2222, 3333, 4444, 8888 и 9999 стоят вполовину дешевле. В самой низкой ценовой категории оказались регистрационные знаки с цифровым набором 0006 и 6666 – за них просят какие-то 1500 у.е.

В России проблема с незаконной торговлей красивыми номерами стоит не менее остро, нежели до недавних пор стояла на Украине. К примеру, в Москве, по некоторым данным, за комплект «супер козырных» номеров (где сразу три одинаковые буквы типа «ААА», «ООО», «СС» и пять одинаковых цифр «999 99» или «777 77») богатеи выкладывали от 50 до 70 тысяч долларов. Да и сейчас, когда «блатняка» на всех катастрофически не хватает, цены на подобные номера достигают заоблачных высот.

Как мы уже говорили, деньги от продажи «козырных» «жестянок», идут на строительство особняков и покупку новых иномарок для коррупционеров от ГИБДД. Только представьте, какую прибыль могла бы получить та же ГИБДД, если бы эти номера официально продавались с аукционов. На вырученные деньги можно было бы и обновить гаишный автопарк, и улучшить условия приема населения, и заменить отслужившие свой век светофоры… ■

Матвей БЫКОВ

УГОННЫХ ДЕЛ МАСТЕРА

Работники сервиса помогали преступникам красть большегрузы

УГОНЫ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ СЛУЧАЮТСЯ ВСЕ ЧАЩЕ. КРИМИНАЛИТЕТ ПРОСЕК ФИШКУ – ЗАВЛАДЕТЬ БОЛЬШЕГРУЗОМ НАМНОГО ПРОЩЕ, ЧЕМ ЛЕГКОВУШКОЙ (ПРОИЗВОДИТЕЛИ КОМТРАНСА НЕ СЛИШКОМ АКТИВНО ВНЕДРЯЮТ В СВОЮ ПРОДУКЦИЮ АНТИУГОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ), А ВЫРУЧКА ОТ ПРОДАЖИ КРАДЕНОГО «ТЯЖЕЛОВЕСА» В РАЗЫ ПРЕВЫШАЕТ ПРИБЫЛЬ, ПОЛУЧЕННУЮ ОТ СБЫТА ПРЕСТИЖНОГО ИМПОРТНОГО СЕДАНА. И ВСЯКИЙ РАЗ СУПОСТАТЫ ПРИДУМЫВАЮТ ВСЕ НОВЫЕ И НОВЫЕ СПОСОБЫ ОТЪЕМА «КОРМИЛЬЦЕВ» У ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ.

Весьма нестандартным способом угоняла большегрузы банда профессиональных автоворов из Новосибирска. Лидер группировки завербовал в автосервисе двух мастеров, чинивших большегрузы. За вознаграждение в 10 000 рублей механики делали дубликаты ключей, выясняли место жительства владельца грузовика и сообщали сведения банде. Преступникам только оставалось приехать по указанному адресу и забрать без особых трудов «тяжеловес». Несмотря на всю простоту схемы, к каждому угону супостаты тщательно готовились. Изучали местность, искали возможные пути для отступления на случай милицейской облавы.

Похищенный транспорт преступники обычно разбирали на запчасти, но если среди их добычи был относительно новый грузовик, то его за выкуп в 100–150 тысяч рублей возвращали владельцу.

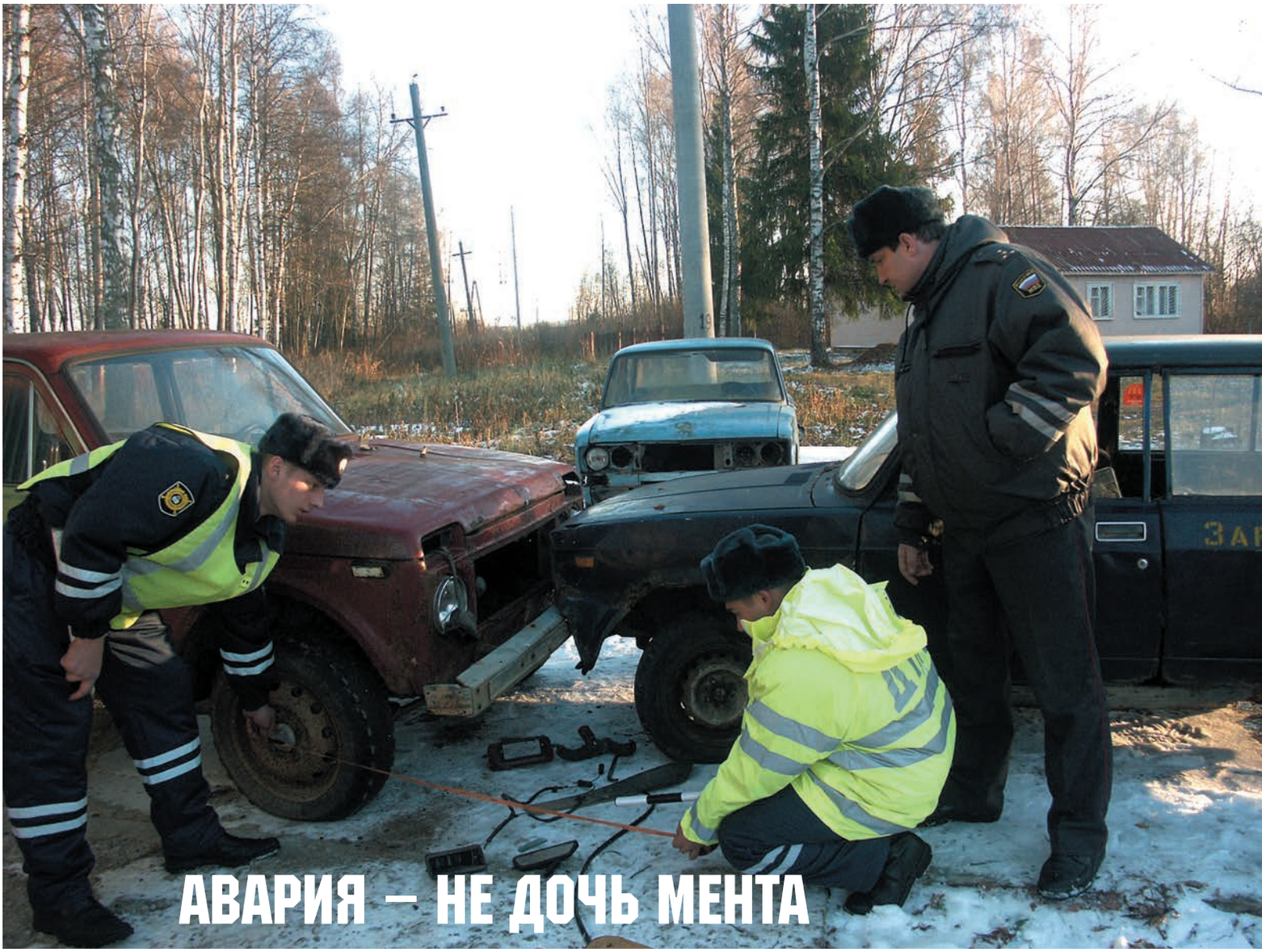
В течение нескольких последних месяцев оперативники собирали доказательную базу. Важно было не только арестовать непосредственных исполнителей и организаторов всех преступлений, но и тех лиц, которые им активно помогали (так называемых «внештатников»). Благодаря стараниям сыщиков уголовного розыска задержан весь костяк банды, состоящей из 5 человек, два слесаря и три скупщика краденых запчастей. Следствие по данному делу уже завершено, и материалы вот-вот будут переданы в суд. Милиционерам удалось доказать причастность криминальной группы к одиннадцати угонам грузовиков. Кстати, схема, по которой работали преступники, не нова. Несколько лет назад ее успешно опробовали израильские автоворы. У банды были свои люди во многих автомастерских.

Но если в Новосибирске преступники действовали тихо, то в Питере от рук угонщика грузовиков чуть было не погиб сторож автостоянки. События разворачивались поздно ночью. Из окна сторожки «секьюрити» увидел, как к новенькому автокрану КамАЗ подошел странный типчик и стал «колдовать» над замком двери. Сторож включил прожектор и направил луч на злоумышленника, но тот и не собирался ретироваться. Тогда смотритель за машинами вышел из будки и направился к угоняемой спецтехнике. Когда сторож вплотную подошел к угонщику, тот достал из кармана пистолет и выстрелил несколько раз в лицо охраннику. Чудом, за мгновение до первого выстрела парень успел закрыть лицо руками. К счастью, пистолет был пневматическим, поэтому сторож автостоянки отделался легким ранением и убежал в будку вызывать милицию.

Тем не менее, инцидент не заставил вора отступить от намеченного – он все-таки проник в кабину КамАЗа и попытался завести движок. Однако техника была оборудована спутниковой охранной системой, которая заблокировала двигатель сразу же после взлома двери. Супостату ничего не оставалось делать, как немедленно ретироваться…

Впрочем, то, что угонщик отказался от намеченных планов, – это, скорее, редкое исключение из правила. Пытливый ум российского криминалитета всегда и успешно находит «противоядие» от любой системы защиты от угона. Научились уже обезвреживать и спутниковые «противоугонки». Любопытно, а что придумали бы отечественные супостаты, попадись им грузовик, оборудованный новейшей американской системой противодействия автоворам? Только представьте, что изобрели янки: если злоумышленник заберется в машину и дотронется до руля, то баранка начнет вращаться в разные стороны с огромной скоростью. Остановить это сумасшествие, как уверяют разработчики, просто невозможно: мощный двигатель вкупе с редуктором без труда справится с любым силачом. На автомобиле, колеса которого крутятся то влево, то вправо, как понимаете, далеко не уедешь… Конструкторы уверены, что их изобретение поставит любого угонщика в тупик. ■

Матвей БЫКОВ
(по материалам Департамента уголовного розыска МВД России)



АВАРИЯ – НЕ ДОЧЬ МЕНТА

Оформлять мелкие ДТП вскоре можно будет без участия сотрудников ГИБДД

ОБСУЖДЕНИЕ РЕФОРМЫ «АВТОГРАЖДАНКИ» БЫЛА ЗАТЕЯНА АККУРАТ ПОД ДУМСКИЕ ВЫБОРЫ ПРОШЛОГО ГОДА. РЕЧИ С ВЫСОКИХ ТРИБУН О ТОМ, КАКОЕ ЖЕ ЭТО ОСАГО ОБДИРАЛОВО, ДАЛИ КАНДИДАТАМ В ПАРЛАМЕНТАРИИ ПЯТОГО СОЗЫВА СТОЛЬ НУЖНЫЕ ГОЛОСА ИЗБИРАТЕЛЕЙ. ДОВОЛЬНЫ, ПОХОЖЕ, ОСТАЛИСЬ ВСЕ: И ДЕПУТАТСКИЙ КОРПУС, И ОБЫКНОВЕННЫЕ ВОДИЛЫ. ТЕПЕРЬ ДЕЛО ОСТАЛОСЬ ЗА МАЛЫМ – ДОЖДАТЬСЯ, КОГДА ЭТИ САМЫЕ ПОПРАВКИ ВСТУПЯТ В ЗАКОННУЮ СИЛУ.

Первая часть поправок в «автогражданку» заработает уже в начале марта. Изменения коснутся выплат по ущербу жизни и здоровью людей. Пока что пострадавшие в одном ДТП (либо родственники в случае гибели участников аварии) не могут получить более 240 тысяч рублей на всех. Так что пассажирам, например, маршрутного такси или междугороднего автобуса компенсируются жалкие крохи. С марта же каждой жертве (или родственникам) положено до 160 тысяч рублей. То есть, если маршрутка, перевозившая 13 человек, угодила в чудовищный замес (например, оказалась под КамАЗом), то страховщики угорят аж на 2 миллиона «рэ», то есть каждый из пострадавших получит на лечение причитающиеся ему 160 тысяч «деревянных».

На первый взгляд эти перемены не должны сильно отразиться на рентабельности страхового бизнеса. Чего греха таить, когда страховщики подводят ежегодные ито-

ги и озвучивают цифры, сколько денег от населения они приняли по договорам ОСАГО и сколько выплат было произведено, становится понятно, что у коммерсантов жизнь поистине «шоколадная». Однако сами страховщики уверены, что принятые поправки – это первый гвоздь в крышку гроба «автогражданки». К примеру, только по смертельным исходам ежегодно придется выплачивать порядка 6,5 миллиарда рублей. А с учетом компенсаций ущерба здоровью – потери составят от 8 до 12 миллиардов.

Впрочем, страховому сообществу не привыкать жаловаться на бедственное положение своих дел. И думается, верить в то, что «автогражданка» для них станет совсем убыточным, а следовательно, совершенно непривлекательным делом, не стоит...

Вторая часть поправок в закон об ОСАГО, касающаяся прямого урегулирования убытков, вступит 1 июля 2008 года. Суть их в следующем: пострадавшая в ДТП сторона будет обращаться за выплатой не в страховую компанию виновника аварии, а в ту, где он застрахован сам. Особенно эти поправки полезны для водителей-дальнобойщиков, и вот почему: скажем, транспортная компания, в которой вы работаете, находится в Москве. По долгу службы вас с грузом отправили, допустим, на Урал. Где-то под Челябинском в вашу фуру вмазался какой-нибудь тамошний абориген, снесший бампер, фонари, раскромсавший радиаторную решетку... Вернувшись обратно в Москву, вы захотите получить деньги на ремонт грузовика, но тут возникает проблема – страховая компания виновника аварии находится в Челябинске, и дабы предъявить претензии, нужно ехать именно туда. А это, как понимаете, не всегда возможно и экономически выгодно (чтобы предоставить челябинским страховщикам большегруз на экспертизу, на солярку придется потратить сумму, сопоставимую с размером самой выплаты). Но с 1 июля все изменится в лучшую сторону.

1 декабря 2008 года в силу вступит третья порция поправок в «автогражданку», и оформлять мелкие аварии, сумма ущерба в которых не превышает 25 000 рублей, можно будет уже без участия ГИБДД. То есть в идеале это должно выглядеть так: одна машина догнала в «задок» другую, водители вышли, полюбовно решили, кто из них прав, кто виноват, на глазок оценили сумму ущерба, а затем сами заполнили необходимые страховые бумажки и разъехались. Действительно удобно, ибо нет нужны по несколько часов ждать, когда приедет ГАИ.

Но на деле получается, что каждый водитель должен назубок знать расценки автосервисов и магазинов запчастей. И ладно, если бы пришлось держать в голове стоимость ремонта своей машины. Нужно еще научиться ориентироваться в ценах на все автомобили вокруг, ибо по ОСАГО мы защищаем не свою машину, а ту, в которую предстоит врезаться.

Причем всякий водитель теперь обязан с точностью эксперта скидывать с поврежденных деталей амортизационный износ, выявлять скрытые повреждения и прочее, после чего приходить к выводу, превышен лимит в 25 000 «рэ» или нет. И если автомобилист дал маху, обсчитавшись в меньшую сторону, то виновник аварии рискует нарваться на регрессный иск, ибо страховщики не захотят платить из своего кармана сверх «штуки» «баксов», в то время как пострадавший будет требовать полного возмещения затрат. И сами коммерсанты это подтверждают, мол, если лимит в 25 «тыров» превышен, то перерасход будет оплачивать непосредственный виновник ДТП из своих кровных. Но это в теории. Ведь как это сделать без документов ГИБДД, подтверждающих факт ДТП и виновность второго участника аварии? Задним числом их ведь никто не даст...

Выходит, что водители на оформление «мелочовок» по старинке будут вызывать сотрудников ГИБДД. Во-первых, не нужно будет париться по поводу лимита в 25 000 рублей, а во-вторых, у страховых компаний будет меньше поводов обвинять участников аварий в страховом мошенничестве.

Впрочем, это все, можно сказать, ерунда по сравнению с главным побочным эффектом, который ожидается от реформы «автогражданки». То есть подорожанием полисов, которое пробивают страховщики. Если коммерсанты убедят чиновников в необходимости повышения цен на полисы, то стоимость этой бумажки может увеличиться по самым скромным подсчетам... втрое!

В общем, принимая эти поправки, депутаты хотели как лучше, а получилось у них как всегда. ■

Ефим СВИСТУН

ОПЛОМБИРОВАНИЕ ПРИЦЕПА

Расскажите, пожалуйста, как действовать водителю, если инспектор ГАИ требует открыть опломбированный прицеп? Имеют ли право сотрудники МВД вскрывать опломбированный груз?

Анастасия СОЛОВЬЕВА

Начнем с нормативных актов.

Опломбировка осуществляется в соответствии с Правилами пломбирования и обандероливания грузов, которые содержатся в разделе 4 «Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» от 30.07.1971 г. Данные правила указывают:

§ 1. Загруженные крытые автомобили и прицепы, отдельные секции автомобилей, контейнеры и цистерны с назначением к одному грузополучателю должны быть грузоотправителем опломбированы, а мелкоштучные товары, находящиеся в ящиках, коробках и другой таре, при перевозке в неопломбированном подвижном составе или контейнерах – опломбированы или обандеролены.

В товарно-транспортной накладной делается отметка об опломбировании груза и контрольных знаках пломбы.

§ 2. Для обеспечения сохранности груза, перевозимого в несколько адресов, внутри кузова (фургона) автотранспортное предприятие или организация может устанавливать перегородки, позволяющие разделять кузов на отдельные пломбируемые секции.

§ 3. Шофер не принимает участия в перевесах и пересчетах грузов, прибывших в исправных автомобилях, прицепах, отдельных секциях автомобиля, контейнерах и цистернах с неповрежденными пломбами грузоотправителя, а также в исправной обандероленной таре, которые выдаются грузополучателю без проверки веса и состояния груза и количества грузовых мест.

§ 4. Пломбы грузоотправителя должны иметь сокращенное наименование грузоотправителя и контрольные знаки (торговые знаки или номера тисков).

При пломбировании автотранспортным предприятием или организацией пломбы должны иметь наименование автотранспортного предприятия или организации и номер тисков.

§ 5. Пломбы, навешиваемые на подвижной состав (фургоны, цистерны и т.п.), контейнеры, секции автомобиля, отдельные грузовые места не должны допускать возможности доступа к грузам и снятия пломб без нарушения их целости.

§ 6. Пломбы навешиваются:

а) у фургонов или секций автомобиля – на всех дверях по одной пломбе;

б) у контейнеров – на дверях по одной пломбе;

в) у цистерн – на крышке люка и сливного отверстия по одной пломбе, за исключением случаев, когда особый порядок пломбирования предусмотрен правилами перевозок отдельных видов наливных грузов;

г) у грузового места – от одной до четырех пломб в точках стыкования окантовочных полос или других увязочных материалов.

§ 7. Пломбирование груза, укрытого брезентом, можно производить, только когда соединение его с кузовом обеспечивает невозможность доступа к грузу. Пломбы навешиваются на концах соединительного материала в местах стыкования последнего с кузовом подвижного состава.

§ 8. Перед пломбированием автофургонов (контейнеров) обе дверные накладки должны быть скреплены закрутками из отожженной проволоки диаметром не менее 2 мм и длиной 250–260 мм.

Закручивание проволоки должно производиться специальной металлической пластинкой с двумя отверстиями диаметром 6–10 мм и расстоянием между ними 35 мм.

Скрепление дверных накладок проволочными закрутками осуществляет грузоотправитель, производящий погрузку груза.

§ 9. Для пломбирования могут применяться свинцовые или полиэтиленовые пломбы с камерой или с двумя параллельными отверстиями, а также термически обработанная (отожженная) проволока диаметром 0,6 мм.

§ 10. Пломбы должны быть навешены на проволоку, предварительно скрученную в две нити. Скручивание проволоки производится из расчета четырех витков на сантиметр длины.

Навешивание пломб с двумя параллельными отверстиями должно производиться в следующем порядке.

В каждую из пломб продевается один конец отрезка пломбировочной проволоки.

Свободный длинный конец проволоки пропускается в два оборота сквозь ушко дверной накладки двери фургона (контейнера), а затем через одно и второе отверстия пломбы. После этого пломба зажимается тисками.

§ 11. При навешивании свинцовых пломб с камерой концы проволоки пропускаются через входные отверстия пломбы, скручиваются в 2–3 витка и витки втягиваются в камеру пломбы с последующим зажимом их тисками.

При навешивании полиэтиленовых пломб с камерой концы проволоки пропускаются через входные отверстия

пломбы, затем эти концы скручиваются между собой двумя витками, один конец проволоки закручивается вокруг второго, а затем второй – вокруг первого в последовательном порядке.

После этого образовавшийся узел втягивается до отказа в камеру и пломба зажимается пломбировочными тисками.

§ 12. Петля, образуемая при пломбировании между ушками дверной накладки (крышки колпака цистерны) и пломбой, должна быть не более 25 мм.

§ 13. Пломбы сжимаются тисками так, чтобы оттиски с обеих сторон получались четкими и ясными, а проволоку нельзя было вытащить из пломбы. После сжатия тисками каждая пломба должна быть тщательно осмотрена и в случае обнаружения дефекта (неясность цифр знака тисков, срез знаков и т.п.) заменяется другой.

§ 14. Контрольные знаки пломб должны иметь буквенные и цифровые обозначения, нумерация которых производится в последовательном порядке от 001 до 999.

§ 15. Перевозка с неясными оттисками установленных знаков на пломбах, а также с неправильно навешенными пломбами запрещается.

§ 16. Материалы, которыми произведено обандероливание (бумажная лента, тесьма и т.д.), должны представлять собой единое целое (без узлов и наращивания) и скрепляться в местах соединений отличительным знаком изготовителя или грузоотправителя (печатью или штампом).

Обандероливание должно быть произведено так, чтобы без разрыва материала, которым оно произведено, доступ к грузу был невозможен.

Приказ Министерства внутренних дел РФ от 20 апреля 1999 года №297 «Об утверждении наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ» в п.6.5.11. указывает, что сотрудники ДПС при несении службы имеют право: «Осуществлять в порядке, установленном законодательством РФ, административное задержание и личный досмотр граждан, **досмотр транспортных средств** (подпункт «Н» пункта «12» «Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ»).

Подпункт «Н» пункта «12» Положения гласит: «Госавтоинспекция для выполнения возложенных на нее обязанностей имеет право осуществлять в установленном законодательством Российской Федерации порядке административное задержание и личный досмотр граждан, совершивших административное правонарушение, **осмотр транспортных средств и грузов с участием водителей или граждан, сопровождающих грузы, производить досмотр транспортных средств при подозрении, что они используются в противоправных целях**».

В свою очередь КоАП РФ в ст.27.9 «Досмотр транспортного средства» содержит порядок осуществления досмотра транспортного средства:

«1. Досмотр транспортного средства любого вида, то есть обследование транспортного средства, проводимое без нарушения его конструктивной целостности, осуществляется в целях обнаружения орудий совершения либо предметов административного правонарушения.

2. Досмотр транспортного средства осуществляется лицами, указанными в статьях 27.2, 27.3 настоящего Кодекса, в присутствии двух понятых.

3. Досмотр транспортного средства осуществляется в присутствии лица, во владении которого оно находится. В случаях, не терпящих отлагательства, досмотр транспортного средства может быть осуществлен в отсутствие указанного лица.

4. В случае необходимости применяются фото- и киносъемка, видеозапись, иные установленные способы фиксации вещественных доказательств.

5. О досмотре транспортного средства составляется протокол либо делается соответствующая запись в протоколе об административном задержании.

6. В протоколе о досмотре транспортного средства указываются дата и место его составления, должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол, сведения о лице, во владении которого находится транспортное средство, подвергнутое досмотру, о типе, марке, модели, государственном регистрационном номере, об иных идентификационных признаках транспортного средства, о виде, количестве, об иных идентификационных признаках вещей, в том числе о типе, марке, модели, калибре, серии, номере, об иных идентификационных признаках оружия, о виде и количестве боевых припасов, о виде и реквизитах документов, обнаруженных при досмотре транспортного средства.

7. В протоколе о досмотре транспортного средства делается запись о применении фото- и киносъемки, видео-записи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств. Материалы, полученные при осуществлении досмотра с применением фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств, прилагаются к соответствующему протоколу.

8. Протокол о досмотре транспортного средства подписывается должностным лицом, его составившим, лицом, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и (или) лицом, во владении которого находится транспортное средство, подвергнутое досмотру, понятыми. В случае отказа лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и (или) лица, во владении которого находится транспортное средство, подвергнутое досмотру, от подписания протокола в нем делается соответствующая запись. Копия протокола о досмотре транспортного средства вручается лицу, во владении которого находится транспортное средство, подвергнутое досмотру».

Если разбирать ситуацию в жизни, то она складывается следующим образом. Сотрудник ГИБДД останавливает транспортное средство, перевозящее груз. После проверки необходимых документов сотрудник ГИБДД желает

досмотреть груз. Прицеп (кузов) опломбирован отправляющей организацией, поэтому сотрудник ГИБДД просит водителя либо экспедитора снять пломбу, которая является помехой для досмотра. Водитель обязан снять пломбу, дабы не препятствовать досмотру. Отказать в снятии пломбы сотруднику ГИБДД водитель не может, так как данное действие станет неподчинением законному праву сотрудника ГИБДД и соответственно может повлечь неприятные последствия. Однако в протоколе досмотра транспортного средства сотрудник ГИБДД не указывает факт снятия пломбы, так как данные действия были осуществлены не им. Поэтому требовать от сотрудника ГИБДД указания данного действия в протоколе – незаконно.

Многие водители боятся вскрывать пломбы из-за пункта договора о сохранности груза в опломбированном прицепе. По данному вопросу можно сказать следующее: ст.133 «Устава автомобильного транспорта РСФСР» от 08.01.1969 года №12 гласит:

«Автотранспортные предприятия и организации освобождаются от ответственности за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза в случаях, когда:

а) груз прибыл в исправном автомобиле (контейнере) **за исправными пломбами** грузоотправителя, а штучный груз – с исправными защитной маркировкой, бандеролями, пломбами грузоотправителя или изготовителя;

б) недостача, порча или повреждение произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза на открытом подвижном составе;

в) груз перевозился в сопровождении экспедитора грузоотправителя (грузополучателя);

г) недостача груза не превышает норм естественной убыли.

В перечисленных случаях автотранспортное предприятие или организация несет ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли по вине автотранспортного предприятия или организации». Соответственно по пункту «а» если пломбы неисправны, то вся ответственность за утрату, недостачу, порчу, повреждение груза ложится на транспортную организацию, занимающуюся перевозкой груза. Однако факт снятия пломбы будет обоснован протоколом досмотра. Поэтому во избежание неприятных последствий о досмотре опломбированного прицепа следует оповестить грузоотправителя.

Выводы:

– пломбы снимаются водителем (экспедитором) либо представителем грузоотправителя;

– протокол досмотра не содержит указание на пломбы;

– отказ в снятии пломб невозможен, так как будет считаться препятствованием к осуществлению сотрудником ГИБДД исполнения своих законных прав и обязанностей по выявлению и пресечению противозаконных деяний. ■

ГРУЗОВИКИ И ТЯГАЧИ
ОТ ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

DAF

MATRIX® TRUCKS & TRAILERS

НОВАЯ ТЕХНИКА
ЗАПЧАСТИ
СЕРВИС

МЫ ДОВЕРЯЕМ

Shell RIMULA

МАСЛА ДЛЯ ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Сервисный центр и отдел продаж:
620000, Екатеринбург, ул. Таганская, д. 60 а
Тел: +7 (343) 321-19-36
Факс: +7 (343) 321-19-49

Административный офис в Москве:
Тел: +7 (495) 777-01-30

НОВИНКИ ИЗ АМСТЕРДАМА

Владимир ЧЕХУТА

МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ DAF CF

В конце октября на Амстердамском шоу грузовых автомобилей голландская фирма показала полностью обновленный модельный ряд своих тяжелых автомобилей, которые теперь могут оснащаться двигателями уровня Евро-5. Основной премьерой осени 2007 года стал седельный тягач DAF CF85. Новинка получила новую просторную кабину Space Cab с внутренней высотой 1,85 м по машинному туннелю. Изменения во внешности можно заметить по появившимся встроенным крышным осветительным элементам Skylights, которые до этого было только у флагмана XF.

В стандартное оснащение новинки также вошли система звукового предупреждения непристегнутого ремня безопасности, механизм ускоренного подъема бокового стекла и занавески из сдвоенной ткани (для улучшения затемнения). Грузовики CF строительного назначения также получили ряд позитивных нововведений: улучшенная звукоизоляция кабины, тормозная система EBS для автомобилей 6x4 и 8x4, встроенная откидная площадка, на которую может стать водитель для удобного осмотра груза и специальная модификация автоматизированной 12-скоростной трансмиссии AS Tronic. Этот узел был специально разработан для внедорожных тяжеловозов. Он гарантирует более быстрое переключение передач и срабатывание сцепления на бездорожье. А после выезда на трассу с твердым покрытием водитель может переключить на панели приборов кнопку управления коробки AS Tronic и ее электронный блок подберет соответствующий режим работы.

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ DAF XFC

Компания DAF недавно показала, как она представляет свой грузовик в будущем. Проект называется Xtreme Future Concept. Дизайнеры из Нидерландов, как видно из этого концепта, продемонстрировали, что аэродинамика реально станет главной в конструкции будущего автомобиля. Все формы футуристической кабины идеально «облизаны», что, конечно, скажется на расходе топлива. Ведь при движении транспортного средства половина сжигаемого им топлива тратится на преодоление воздушного сопротивления. Далее надо обратить внимание, что в голландском концепте необычное место водителя – оно находится посередине кабины. То есть для шофера DAF XFC напарник не запланирован. Кстати, это реально отражает существующую тенденцию, ведь 80% всех перевозок, совершаемых коммерческим транспортом, происходят при участии только одного водителя. Благодаря такому расположению кресла улучшается обзорность для водителя и, конечно, удается дополнительно сократить воздушное сопротивление кабины, чего невозможно достичь при существующих сегодня компоновочных схемах. Кроме этого, размещение панели приборов и органов управления станет еще более функциональным и суперэргономичным. И последний позитив одноместной кабины – это одно место для отдыха, которое сэкономит внутреннее пространство. Трудно оценить шансы воплощения концепта DAF XFC в серийный образец, но то, что голландские дизайнеры и инженеры продемонстрировали новый подход к конструкции кабины, этого нельзя не отметить.

ГИБРИД ОТ DAF

Голландская компания DAF более двух лет назад, на выставке RAI-2005, продемонстрировала прототип гибридного среднетоннажного грузовика LF. Через два года, уже на амстердамском показе RAI-2007, на стенде фирмы можно было увидеть действующий опытный образец DAF LF-hybrid. Действительно, по-смотрев на тенденции мирового автопрома, можно сделать вывод, что тема гибридных грузовиков в течение двух лет из экспериментальных образцов как-то тихо переросла в повсеместное изготовление предсерийных экземпляров. Даже китайцы сообщили о своем «поднебесном» гибриде. Так что же собой представляет голландский гибрид? DAF LF-hybrid – это транспортное средство с параллельным дизель-электрическим гибридным приводом. В его основе лежит 4,5-литровый дизель PACCAR FR (Euro-5) с максимальной мощностью 136 кВт (185 л.с.) и 6-ступенчатая компьютеризированная трансмиссия Eaton Autoshift. Между сцеплением и коробкой передач встроен электрический привод с функцией генератора, который может вырабатывать ток, когда нужно подзарядить АКБ, а также рекуперирует энергию при торможении грузовика. Полученная таким образом электроэнергия накапливается в литий-ионных аккумуляторных батареях и потом используется при разгоне автомобиля или его движении без включенного дизеля – от электропривода. Компания DAF собрала первую серию опытных гибридных автомобилей и начала полномасштабные испытания с привлечением потенциальных клиентов. Что ж, я думаю, теперь можно уверенно сказать, что новая технологическая революция – массовое производство гибридных грузовиков, о которой совсем недолго твердили автопередовики, наступает и, видимо, очень скоро свершится. Жаль, что наш родной автопром не знает об этом.

ВОДОРОДНЫЙ ГРУЗОВИК

Голландская фирма Hytruck B.V. недавно разработала развозной автомобиль на 7,5-тонном шасси Mitsubishi Canter, который предназначен для доставки небольших партий товаров в густонаселенных районах больших городов, то есть в тех местах, где желательно эксплуатировать машины с минимальным уровнем эмиссии. Новинка оснащена водородным энергоисточником, который вырабатывает электроток для встроенных приводных мотор-колес и блока аккумуляторных батарей. В результате можно сказать: перед вами новейшая концепция экологически чистого коммерческого автомобиля с нулевой эмиссией и грузоподъемностью 3400 кг. Кстати, на недавно прошедшем в Амстердаме европейском шоу дорожного транспорта RAI-2007 автомобиль Hytruck был назван самым инновационным транспортным средством года. «Водородный» грузовик выиграл почетный титул в напряженной борьбе с пятью другими кандидатами. А жюри конкурса отметило гибкость новой технологии, которая может быть экстраполирована на широкий диапазон грузовых автомобилей. В завершение надо сообщить, что Еврокомиссия одобрила выделение 470 млн. евро на поддержку исследований в области водородных топливных элементов. То есть Брюссель крайне заинтересован в скорейшем начале массового производства экологически чистых транспортных средств, работающих на водороде.

IVECO ПЕРЕХОДИТ В НОВЫЙ КЛАСС

Известный производитель коммерческого транспорта корпорация IVECO продемонстрировала своего дебютанта осени 2007 г. Им стал тяжелый джип Iveco Massif. Внедорожник Massif, кстати, ничего общего с русским словом «массив» не имеет и будет выпускаться там, где и раньше – в Испании, на заводе бывшей фирмы Santana, которая не так давно была куплена итальянским концерном. До этого долгое время завод Santana выпускал вездеходы Land Rover по английской лицензии. После попадания в сферу интересов IVECO испанский джип остался верен проверенной конструкции, только во внешности появились ноты японского полноприводного стиля. Внедорожный автомобиль комплектуется трехлитровым мотором Iveco HPI мощностью 146 л.с. с максимальным крутящим моментом 350 Нм и коробкой передач ZF 6S400. Таким образом, концерн IVECO вместе со своими грузовиками, автобусами и фургонами теперь начнет проталкивать легковую полноприводную машину Iveco Massif.

ФУРГОН RENAULT KANGOO EXPRESS МОДЕРНИЗИРОВАЛИ

С того момента, как компания Renault запустила в производство в 1997 году этот развозной автомобиль, их было выпущено в общей сложности более 2,2 миллиона штук. Новый фургон Kangoo Express Compact стал еще более привлекательным, компактным и юрким. Он был разработан на платформе легкового автомобиля Renault Scanic и предназначен для перевозчиков и сервисменов, работающих внутри больших и малых городов. Объем грузового отсека новой линии автомобилей варьируется от 2,3 до 2,9 м куб. с внутренней шириной 1,21 м и грузоподъемностью 500 кг. Максимальная масса перевозимого груза для обновленного Kangoo Express находится в пределах от 650 до 800 кг в зависимости от версии. Габаритная длина Kangoo Express Compact составляет 3,83 м, что на 38 см короче, чем у обычного Kangoo Express. Это сокращение происходит за счет уменьшения колесной базы, что сказывается и на минимальном радиусе поворота. Французские «каблучки» комплектуются дизельными двигателями 1,5 dCi мощностью 70 или 85 л.с. Также возможно установить бензиновый мотор объемом 1,6 л. и мощностью 90 л.с. Все эти силовые агрегаты стыкуются с 5-ступенчатой механической коробкой передач.

HYBRYS – МУСОРОВОЗ С ГИБРИДНЫМ ПРИВОДОМ

Французская фирма RENAULT разработала новую концепцию коммунального автомобиля. Новый грузовик создан в виде мусоровоза, оснащенного гибридным приводом. Оригинальная, я б даже сказал, футуристическая внешность Hybrys демонстрирует нам, как французские дизайнеры представляют себе городской транспорт будущего.

Тут надо отметить асимметричную решетку радиатора со смещенной эмблемой, светящейся в лучах светодиодов зеленым оттенком. Все эти дизайнерские решения, надо полагать, должны натолкнуть нас на мысль, что перед нами ультрасовременное транспортное средство с «чистейшей» экологической сущностью. Концептуальный коммунальщик оснащен параллельным дизель-электрическим приводом, в основе которого расположен дизельный двигатель Renault DXi7 мощностью 320 л.с., а также роботизированная коробка передач Optidriver+, электромотор MDS (Motor Drive System) с функцией генератора и блок аккумуляторных батарей. Колесная база Hybrys составляет 3900 мм. Передняя ось автомобиля обладает нагрузочной способностью в 7,5 тонн, а ведущий мост P1395 – в 13 тонн.

ПоПРАКТИКуем

ИЗ ВСЕХ ОТКАТАННЫХ МНОЮ «КАБЛУЧКОВ» SKODA PRAKTIK ИМЕЕТ, ПОЖАЛУЙ, САМУЮ НЕОБЫЧНУЮ ВНЕШНОСТЬ. И В ТОМ, ЧТО ЭТО НЕ ТОЛЬКО МОЕ ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ, Я УБЕЖДАЮСЬ УЖЕ С ПЕРВЫХ КИЛОМЕТРОВ: ГОЛОВЫ В ОКРУЖАЮЩЕМ ТРАНСПОРТЕ НЕУДЕРЖИМО ПОВОРАЧИВАЮТСЯ В МОЮ СТОРОНУ. БОЛЬШЕ ТОГО, ДАЖЕ «ГОНЩИКИ» НА ТРАССЕ ОСАЖИВАЮТСЯ И НЕКОТОРОЕ ВРЕМЯ ЕДУТ РЯДОМ! ДА-А... ПОСЛЕДНИЙ РАЗ ПОДОБНЫМ ЦЕНТРОМ ВНИМАНИЯ МНЕ НЕ ДОВОДИЛОСЬ БЫТЬ АЖ ОДИННАДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД. ТОГДА НАРОД ТАК ЖЕ РЕАГИРОВАЛ НА ИДУЩУЮ В СРЕДНЕМ РЯДУ СО СКОРОСТЬЮ «60» ALFA-ROMEO SPIDER С ОТКИНУТЫМ ВЕРХОМ. А ВОТ ТЕПЕРЬ ШЕИ СВОРАЧИВАЮТ В СТОРОНУ SKODA PRAKTIK. И ТАК – ВСЮ НЕДЕЛЮ! ИНТЕРЕСНО, ROOMSTER ВЫЗЫВАЕТ ТАКОЙ ЖЕ ИНТЕРЕС ИЛИ ТОЛЬКО ЕГО ГРУЗОВАЯ ПРОИЗВОДНАЯ?

Машинка предельно простая – по комплектации, в конструкцию пока не лазили. Но все же, заказывая автомобиль для тест-драйвов, московское представительство Skoda оговорило наличие штатной «музыки» и кондиционера. Про последний могу сказать только то, что он есть: когда на улице лежит снег, включать «кондишн» как-то не хочется. А вот головное аудиоустройство с CD-проигрывателем очень понравилось. Отличный радиоприем, хороший звук, большие и удобные кнопки, громкость регулируется поворотом ручки. Жаль только, нет кнопки «муть» (Mute). Динамики для такой «головы» слабоваты: чуть громче и начинают подхрипывать. Панель приборов – самая лаконичная из всех, виденных мною на автомобилях. Только тахометр, спидометр и ЖК-индикатор уровня топлива. Все! Кстати, количество бензина, как выяснилось, этот индикатор показывает весьма точно.

С первого же взгляда на машину сзади несколько озадачиваюсь отсутствием стеклоочистителя на задней двери. При такой форме задка стекло просто обязано быстро загрязняться... В день получения машины стоял легкий морозец после хорошей метели. И поначалу, после нескольких десятков километров по городу, я даже усомнился в своих предположениях. Однако первые же километры по МКАД показали: «дворник» сзади нужен. Не всегда же ездим с грузом под крышу. А если учесть, что у Praktik в сравнении с Roomster все боковые стекла, кроме самых передних, заменены металлом, то всякая дополнительная возможность обзора не лишняя. По этой же причине хочется иметь и зеркала большего размера. На следующий день ударила оттепель, в воздухе повисли морось и грязь. И все сказанное стало еще актуальнее. Так что лучше сразу заказывать машину с задним «дворником».

Очень понравился силовой агрегат. Бензиновый двигатель объемом 1,4 л обеспечивает хорошую и «мягкую» тягу. При этом он замечательно везет, в том числе и в заметную горку, на холостом ходу на первой передаче, а пустую машину – и на второй. Широкий диапазон передаточных чисел при очень «медленной» первой. В итоге Praktik чудесно ездит медленно. И во многих случаях это весьма удобно. А еще добавьте сюда «истинно фольксвагеновское переключение передач». Нет, на «Шкоде» стоит вовсе не джойстик, как на VW T5, а нормальный напольный рычаг, и «мановения кисти» тут недостаточно – приходится конкретно двигать рукой. Но в остальном... Все работает легко, точно, четко. Хочется даже сказать: красиво. И как только добиваются?

По первому впечатлению машинка кажется маленькой. И только загоняя ее в гараж, обнаруживаю, что размеры Praktik в плане почти (если не точно) такие же, как у французских «каблучков». При этом высота у Skoda поменьше, а потому и грузового объема приходится ожидать долее скромного. Сильно скругленный в плане передок очень облегчает маневрирование: для своих габаритов машина на удивление «пронырлива». Этому способствует и легкий, но с четким «нулем» и хорошей реакцией руль с усилителем.

Приятно удивила резина. Хотя сначала она меня напугала. Пробираюсь это я в потемках по узкому переулку, принимаю правее и останавливаюсь на пустом вроде бы месте, чтобы пропустить встречный автомобиль, имеющий преимущество. И тут из-под правого переднего колеса доносится скрежет. Первая мысль: железку валявшуюся колесом в крыло загреб! Но не было же там железки... Все же вылезаю глянуть и... хватаюсь за машину, чтобы не упасть. Никаких железок, один только черный лед с белыми царапинами. Оказывается, такой пугающий звук издает шина, мордуя его шипами при срабатывании АБС. Хотя правильнее будет сказать EBS, поскольку действует на каждое колесо. Такой звук потом довелось слышать и от каждого колеса, и от разного их сочетания, но я уже не дергался: знал, что это такое. А педаль тормоза не понравилась – слишком легкая. Как на Caddy: пятку от пола оторвал – носом в баранку ткнулся. Но об этом поговорим позже, когда доберемся до стендов.

Возвращаясь к резине, замечу: она оказалась на изумление «зацепистой». Там, где другие на «кватро», «синхро» и просто «4x4» грызли новенькими шипами лед или снежный накат, «Шкода» просто-напросто ехала как по асфальту. Выяснилось это еще до истечения первых суток знакомства с автомобилем. Стоит ли удивляться, что на следующий день по свету первое, что мне захотелось узнать: да во что же «обута» машина? Оказалось – Goodyear с феноменальной для фургона высотой профиля 55%. Интересно, кто ж это так своеобразно, но, надо признать, грамотно переобул автомобиль на зиму? Не забыть спросить при сдаче...

Что еще из первых впечатлений? Перегородка в верхней части решетчатая, а потому отчетливо слышно, как металлические панели фургона «подпевают» дорожным неровностям. Впрочем, до 120 км/ч звук в радио можно не прибавлять (в отличие от

Панель приборов: только спидометр и тахометр; при включенном зажигании появляется еще индикация уровня топлива на дисплее

Штатная радиола очень хороша

Обилие полочек в такой машине всегда приветствуется

И для сока, и для стаканов место есть, но пепельницы не предусмотрено

И для поллитровой бутылки место предусмотрено

ВАЗ-2109). Разогнаться до большего не довелось. По паспорту автомобиль «может 170». Но это не его скорость. Хотя претензий по части управляемости, устойчивости либо динамики (как разгонной, так и тормозной) предъявить не могу. Более того: на дороге Skoda Praktik ведет себя заметно лучше тех же «французов» благодаря меньшей высоте. Подвеска на изумление комфортна даже при езде «порожняком». Не лимузин, конечно, но я ожидал более жесткого прохождения неровностей. Впрочем, что это я про ощущения? Есть и объективные критерии.

По тормозам автомобиль рекордов на стенде не поставил. Не Trafic, и уж тем более не VW T5 (прошедший вообще по всем параметрам «по нулям»), однако в нормативы уложился с многократным запасом. Единственное, что выпало за рамки ГОСТ, «Общая удельная тормозная сила», но это показатель скорее состояния и типа барабанов стенда, чем автомобиля. Собственно, ожидать большего от мокрой шипованной резины на стальных барабанах – просто грех. Если верить распечатке, блокировка и передних, и задних колес наступает одновременно при усилии нажатия на педаль в 4 даН, или, выражаясь привычным языком, в 4 «кило». Правда, судя по графику срабатывания задних тормозов, будь резина сухой и чистой, передние колеса заблокировались бы чуть-чуть раньше задних. Но именно чуть-чуть.

Зато по сцепляемости колес с дорогой Skoda Praktik оказалась абсолютным рекордсменом из всех автомобилей, подвергнутых такому европейскому тесту нашим журналом. И если передняя ось по этому параметру лишь чуть-чуть (72–73%) превзошла конкурентов, то задняя с ее 61–65% на пустом автомобиле оторвалась от них

Пол в грузовом отсеке сделан «нескользящим»

Инструментальный ящик и... ...запасное колесо размещены под полом, внутри грузового отсека

Задняя дверь отпирается только изнутри

воение громкости. В свете этого парочка децибел – запас изрядный, даром что шумоизоляция в грузовом отсеке отсутствует.

Внимательное знакомство с конструкцией принесло свои открытия. Вот, например, задняя подвеска. Ее пружина опущена весьма низко, хотя на «официальных» параметрах проходимости это не отражается. И все же стандарты могут учесть не все. К примеру, любителям объезжать пробки по тротуарам я бы рекомендовал хорошенько подумать, прежде чем предаться такому занятию: зацепить нижней опорой пружины бордюр – не вопрос. Окидываю взглядом число «деталей на замену» и количество гаек. М-н-да! Однако ж в изрядные деньги может вылиться! То же самое относится и к глубокой колее. Кстати, дорожный просвет здесь далеко не выдающийся – 120 мм. Правда, мне по зиме и гололеду, а также заезду в гаражный кооператив с поворотом на сотню градусов и перепадом высот в добрый метр его хватило с запасом.

Силовой агрегат снизу закрыт то ли защитой, то ли брызговиком. На ощупь эта панель достаточно жесткая, но хватит ли у нее прочности для выполнения функций полноценной «защиты», то есть можно ли на ней вывешивать всю машину, не опасаясь повреждения поддона двигателя и коробки передач, сказать не возьмусь. У Praktik эта панель, как и на Renault Trafik, совершенно лишена отверстий возле сливных пробок двигателя и трансмиссии. Что добавляет трудоемкости смене масла. Реечный рулевой механизм расположен на подрамнике. Все по последней конструкторской моде.

Под капотом все вроде бы на месте и под рукой. Единственный дискомфорт я испытал при доливе стеклоомывающей жидкости. Читать инструкцию заранее – это не для нас! А когда «гром грянул», лью и думаю: ну и сколько же туда влезет? Польется через край или нет? Емкость-то где-то в глубине запрятана. Половина пятилитровой баклажки вошла...

Но самый яркий объект под капотом – аккумуляторная батарея. И не столько она сама, сколько то, чем накрыта. Просто силовой щит-распределитель какой-то! Видывал я и более навороченные варианты, но никак очень сильно. Столько, знаете ли, не всякий бронированный лимузин с задним приводом на задке имеет! А уж среди малых грузовозов это и вовсе рекорд.

Praktik промеряем приборами «по максимуму». Мало того что при замере сцепляемости отслеживаем колебания опорной поверхности и давление на нее шины в динамике, контролируем колебания обода («подрессоренные массы») и крыла («неподрессоренные массы»), так еще и меряем уровень шума на водительском месте. Дело оказалось новым и со своими трудностями. Но интересным. В среднем получилось около 64 дБ(А). Тест имитирует проезд одним колесом по булыжнику на изрядной скорости (пробовал на полигоне – ощущение мерзкое). В пересчете на четыре колеса получается около 70 дБ(А), что неплохо на фоне нормы в 72 дБ(А) для «Москвича-2140», который вовсе не был особенно шумной машиной. А ведь децибел – единица нелинейная, и каждые 3 дБ – это фактическое уд-

«Щас взлечу!»

не в этом ценовом классе, а на легковом «люксе». И батарея, конечно же, подо всем этим обязательно должна быть полностью необслуживаемой. Со всеми вытекающими из этого последствиями.

В полу грузового отсека имеется пара люков. Под задним располагаются запасное колесо и все для его замены. Передний прикрывает инструментальный ящик. Приятно, конечно, что «запаска» чистенькая. Но не дай Бог пробить колесо на полностью груженной машине – придется разгружать. Так что «пакеты» на ней лучше не возить. Для инструмента это менее критично: обслуживают автомобиль обычно все-таки без груза.

Снизу все закрыто и никаких отверстий для слива масла

Передняя подвеска выглядит солидно

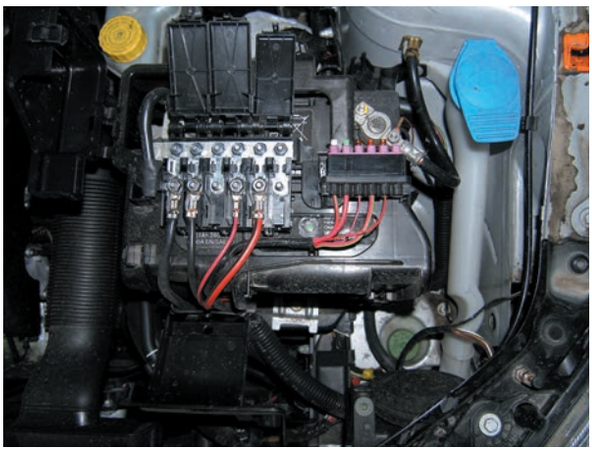
Нижняя опора пружины довольно близко к земле, так что штурмовать бордюры не стоит

Зато обилие дверей порадовало. Можно встать под разгрузку и левым, и правым бортом, или задом – как удобнее. Считается, что боковые грузовые двери должны быть сдвижными. Здесь они распашные, что в условиях российских реалий скорее достоинство, чем недостаток: места для их открытия хватает почти всегда, а живут заметно дольше. Правда, пользоваться кнопками блокировки замков этих дверей не совсем удобно из-за перегородки, так что лучше сразу заказывать машину с центральным замком.

Занятно открывается задняя подъемная дверь. Просто подойти снаружи и открыть ее нельзя: замок отпирается кнопкой на водительской двери. Чаще это удобно, но иногда напрягает, особенно если разгружаешься «на руках» (то есть самостоятельно занося груз получателю) и не можешь разом взять все. А вот изнутри заднюю дверь открыть можно. Судя по проспекту, на случай нештатных ситуаций. Не скажу про «внештатные» – от них меня Бог миловал, а при ЕО – очень даже полезно. Что бы там ни думал производитель о ежедневном обслуживании, но! Известное дело: сдаем все, что приняли... и откуда только мусор берется?! Не потому ли трудоемкость ЕО всегда больше плановой?

Что еще? Цифирь! Пошлявшись по сайтам продавцов, я понял такую вещь. Объявленные цены на Praktik заканчиваются там, где цены на Citroen Berlingo только начинаются. То есть чешская машинка примерно на полторы тыс. евро дешевле «француза». В рамках какой-нибудь дилерской акции можно чуть-чуть сэкономить. Например, взять бензиновый «рупь-сорок» по цене бензинового «рупь-двадцать». Хотя я предпочел бы дизель, но там с экономией при покупке как-то грустно. Если сравнить базовую комплектацию «чеха» с «французами», то картинка получается уже менее радостная: у Citroen в стандарте есть «кондишн», а это, даже не глядя в «прайс», тысяча евро. Разумеется, если он вам нужен. И если нет, то «Шкода» выгоднее. А нужен, то не факт, что получится дешевле: надо ведь еще центральный замок и задний дворник заказать.

Теперь про тест. Проехал около четырех с половиной сотен верст, залил 28 л бензина (на 600 руб.), да на пяток литров промахнулся – дневной пробег получился больше ожидаемого. Кстати, ЖК-индикатор уровня топлива на приборной панели позволяет такую величину определить довольно точно. То есть сжег 33 – 34 л бензина, или примерно 8 л/100 км. Для машины с реальной собственной массой 1200 кг (по паспорту 1120, но мы же с грязью!) и грузоподъемностью больше полутонны – очень даже



Верхняя: Под капотом все, что нужно, находится под руками
Нижняя: Держитесь крепче: это аккумулятор!

неплохо! Пробок, правда, было сравнительно немного: чуть больше трети пробега.

Попробую подвести итоги. Если руководствоваться только характеристиками, то получается здорово. Фактически «Большой Фольксваген» встает этой моделью под французов и по цене и по грузовместимости, таким образом получая более широкий модельный ряд. Но реально ключевыми словами становятся «чуть-чуть» и «почти». Судите сами. Бесспорным достоинством машины является ее лучшая приспособленность к маневрированию. Это несомненное преимущество перед французами. Но... У нас чаще всего покупают машины одни люди, а работают на них совсем другие. Так что такое преимущество нельзя считать решающим. А дальше начинаются те самые «чуть-чуть» и «почти».

Грузовместимость такая же, как и у сопоставимых моделей Renault или PSA. Неси Praktik клеймо «VW», в последнее время априори дороговатое, все было бы нормально. А Skoda должна иметь в приведенном раскладе хоть сколько-нибудь заметное ценовое преимущество. А оно с учетом комплектаций сокращается до «чуть-чуть»: двух-трех сотен евро. И будь Skoda Praktik на 200–300 евро дешевле и имей в стандартной комплектации центральный замок и задний «дворник», все встало бы на свои места. То есть Praktik и так найдет своих покупателей. Но эти «чуть-чуть» и «почти» несколько проредят их число.

Техническая характеристика Skoda Praktik 1.4

Грузоподъемность, кг	640
Снаряженная масса, кг	1120
Полная масса, кг	1760
Двигатель	бензиновый
Рабочий объем, л	1,4
Номинальная мощность, кВт (л.с.) при об/мин	63 (86) при 5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	132 при 3800
Габариты автомобиля (длина х ширина х высота), мм	4205x1684x1607
Максимальная скорость, км/ч	171
Расход топлива в городском цикле, л/100 км (завод)	8,9
Средний расход топлива в редакции, л/100 км	менее 7,5
Емкость топливного бака, л	55
Объем грузового отсека, м^3	1,9

И последнее, чуть не забыл! Я все же спросил о резине при сдаче машины. Оказалось – штатная зимняя. Вот что значит братья-славяне! Те же французы такие вещи на уровне завода прорабатывать не будут. Оставят на усмотрение местных дилеров. Преимущество Praktik? Я бы сказал: «Да». ■

Текст и фото Алексей ВИНОГРАДОВ
Инженер по диагностике Андрей КАРАСЕВ

Тягачи, развозные и строительные шасси Ford Cargo. В наличии и под заказ. Возможна комплектация навесным оборудованием от ведущих производителей. Покупка в кредит и лизинг. Сервисное обслуживание

FordCargo

Feel the difference
Навстречу переменам

Ford Trucks

www.ford.ru

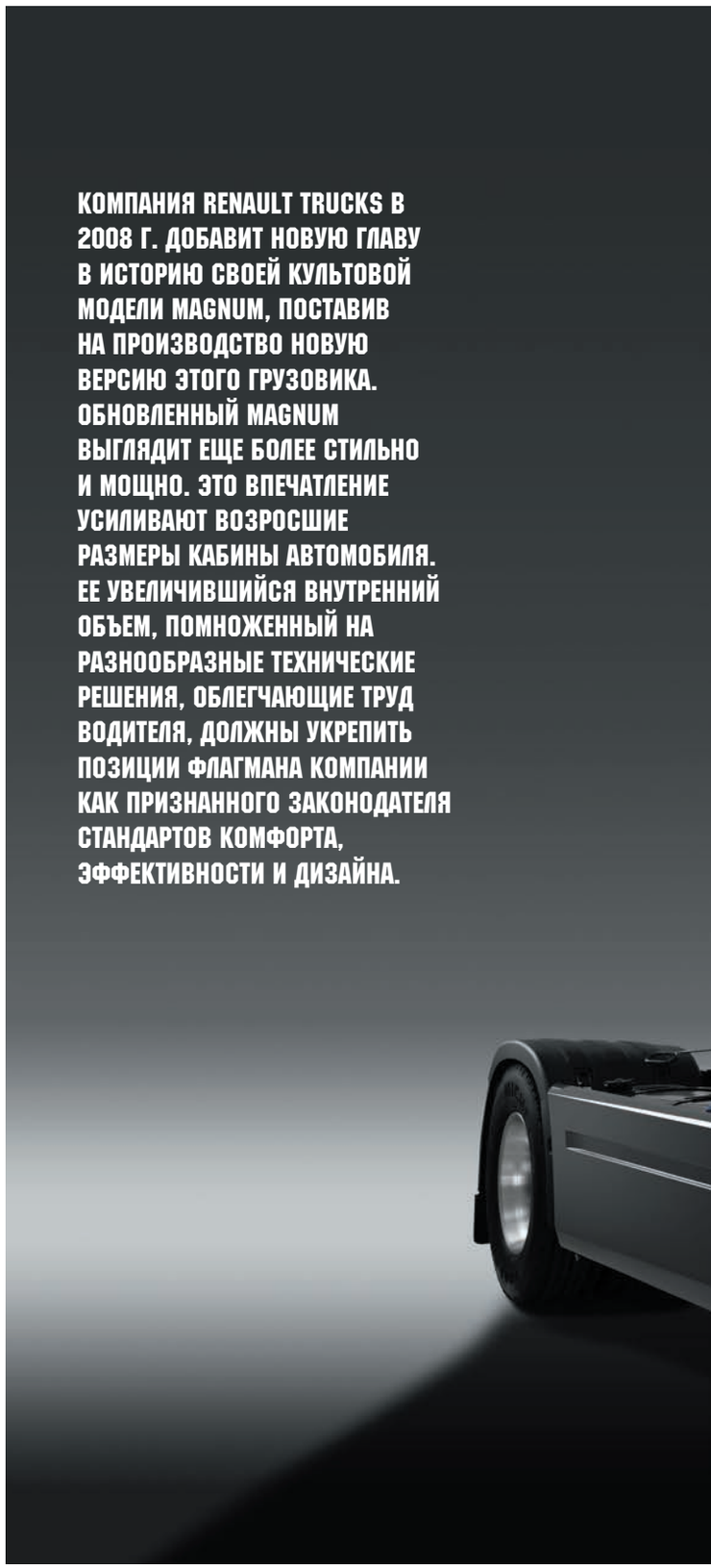
На правах рекламы

SAFE TRUCKS
Грузовые автомобили Ford
официальный дилер

ЗАО «СЭЙФ Тракс»
117216, Россия, Москва, б-р Дмитрия Донского, д. 13
Тел./Факс: +7 495 659-14-18, +7 499 744-10-09
sales@safetrucks.ru, www.safetrucks.ru

RENAULT MAGNUM: БУДУ ВЕЧНО МОЛОДЫМ!

КОМПАНИЯ RENAULT TRUCKS В 2008 Г. ДОБАВИТ НОВУЮ ГЛАВУ В ИСТОРИЮ СВОЕЙ КУЛЬТОВОЙ МОДЕЛИ MAGNUM, ПОСТАВИВ НА ПРОИЗВОДСТВО НОВУЮ ВЕРСИЮ ЭТОГО ГРУЗОВИКА. ОБНОВЛЕННЫЙ MAGNUM ВЫГЛЯДИТ ЕЩЕ БОЛЕЕ СТИЛЬНО И МОЩНО. ЭТО ВПЕЧАТЛЕНИЕ УСИЛИВАЮТ ВОЗРОСШИЕ РАЗМЕРЫ КАБИНЫ АВТОМОБИЛЯ. ЕЕ УВЕЛИЧИВШИЙСЯ ВНУТРЕННИЙ ОБЪЕМ, ПОМНОЖЕННЫЙ НА РАЗНООБРАЗНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ, ОБЛЕГЧАЮЩИЕ ТРУД ВОДИТЕЛЯ, ДОЛЖНЫ УКРЕПИТЬ ПОЗИЦИИ ФЛАГМАНА КОМПАНИИ КАК ПРИЗНАННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЯ СТАНДАРТОВ КОМФОРТА, ЭФФЕКТИВНОСТИ И ДИЗАЙНА.



Начиная с 1991 г., когда компания впервые предложила для серийного грузовика кабины с полностью плоским полом, с каждым обновлением Renault Magnum снова и снова устанавливает все более высокие стандарты благодаря полностью переработанному интерьеру кабины. В основу нынешнего обновления были положены результаты исследования, проведенного аналитиками среди водителей. Главным в нем был опрос на тему: что, по мнению водителей, нужно сделать, чтобы кабина грузовика обеспечивала реальные удобства при повседневной жизни на борту автомобиля.

Большинство респондентов выдвинули на передний план увеличение жизненного пространства водителя. В буквальном смысле идя навстречу пожеланиям трудящихся, разработчики обновленного Magnum подняли высоту крыши кабины на 20 см. Теперь ее внутренняя высота превышает 2 метра! При такой высоте даже рослые водители могут перемещаться в кабине в полный рост. Для удобства перемещения размеры некоторого внутреннего оборудования кабины были оптимизированы. Это позволило даже двум водителям не чувствовать себя стесненными.

Как известно, уровень комфорта кабины как жилого помещения определяется объемом, отведенным для хранения личных вещей. В новой редакции кабины Renault Magnum это пространство практически в два раза больше, чем у обычного магистрального грузовика. К примеру, передний верхний модуль над ветровым стеклом стал в три раза вместительнее, чем у предыдущей модели кабины. Кроме этого, вдохновленные успехами аэронавтики, создатели новой кабины Magnum добавили 95 литров полезного объема в задний модуль.

Для того чтобы сделать жилое пространство более удобным и доброжелательным, большое внимание было уделено окончательному интерьеру кабины в целях придания ему домашнего уюта. Дизайнеры разработали специальный модульный интерьер, спроектированный так, чтобы отвечать конкретным потребностям водителя в течение рабочего дня. Для полноценного ночного отдыха водителю предоставлен настоящий, более толстый, чем раньше, матрас с пружинами (версия «Классика»).

Обновился модельный ряд аудиооборудования. В зависимости от версии кабины она оборудуется: CD + Bluetooth, MP3, USB. В стандартной комплектации для обивки новой кабины применены самые лучшие материалы. Цветовая гамма интерьера тщательно подобрана и делит стилистически внутреннее пространство кабины на два отделения. С одной стороны – рабочая зона. Подбор ма-

RENAULT

териалов и расцветок для нее позаимствованы из автоспорта, в котором Renault имеет давние традиции. С другой стороны – жилая зона, выполненная в спокойных тонах.

Приглашенные на специальный предварительный просмотр кабины водители оценили ее достоинства как днем, так и ночью, высказали свои замечания по дизайну экстерьера и интерьера. Они отмечали, что ключевые идеи проекта заключаются не только в обновленном образе, но и в высокой функциональности кабины.

Новый неподражаемый облик Renault Magnum определяется внешним оборудованием, сочетающим красоту, безопасность и удобство в эксплуатации. С такими деталями, как хромированные накладки, светодиодная светотехника, козырек в качестве стандартного оборудования, указатели габарита, ступеньки для доступа к ветровому стеклу, решетка радиатора, окрашенная в два тона, бампер, состоящий из трех частей, новый Magnum выделяется своей индивидуальностью.

В целом можно сказать, что новая кабина грузовиков Renault Magnum буквально посвящена удобству водителя. Это достигается

множеством эргономических нюансов, облегчающих повседневный труд водителя. Например, управление коробкой передач Optidriver+ смонтировано на рулевом колесе, а сенсорное управление стеклоподъемниками позволяют не отвлекаться от дороги. Как видим, критерии безопасности являются основными для специалистов Renault Truck. И

они находят путь к увеличению безопасности через заботу о водителе.

На обновленный грузовик устанавливается известный с 2006 г. двигатель DXi13 мощностью 460 или 500 л. с., который позволяет увеличить среднюю скорость движения на 4 км/ч относительно автомобилей со старым мотором. Двигатель оснащен высокоэффективным тормозом мощностью 332 кВт. Применение устанавливаемой в качестве опции системы Optibrake+ увеличивает эту мощность до 381 кВт. Даже хорошие водители могут снизить расход топлива вплоть до 5%, если воспользуются дополнительным пакетом Optifuel. Этот пакет в сочетании с роботизированной коробкой передач Optidriver+ по достоинству оценят те, кто обеспокоен потреблением топлива. Система Optifuel Infomax отвечает самым требовательным запросам по контролю расхода топлива. Система Optifuel Training позволяет научиться экономичной манере управления, показывает разницу в расходе топлива при различных манерах езды.

Для магистральных грузовиков Renault применяются такие сервисные программы, как Start & Drive или Renault Trucks 24/24 – специализированной сети обслуживания и ремонта.

Поставки клиентам обновленного грузовика запланированы на вторую половину 2008 г. ■

Андрей КАРАСЕВ

КОММУНАЛЬНЫЙ ГРУЗОВИК ПРЕВРАТИЛСЯ В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЯГАЧ

ТО, ЧТО ШАССИ ГРУЗОВИКОВ ПЕРЕДЕЛЫВАЮТ В СЕДЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ, ДЛЯ НАС НИКАКОЙ НОВОСТЬЮ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ. ТАКИЕ ТРАНСФОРМЕРЫ, СДЕЛАННЫЕ МАСТЕРАМИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ, ТО И ДЕЛО ВСТРЕЧАЮТСЯ НА НАШИХ ДОРОГАХ. НО ЧТОБЫ В БЛАГОПОЛУЧНОЙ И ПРЕСЫЩЕННОЙ ЕВРОПЕ ДОШЛИ ДО ТАКОЙ ЖИЗНИ, – ЭТО ПОЖАЛУЙ, МОЖНО НАЗВАТЬ СЕНСАЦИЕЙ.

И вот именно такое событие и произошло осенью 2007 г., а публичный показ новинки состоялся на Амстердамском шоу грузовиков. Называется седельный тягач Mercedes-Benz Econic NGT 1828. Этот необычный автомобиль с колесной базой 3450 мм создан немецким автогигантом на узлах и агрегатах известного коммунального шасси Mercedes-Benz Econic. Только вместо дизельного был использован силовой агрегат, работающий на газу. Буквы NGT в индексе модели именно это и означают – Natural Gas Technology.

Для чего это сделано? Ответ на удивление прост – экологическая чистота. Дело в том, что экологические требования в европейских странах все время усиливаются, и кроме известных нам норм Euro-4 и Euro-5 уже существуют еще более жесткие правила по эмиссии и шуму, которые приняты и действуют пока что в пределах некоторых мегаполисов. То есть ради нескольких автоперевозчиков, работающих внутри крупных городов, и был разработан этот газовый седельный тягач.

Здесь надо напомнить, что сжигание природного газа в ДВС приводит к уменьшению выбросов CO_2 на 20% по сравнению с самыми «чистыми» дизелями. А если использовать биогаз, полученный в результате переработки сельскохозяйственных отходов, то выбросы CO_2 вообще будут считаться «нулевыми». Также надо отметить, что в выхлопе газового двигателя содержится значительно меньше твердых частиц. Кстати, газовый мотор седельного тягача Econic легко выполняет требования экологического стандарта EEV (Enhanced Environ mentally-friendly Vehicle), который более строг, чем Euro-5.

Итак, Mercedes-Benz Econic NGT 1828 предназначен для внутригородских перевозок в составе автопоезда, а также для междугородных, но на небольшие расстояния. Для оснащения грузовика предлагается два альтернативных варианта газового двигателя: CNG (Compressed Natural Gas или сжатый природный газ), который позволит автомобилю покрывать расстояние до 350 км с одной заправки, и LNG (Liquefied Natural Gas – сжиженный газ), на нем запас хода увеличится до 800 км.

Тягач оборудован 7-литровым двигателем OM 906 LA, имеющим мощность 205 кВт (279 л.с.) и крутящий момент 1000 Нм, и автоматической трансмиссией Allison. «Второй этаж» к стандартной кабине коммунального Econic, спроектированной в стиле восьмидесятых годов, разработали и изготовили специалисты голландской фирмы Estepe. Основным идейным вдохновителем проекта стала крупная транспортная компания Vos Logistics (Нидерланды).

Кроме экологической чистоты и малошумности, новый газовый тягач может сократить расходы автоперевозчика на топливо, что-то между 30 и 60%. Это происходит из-за сегодняшних цен на газ. В частности, сжатый природный газ сегодня стоит 80 евроцентов в пересчете на 1 кг топлива, а спалить его придется на 10% меньше, чем солярки, для того чтобы получить необходимую мощность мотора.

Производство и продажи Mercedes-Benz Econic NGT 1828 начнутся в 2008 г. ■

Владимир ЧЕХУТА

Ваш надежный партнер справится с любым грузом!

на правах рекламы

- Седельный тягач

Цена от 2 100 000 руб.*

- Самосвал

Цена от 2 420 000 руб.*

- Бортовая платформа

Цена от 2 072 000 руб*

Компания "Аларм-Трак" - первый официальный дилер Ford Cargo в России. Ford Cargo представлен широким модельным рядом - седельные тягачи, самосвалы, дорожные грузовики, автовозы. "Аларм-Трак" сотрудничает с ведущими компаниями по дооборудованию грузовых автомобилей с целью создания на их базе строительной и специальной техники, а также различных видов фургонов.
Срок поставки автомобилей - от 2,5 месяцев. Автомобили в наличии.

* Цена указана в российских рублях и является минимальной исходя из объема двигателя и комлпектации. Оплата производится в рублях. Цена действительна на дату публикации.

Feel the difference
Навстречу переменам

Ford

alarmtrucks aT
Официальный дилер **Ford Cargo**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР FORD CARGO

- Продажи
- Сервисное обслуживание
- **NEW!** Trade in: иномарки до 10 лет, отечественные автомобили до 5 лет в обмен на новый автомобиль Ford Cargo

Санкт-Петербург, Озерки, Выборгское ш.23

(812)777-2-777 **www.777-2-777.ru**

ДВЕСТИ ПЯТИДЕСЯТЫЙ

ЕСЛИ В КЛАССЕ «ДО 8 Т ПОЛНОЙ МАССЫ» АВТОМОБИЛИ HYUNDAI УЖЕ НЕ ТОЛЬКО ЗАВОЕВАЛИ ПРОЧНУЮ РЕПУТАЦИЮ, НО И ОБРЕЛИ НЕМАЛУЮ ПОПУЛЯРНОСТЬ, ТО БОЛЕЕ ТЯЖЕЛЫЕ МАШИНЫ КОРЕЙСКОЙ КОМПАНИИ ИЗВЕСТНЫ ГОРАЗДО МЕНЬШЕ. ТАК ЧТО ПОЗВОЛЬТЕ ПРЕДСТАВИТЬ: HYUNDAI HD250, ПОЛНОРАЗМЕРНЫЙ ГРУЗОВИК.

Еще до того, как увидел машину, попытался вспомнить принятую у Hyundai индексация и пришел к выводу, что полная масса машины должна составлять 25 т, а значит – это, скорее всего, 6x2, хотя может быть и 6x4. При ближайшем знакомстве оказалось, что ведущих мостов все же два, а полная масса 28 т. Внешне «двести пятидесятый» и HD72, который катали прошлой зимой, очень похожи, хотя и различаются достаточно сильно. Все выглядит примерно так, как бывает между родными братьями с изрядной разни-

цей в возрасте в многодетных семьях. И уже одно это вызывает некоторую внутреннюю симпатию.

Чтобы закончить тему внешности, остается сказать, что HD250 – грузовик-одиночка, «чистый борт» с тентом. То есть сзади у него тоже борт, а не двери, как это сейчас часто делают. А буксирного устройства нет и в помине. А еще в машине мерещится нечто от КрАЗа... Что за черт! Этот же бескапотный, что может быть общего? Впрочем... По полной длине и величине колесной базы очень похожи. Да и размер шин – 320 Р 508 на дисковых колесах весьма даже привычен. Достоинство, недостаток? Ну, это кому как...

Кабина изнутри... С чем же ассоциируется кабина изнутри? Не с магистральником, хотя спальная полка здесь есть. Из того, на чем пришлось поездить в прошлом году, организация внутреннего пространства больше всего похожа на Volvo FL и Ford Cargo. У последнего, кстати, есть версия 6х4, так что аналогия почти полная. На обеих машинах, в отличие от HD250, есть «городское» остекление нижней части правой двери. Правда, при езде с пассажиром толку от него нет никакого. Но «кореец» с лихвой окупает это прекрасными зеркалами с электроподогревом.

Очень порадовало водительское сиденье: слева имеются две ручки, вращением которых можно поднять-опустить либо переднюю, либо заднюю часть подушки, либо и ту, и другую вместе. А если учесть, что руль и по высоте, и по наклону регулируется, то вообще получается чудесно. А вот «спальная плоскость» озадачила. И то, что нет матраца, – не вопрос. Машину едва пригнали, может, и лежит где ни то в «ЗИПе»...

Однако же... Жгут-другой поперек «спальни» уложен. Включим воображение, представим себе матрас там, где его нет, и... И получается «Принцесса на горошине». Смех смехом, но какая ни то проставка, вроде листа оргалита с прибитыми реечками, чтоб не прогибался, не помешала бы.

Помнится, несколько лет назад (а ведь около десяти... С ума сойти!) довелось прокатиться на Tractor той же фирмы. Кто учил в школе английский, уже поняли: речь идет попросту о тягаче. Остается добавить, что это был полноразмерный седельник 4х2. Там меня поразили две вещи: «ручник» на вытяжной кнопке вроде той, какой включались фары на ЗиЛ-130 и ГАЗ-53, и то, что все вспомогательные клавиши на панели управления и двери имели совершенно микропиперные хода: ну прямо сенсорное управление! Тогда мне это дело не понравилось: чай, не по зеркалу ездим! На наших дорогах эдак можно что-нибудь за минуту раз десять включить-выключить! Надо ли говорить, куда я полез первым делом на HD250?

«Ручник» оказался таким же прикольным. Но... Это, конечно, не солидная рукоять российского автомобиля, и не Т-образная рукоять «европейца», а действительно кнопка. Тем не менее, она вытяжная, и перепутать «включено» с «выключено» даже с первого взгляда сложно. А клавиши оказались обычными. Вполне «совковыми». Правда, срабатывают по-европейски! На нем, кстати, не оказалось ни электростеклоподъемников, ни других заморочек. Хорошо, плохо? Решайте сами. Но я бы предпочел иметь возможность и закрыть стекло правой двери, и заблокировать ее замок одним-двумя тычками пальца. Тем более что лазить туда через моторную нишу не особо удобно.

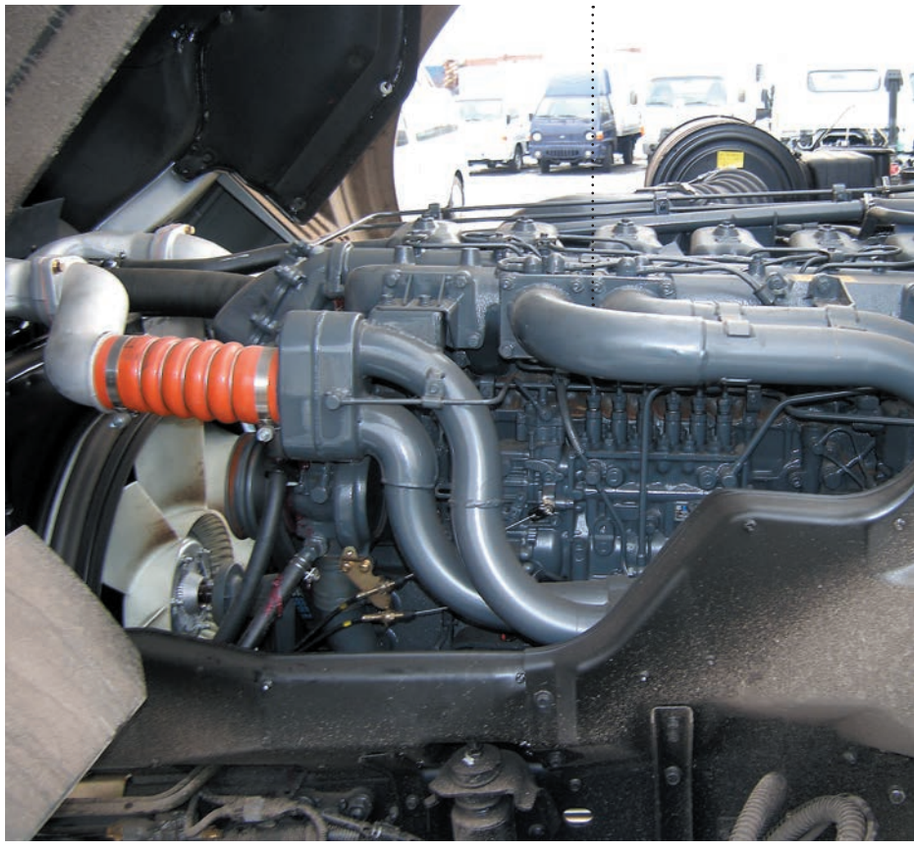
Еще одна особенность – «ручной газ» и «прогревочный» режим горного тормоза. Нажал клавишу – клапан на выхлопе закрылся, и мотор греется. Еще нажал – все открылось, и дизель не греется. На

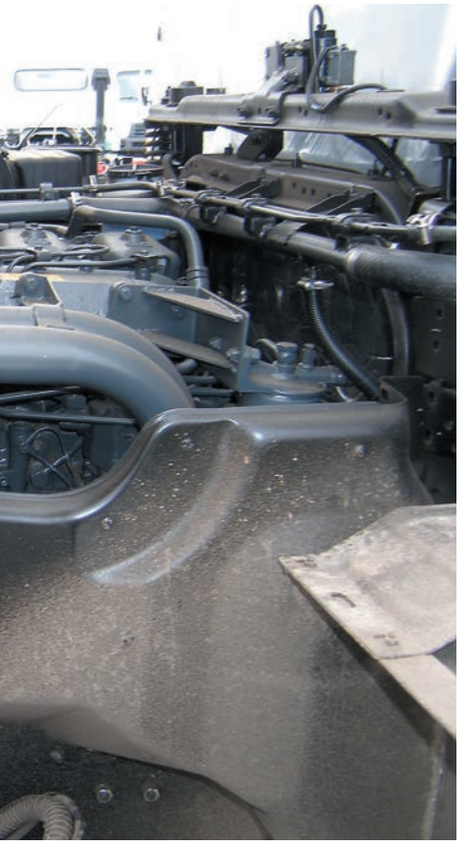
Volvo FL, к примеру, все автоматика решает. Здесь надо пальцем ткнуть. Что лучше? Кто помоложе засмеется, старшие поймут: да не знаю я! Клиентура, водители, груз, маршруты – у всех разные.

Попробую подвести итоги. В данном исполнении – тяжелый горожанин. Невзирая на другой интерьер кабины, очень похож на Volvo FL. Правда, чертовски длинный и с чертами КрАЗа. В смысле простоты. Опять же 6х4, а при нужде можно и дифференциалы заблокировать. С другой стороны, можно и по трассе ездить. У мотора мощности хватает. Но! Во-первых, передач маловато, а во-вторых, там все же с прицепом лучше. Так что мне достался «горожанин». Правда, я думаю, что это не единственная версия Hyundai HD250. Должны быть у такой солидной фирмы и коробочки для трассы, и шасси с буксирным устройством.

Что пожелать? Я бы такую машину с изотермой заказывал. То, что нуждается в тенте, обычно трех осей не требует – хватает двух. А тяжелые вещи – соки, воды, пиво... и т.д., их лучше везти в тепле. Что еще? Зеркала по евростандарту. Всех дел-то, одно над ветровым стеклом добавить! Затраты копеечные, а денег может сэкономить изрядных. Наконец, третье: матрац. Хоть кусок поролона в тряпке! Но на ровной панели, а не на жгутах проводки. ■

Алексей ВИНОГРАДОВ





Краткая техническая характеристика Hyundai HD250

Габариты (длина х ширина х высота), мм	11 700 х 2495 х 2975
База, мм	5750+1300
Снаряженная масса шасси, кг	8765
Максимальная разрешенная масса, кг	27 900
Двигатель	D6AC
Рабочий объем, см^3	11 149
Номинальная мощность, л.с.	340
Максимальный крутящий момент, кгсм	148
Емкость бака, л	400

НОВОЕ ЛИЦО ГРУЗОВИКОВ МАЗ-MAN

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ МИНСКОГО СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ МАЗ-MAN, НАЧИНАЯ С ВЫПУСКА ПЕРВОГО СЕДЕЛЬНОГО ТЯГАЧА В 1998 ГОДУ, ПОСТОЯННО ПОЗИЦИОНИРОВАЛИСЬ КАК ДАЛЬНИЕ И НЕМНОГО БЕДНЫЕ «РОДСТВЕННИКИ» ЗНАТНОГО МЮНХЕНСКОГО РОДА. ОНИ КОНСТРУИРОВАЛИСЬ ПО ПРИНЦИПУ: ОСНОВНЫЕ УЗЛЫ (ДВИГАТЕЛЬ, КОРОБКА ПЕРЕДАЧ И КАБИНА) – ИМПОРТНЫЕ, А ОСТАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ МОГУТ БЫТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ. КОНЕЧНО, ЭТО ДАВАЛО СВОИ ПЛОДЫ, ВЕРНЕЕ, ЗАКАЗЫ, ТАК КАК МНОГИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ БЫЛИ НЕ ПРОЧЬ ПРИОБРЕСТИ ПОЧТИ ЧТО MAN И СО СКИДКОЙ.

Производственные принципы белорусского СП никуда не исчезли, только вот «обличье» машин стало совершенно иным. Сегодняшний грузовик МАЗ-MAN по-прежнему оборудуется двигателем от MAN Nutzfahrzeuge и трансмиссией ZF, но кабина теперь устанавливается от своего первого учредителя – МАЗ. Дело в том, что немцы полностью перестроились на выпуск тяжеловозов диапазона MAN TGA и продали всю технологическую оснастку на старую кабину серии F2000 в Азию. По этой причине поставки привычных кабин минчанам были полностью прекращены еще в прошлом году. Руководство МАЗ-MAN пыталось проработать возможность приобретения тех же кабин в Китае, но оказалась точно как в той поговорке: «За морем телушка полушка, да перевоз дорог». То есть цена кабины F2000 азиатского изготовления была ниже, чем в Германии, но доставка делала ее малопривлекательной.

Так что мы становимся свидетелями развития нового семейства грузовиков МАЗ-MAN. Эти машины

Подъемная ось МАЗ-MAN 751268

совместного предприятия, как ожидается, должны подвергнуться рестайлингу. Задача, которую поставили перед минскими конструкторами – это сделать автомобиль МАЗ-MAN (укомплектованный кабиной МАЗ) непохожим на своих белорусских родственников. Как видно, получилось пока что из этого не густо – убрали буквы МАЗ-MAN с решетки и «бычка» поставили в загон в форме усеченного ромба. Да, «черепаший» темп продемонстрировали минчане за год работы в этом направлении, но будем надеяться, что они сделают-таки что-нибудь оригинальное снаружи и внутри мазовской кабины и придумают емкое название своему новому семейству грузовиков.

А пока мы можем порадоваться осенней премьере – нетрадиционному самосвалу МАЗ-MAN-751268 (8х4) с задней подъемной и самоустанавливающейся осью. Этот уникальный тяжеловоз не имеет аналогов с грузовиками других фирм. Он оснащен двигателем MAN D 2866 LF 31 (Euro-3) мощностью 410 л.с., 16-ступенчатой механической коробкой передач ZF16 S 181, однодисковым сухим сцеплением Valeo с гидравлическим приводом, антиблокировочной системой (ABS) и антипробуксовочной системой (ASR). Грузоподъемность самосвала – 29 000 кг. Объем платформы (собственного производства МАЗ-MAN) составляет 17 м^3. Полная масса машины – 44 000 кг.

Седельный тягач МАЗ-MAN

Необычность самосвала заключается в наличии в его конструкции дополнительной задней подъемной самоустанавливающейся оси. Наличие этого моста позволяет увеличить тяговую динамику автомобиля на сложных участках дороги. Если поднять заднюю ось, то нагрузка перераспределится на ведущие мосты и, следовательно, увеличивается сцепление машины с дорожным полотном. После выезда на хорошую дорогу и достижения скорости 15 км /ч подъемный мост опустится автоматически. При движении самосвала без груза задняя ось также находится в поднятом положении. Это дает возможность экономить топливо – примерно 2 л/100 км, да и шины меньше изнашиваются.

Этот четырехосник, построенный по оригинальной МАЗ-МАНовской идее, будет дешевле аналогичного самосвала такой грузоподъемности, но собранного по «классической» компоновочной схеме (две оси впереди и две оси сзади). А довесить это ценовое преимущество должна бюджетная стоимость кабины и платформы белорусского производства.

А закончить статью я хотел бы информацией, что белорусское СП «МАЗ-MAN» подписало долгожданное соглашение с немецкой фирмой MAN Nutzfahrzeuge о начале сборки в Минске грузовиков с использованием деталей и узлов диапазона TGA. ■

Владимир ЧЕХУТА

НОВАЯ SETRA TOPCLASS 400

НОВЫЙ АВТОБУС SETRA TOPCLASS 400 БЫЛ ВПЕРВЫЕ ПРЕДСТАВЛЕН ШИРОКОЙ ПУБЛИКЕ НА ПРОШЛОГОДНЕЙ ОСЕННЕЙ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ВЫСТАВКЕ BUSWORLD В БЕЛЬГИЙСКОМ ГОРОДЕ КОРТРЕЙК. МАШИНА ПОЛУЧИЛА БОЛЕЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЭКСТЕРЬЕР. ОДНАКО ПОЗИЦИЯ КОМПАНИИ ОСНОВАНА НЕ НА ИЗМЕНЕНИИ ВНЕШНЕГО ВИДА АВТОБУСА, А НА СОХРАНЕНИИ УЗНАВАЕМОСТИ МАРКИ. НОВЫМИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ.

Представленный автобус полностью соответствует этой концепции, озвученной менеджером Setra Omnibusse Вернером Стайбом. Технические решения, представляющие собой предмет гордости разработчиков, служат обеспечению максимально возможной безопасности. Впервые их реализовали в моделях S 416 HDH и S 415 HD. На этих автобусах установлены модули безопасности. Это специально разработанная конструкция, которая в случае фронтального столкновения смещается вместе с сиденьем водителя назад.

Конструкция оснащена встроенной системой поглощения энергии удара. Взаимодействие силовой структуры и системы поглощения энергии тщательно оптимизировалось на компьютерных моделях при анализе бесчисленных симуляций столкновения. Результатом этой работы стало существенное увеличение безопасности водителя и сопровождающего персонала. Эффективность новой системы безопасности подтверждалась при многочисленных экспериментальных столкновениях.

Конструкция поглощения энергии удара и конструкция смещения зоны водителя – элементы новой системы безопасности Front Collision Guard (FCG), которая предоставляет дополнительную защиту в соответствии с правилами ECE-R 93. Этот стандарт предусматривает также большую защиту и для других участников столкновения. Таким образом, эти три буквы – FCG, будут в будущем олицетворять самый высокий уровень безопасности для водителя и пассажиров туристических автобусов Setra.

Однако аварии лучше предотвращать, чем смягчать их последствия. Поэтому конст-

S 415 HD
SETRA
UL M 415

рукторы нового автобуса специально позаботились об активной безопасности и представили новинки в этой области. Например, при повороте руля новый оптический элемент, расположенный на фронтальной стороне, освещает дорогу перед автобусом. При скорости ниже 40 км/ч включение указателя поворота или руление автоматически активизирует передние противотуманные фары, которые дополнительно освещают поворот.

В дополнение к этому автобусы TopClass 400 теперь оснащаются датчиками освещенности и дождя, которые автоматически реагируют на изменение погодных и внешних условий, требующих включения фар или стеклоочистителя ветрового стекла.

Верхние передние габаритные огни автобуса изготовлены с применением светодиодов, требующих, как известно, гораздо меньше электроэнергии намного более долговечных, чем лампы накаливания. Новая система управления стеклоочистителем ветрового стекла уменьшает скорость движения дворника в самой верхней зоне перед изменением направления движения. Благодаря этому шум при работе стеклоочистителя значительно снижается.

Еще одно улучшение не заметно снаружи, но тем не менее хорошо ощущается при нажатии на педаль акселератора. Теперь автобусы компании располагают большей мощностью, что, несомненно, позволит им непринужденно преодолевать горные подъемы. Под разработанной заново крышкой моторного отделения (которая не больше поднимающейся крышки и при открывании поворачивается, защищая, таким образом, от попадания дождевой воды) устанавливают гораздо более мощные двигатели. Для автобусов моделей S 415 HD, S 415 HDH, S 416 HDH и S 417 HDH предлагаются шестицилиндровые рядные дизели OM 457 LA, развивающие 428 л. с. (315 кВт) мощности и крутящий момент 2100 Нм или 455 л. с. (335 кВт) при 2200 Нм соответственно.

Кроме этого автобусы серии HDH могут быть оснащены V-образным восьмицилиндровым дизелем OM 502 LA мощностью 503 л. с. (360 кВт) с крутящим моментом 2300 Нм. Этот двигатель является стандартным для двухъярусного туристического лайнера S 431 DT. На компактную модель автобуса S 411 HD устанавливают двигатель V6 модели OM 501 LA мощностью 408 л. с. (300 кВт) и крутящим моментом 1900 Нм. Все двигатели соответствуют экологическому стандарту Euro-4, и могут быть доработаны до соответствия стандарту Euro-5. Также дополнительно к известной коробке передач ZF-AS Tronic автобусы могут получить новейшую механическую 8-ступенчатую автоматизированную коробку передач GO 240-8 PowerShift.

Новая Setra TopClass 400 увеличилась в размерах: длина автобуса возросла на 200 мм. Львиная доля прироста (14 см) пришлась на увеличение пространства, отданного водителю. Такая дань безопасности позволяет предоставить водителю больше удобства благодаря увеличению регулировок положения сиденья. Также на 7 см увеличилось пространство, предоставленное сопровождающему лицу. Теперь по пространству для ног его место соответствует категории «четырех звезд».

Колесная база автобуса S 415 HDH увеличена на 100 мм. Общая длина этой трехосной машины теперь составляет 12,3 м. Место отдыха водителя переместилось за второй вход. У автобусов моделей S 415 HDH, S 416 HDH и S 417 HDH появилось еще одно место для второго сопровождающего лица. У этих моделей стали более комфортабельными посадка и выход через зад-

нюю дверь. Двухэтажные автобусы с увеличенной высотой потолка серии HDH имеют дополнительный аварийный выход.

Разработчики новой модели Setra TopClass 400 уделили пристальное внимание комфортабельности поездки пассажиров. Для них автобусы могут оснащаться системой контроля опрокидывания. Система автоматически подавляет боковую раскачку автобуса и гарантирует более безопасное движение на извилистых дорогах. Также впервые автобусы TopClass 400 оснащаются поддерживающей задней осью с независимой подвеской. О преимуществах независимой подвески в улучшении плавности хода говорить излишне. Конструкторы автобуса благодаря применению новой подвески сэкономили 160 кг веса.

Снижение собственной массы автобуса было достигнуто и за счет других мер. Конструкторы переработали буквально каждую деталь. Несмотря на структуры безопасности, увеличивающие массу и размеры автобуса, он стал легче на 1%. Так, для снижения веса пожертвовали откидной створкой багажного отделения с левой стороны.

Ушла в прошлое резиновая окантовка ветрового стекла. Это улучшает аэродинамику и, следовательно, уменьшает расход топлива. Применение новых светотехнических приборов способствовало изменению внешнего облика автобуса. Дизайнеры постарались сделать его более дружелюбным, заложив в черты фронтального экстерьера «улыбку».

При изменении облика в первую очередь учитывалось удобство водителя. Удобство управления автобусом становится все более сопоставимо с управлением легковым автомобилем. Для облегчения труда водителя разработан специальный джойстик, покрытое кожей многофункциональное рулевое колесо с интегрированными кнопками и новая панель приборов с трехмерной графикой, облегчающая восприятие визуальной информации.

С точки зрения набора систем безопасности новый автобус Setra TopClass 400 – лучший в классе, то есть оснащен самыми современными решениями в этой области. Все автомобили стандартно оснащаются дисковыми тормозами, а также: электро-пневматической тормозной системой (EBS), антиблокировочной тормозной системой (ABS), системой контроля буксования при ускорении (ASR), системой помощи при торможении (BA) и системой стабилизации (ESP).

По специальному запросу клиентов компания с 2005 г. устанавливает на свои автобусы систему адаптивного круиз-контроля (ART). Она уменьшает напряжение водителя при движении по автомагистралям, поскольку автоматически обнаруживает движущийся перед автобусом с более низкой скоростью автомобиль и уменьшает скорость, поддерживая заданную заранее водителем дистанцию. Также с 2005 г. на автобусы Setra в качестве стандартного оборудования устанавливается система ограничения непрерывного торможения (DBL). Система автоматически не дает разогнаться автобусу выше установленной скорости в 100 км/ч при движении накатом на спусках.

Еще одной системой, устанавливаемой опционально, является SPA, помогающая при смене полосы движения. Система посредством видеокамеры обнаруживает двигающейся в опасной близости соседний автомобиль.

Если водитель автобуса захочет перестроиться перед движущимся рядом автомобилем, он будет предупрежден незаметно от пассажиров вибрацией своего сиденья. Если существует опасность при перестроении на левую полосу – включается левый электродвигатель и соответственно, вибрирует левая сторона сиденья, на правую – правый и правая. Система активизируется при скорости движения свыше 70 км/ч.

Для комфортного путешествия пассажиров сиденья имеют поддержку спины, к их услугам системы мультимедиа, разнообразные кухонные приспособления и уникальная стеклянная крыша над центральным проходом.

Семейство TopClass 400 включает в себя модели S 411 HD Club Bus длиной 10,16 м, 12,2-метровую S 415 HD, трехосные автобусы с высоким уровнем пола: S 415 HDH (12,3 м), S 416 HDH (13,19 м) и S 417 HDH (14,05 м).

Флагманом модельного ряда является двухпалубная модель S 431 DT длиной 13,89 м. Автобус S 417 разработан специально для североамериканского рынка и соответствует национальным стандартам этой страны. Для стран с правосторонним движением выпускается автобус S 415 HD. ■

Андрей КАРАСЕВ

У NEOPLAN НОВЫЙ CITYLINER

КОМПАНИЯ NEOPLAN ВЫПУСТИЛА НОВУЮ ВЕРСИЮ ТУРИСТИЧЕСКОГО АВТОБУСА CITYLINER. НАПОМНЮ, ЧТО ДЕБЮТ ЛАЙНЕРА NEOPLAN CITYLINER HD ПРОИЗОШЕЛ НА ГАННОВЕРСКОМ ШОУ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА IAA-2006. И ВОТ В КОНЦЕ 2007 ГОДА НЕМЕЦКАЯ ФИРМА ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА ТРЕХОСНУЮ МОДИФИКАЦИЮ «С» С УВЕЛИЧЕННОЙ НА 75 СМ ГАБАРИТНОЙ ДЛИНОЙ, КОТОРАЯ ТЕПЕРЬ ДОСТИГАЕТ 12,99 М, ВЫСОТА АВТОБУСА 3,68 М, А ШИРИНА 2,55 М. НО И ЭТО ЕЩЕ НЕ ВСЕ. КТО СКАЗАЛ, ЧТО 13 М ДЛИНЫ – ПРЕДЕЛ ДЛЯ АВТОБУСОВ. И НЕМЕЦКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ВЫКАТЫВАЕТ УДЛИНЕННУЮ ВЕРСИЮ – CITYLINER HDL. ОНА НА МЕТР ДЛИННЕЕ, ЧЕМ «ЦЭШКА», ЧУТЬ ВЫШЕ – 3,725 М, А ПОЛНАЯ МАССА НА 200 КГ БОЛЬШЕ И СОСТАВЛЯЕТ 26 Т ПРИ СНАРЯЖЕННОЙ МАССЕ АВТОБУСА L-КЛАССА – 15,6 Т.

Рабочее место водителя первого Neoplan Cityliner N116

Рабочее место водителя нового Cityliner HDC. Почувствуйте разницу!

Элегантная новинка Cityliner HDC комбинирует в себе компактность двухосного предшественника с большим, чем у двухосного автобуса, объемом и простором и высокую плавность движения как у флагмана Starliner. Кстати, внешний вид этих пассажирских машин также очень похож. Здесь уже можно говорить о тенденции – «заточенный», как у зубила, перед автобусов стал отличительной особенностью всех новых лайнеров NEOPLAN.

Внутреннее пространство машины выглядит довольно просторно, в отделке салона использованы только высококачественные материалы, установлены комфортабельные мягкие кресла KIEL AVANCE 1020. Пассажировместимость Cityliner HDC может варьировать от 55 человек (3-звездная версия) до 50 при 4-звездном размещении с интервалом между креслами 830 мм. Также возможен вариант «люкс» или все 5 звезд, в котором всего 46 кресел и расставлены они с шагом 900 мм. Багажное отделение трехосного Cityliner HDC имеет объем 10,3 м^3, а Cityliner HDL – 11,4 м^3. В оснащение лайнера входит весь стандартный набор «туриста»: отопитель, установка климат-контроля, туалет, холодильник,

Ксеноновые фары – дань не моде, а безопасности

Так выглядел музыкальный центр первого автобуса

Поворотная третья ось

Система впрыска Common Rail

Амортизатор переменной жесткости в разрезе

DVD-проигрыватель, два ЖКИ-монитора и MP3-проигрыватель Apple I-Pod.

NEOPLAN Cityliner C комплектуется двигателем MAN D 2676 LOH Common Rail мощностью 480 л.с. с крутящим моментом 2300 Нм при 1400 об/мин. Но этот двигатель – опция. В стандарте машины собираются с двигателями D2026 мощностью 400 и 440 л.с. Благодаря технологии EGR, системе MAN PURE DIESEL и фильтру MAN PM-KAT® силовые агрегаты соответствуют требованию Евро-4. В тандеме с мотором 480 л.с. работает 12-ступенчатая автоматизированная коробка передач MAN TipMatic с функцией Easy Start (легкий старт). В стандартной комплектации с двигателем 400 или 440 л.с.

Самый первый Neoplan Cityliner N116 1971 года выпуска. Длина – 12 м, ширина – 2,5 м, высота 3,46 м

Neoplan для одной из команд Формулы-1

агрегатируется 6-ступенчатая механическая КПП ZF с пневмоусилителем переключения передач. Так как усилие прилагать при таком сервоприводе не надо, то рычаг КПП выведен на консоль торпедо и представляет из себя что-то вроде джойстика.

Задняя управляемая ось имеет независимую подвеску, как и передняя, и оснащена системой электрогидропривода EHLA (electrohydraulic steering axle). Суть ее в том, что при маневрировании на малых скоростях третья ось является подруливающей, как на многих автомобилях и автобусах. Но при наборе скорости система EHLA блокирует третью ось в положении «прямо», улучшая курсовую устойчивость автобуса. На автомобилях с жесткими рулевыми тягами на третьей оси такое невозможно. Система EHLA является проверенным временем техническим решением, уже доказавшим свою эффективность в других моделях автобусов NEOPLAN. Она дает довольно длинной машине небольшой радиус поворота, облегчает процесс маневрирования и минимизирует износ шин.

Опционально новый лайнер может оснащаться пневмоподвеской с электронной системой CDS (Comfort Drive Suspension), которая изменяет жесткость амортизаторов в зависимости от нагрузки, качества дорожного покрытия, скорости движения машины и крутизны поворота, обеспечивая наилучшее сцепление колес с дорогой. Это значительно увеличивает комфорт поездки и ее безопасность.

Салон для пассажиров – верх комфорта

Но на этом список электронных «довесок» у Cityliner HDC не заканчивается. Для повышения безопасности автобус также комплектуется системой EBS, ограничителем максимальной скорости MSC (Maximum Speed Control), адаптивным круиз-контролем ACC и сканером дорожной разметки LGS (Lane Guard System). Еще одним фактором, повышающим безопасность движения машины, стали новые изогнутые блок-фары, оснащенные биксеноновыми лампочками. ■

Дмитрий ЖИГУЛЬСКИЙ, Владимир ЧЕХУТА
Фото автора и Neoplan Bus Group

Shell
HELIX
Моторные масла

Одолень-авто
Официальный дистрибьютор Shell

143981, МО,
г. Железнодорожный,
ул. Центральная, вл.104
Тел.: (499) 940-91-11,
(498) 664-14-26
www.odolen.ru

ЧУСОВСКАЯ РЕССОРА

-надежная опора Вашего автомобиля

ОМК ЧМЗ

Телефоны региональных складов ОАО "ЧМЗ":
г.Екатеринбург, (34369) 31-5-31, (343) 378-65-53, delta-e@sky.ru
г.Ижевск, (3412) 75-10-97, 76-00-85, dal_office@udmnet.ru
г.Иркутск, (3952) 30-49-13, dal38@irmail.ru
г.Кемерово, (3842) 57-15-94, 57-06-16, lorry@tck.ru
г.Москва, (495) 223-70-02, ф. 225-44-01, divavin@mail.ru
г.Набережные Челны, (8552) 39-76-13, 39-76-15, dal-chelny@mail.ru
г.Н.Новгород, (8312) 759-767, npn@npn.nnov.ru
г.Новосибирск, (383) 347-56-92, 213-06-26, sutpk-nsk@mail.ru
г.Ростов-на-Дону, (863) 224-09-10, 224-58-33, 223-05-06, avto_souz@mail.ru
г.Омск, (3812) 57-78-75, 57-78-70, promavtohim@nm.ru
г.Пермь, (3422) 69-59-92, delta-p@permonline.ru
г.Самара, (846) 265-51-04, 225-05-97, snab-s.63@mail.ru
г.С-Петербург, (812) 448-07-74, progres@rol.ru
г.Тюмень, (3452) 21-35-80, sytpk@tyumen.ru
г.Хабаровск, (4212) 34-30-54, 35-56-44, ressora2004@mail.ru
г.Ульяновск, Саратов, (8422) 69-11-19, 69-29-39, 65-25-40, info@avankap.ru
г.Уфа, (3472) 64-88-51, deltaufa@yandex.ru
г.Челябинск, (3512) 55-91-47, 25-91-90, cat7@mail.ru
г.Чусовой, (34256) 3-02-79, 3-04-07, ressora@permonline.ru; 5-11-05, 5-11-06, sutpk@permonline.ru
г.Красноярск, (3912) 64-96-13, rinat-sadereev@yandex.ru

www.chmz.ru

MAN Lion's Regio

Данная модель на складе в Москве

Новое поколение междугородных рейсовых автобусов

- ПРОДАЖА НОВЫХ И Б/У АВТОБУСОВ СО СКЛАДА
- ПРОДАЖА ДВИГАТЕЛЕЙ MAN
- СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ • ЗАПЧАСТИ • ЛИЗИНГ

Партнерская сеть МАН в России

Москва: Ростехно (495) 659 24 27, ИЛАРАВТО (495) 785 62 64, Траксервис 36 (495) 514 05 68, Предприятие АГРО (495) 730 80 58, Интертранссервис (495) 661 28 02, **Аксай:** Юг Трак Сервис (863) 505 49 42, **Волгоград:** Компания ВАЛ Зубр (8442) 36 22 22; **Воронеж:** Евротрак Центр Черноземье (473) 220 48 92; **Екатеринбург:** Уралтраксервис (343) 216 77 82; **Ижевск:** Коммерческий транспорт Удмуртии (3412) 63 78 00; **Казань:** МАН Центр Казань Лига (843) 511 16 16; **Калининград:** КёнигТракСервис (4012) 63 51 35; **Краснодар:** Кубаньгрузсервис (861) 234 05 60; **Новосибирск:** Сибирский технический центр МАН (383) 335 05 05/06/07; **Нижний Новгород:** Центр грузовых автомобилей (831) 461 86 45; **Пермь:** ПРАЙД-МОТОРС (342) 241 59 14; **Самара:** Трак Центр (8462) 26 63 44; **Смоленск:** Транзит-В (481) 241 75 72; **Тольятти:** Бизнес-Транс (8442) 20 78 65; **Тюмень:** Верра-Моторс Трак Тюмень (3452) 28 42 34; **Уфа:** ЕвроТранс (347) 291 28 81; **Челябинск:** СТО Молния (351) 262 70 82; **Энгельс:** Мир импортных грузовиков (8453) 75 33 11

Генеральный импортер в России ООО «МАН Автомобили Россия»

Генеральный импортер в России
ООО «МАН Автомобили Россия»
Адрес: 125476, Москва, ул. Василия Петушкова, д. 3.
тел.: +7 (495) 258-39-45/46 Факс: +7 (495) 258-39-77
www.man-mn.ru, e-mail: bus@ru.man-mn.com

Центр продаж: моск. обл. г. Ногинск,
142407,51-й км автодороги
Москва – Н. Новгород
Тел.: (495) 725 65 93
Факс: (495) 725 65 94

MAN NEOPLAN

Товар сертифицирован. На правах рекламы.

ВТОРОЙ ЭШЕЛОН НИЖЕГОРОДСКОГО АВТОСТРОЕНИЯ

ГОВОРЯ О НИЖЕГОРОДСКОМ РЕГИОНЕ КАК ОБ ОДНОМ ИЗ КРУПНЕЙШИХ ЦЕНТРОВ АВТОСТРОЕНИЯ РОССИИ, ОБЫЧНО ИМЕЮТ В ВИДУ ГОРЬКОВСКИЙ АВТОЗАВОД. И ЭТО СПРАВЕДЛИВО. ВМЕСТЕ С ТЕМ ВСЕ БОЛЕЕ ЗАМЕТНЫМИ СТАНОВЯТСЯ СРАВНИТЕЛЬНО МОЛОДЫЕ КОМПАНИИ. СРЕДИ НИХ НА ПЕРВЫЙ ПЛАН ВЫШЛА ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА «САМОТЛОР-НН».

СТУПЕНИ РОСТА

За годы своей деятельности нижегородское предприятие «Самотлор-НН» из достаточно скромной тюнинговой фирмы превратилось в мощную промышленную группу, включающую в себя целый ряд заводов, специализирующихся на выпуске автомобильной техники. Первые шаги на поприще автобизнеса предприятие сделало в 1996 г. Именно тогда приняли решение о создании компании, специализирующейся на производстве автомобилей медицинского назначения, способных стать, если потребуется, операционной на колесах и спасать жизни людей. Тем более что парк машин «скорой помощи», не обновлявшийся со времен перестройки, успел изрядно износиться и обветшать.

Проанализировав опыт коллег из Германии и Финляндии, а также вооружившись собственными идеями, специалисты «Самотлор-НН» в 1998 г. представили свой первый автомобиль для оказания скорой медицинской помощи. Создавать его было непросто по многим причинам, и прежде всего потому, что отсутствовали стандарты. В результате были разработаны и изготовлены три типа автомобилей – для линейной службы, интенсивной терапии и реанимации.

В настоящее время модельный ряд охватывает автомобили «скорой помощи» всех классов: реанимобили, неонатально-реанимационные машины (реанимация новорожденных); передвижные лаборатории и пункты медицинского освидетельствования, реанимационно-эвакуационные комплексы; транспорт для перевозки людей с ограниченными физическими возможностями. При их разработке был учтен опыт многолетнего сотрудничества и технологии ведущих мировых компаний, специализирующихся в этой области.

Volkswagen, превращенный на «Самотлор-НН», в «скорую помощь»

Реаниамобиль на базе Ford Transit

IVECO Daily, выполняющий функции мобильной реанимации

На фирме «Семар» стандартные полуторки «Газель» становятся 15-местными автобусами

«Семар 3234» получает более просторный, чем у стандартной «Газели», кузов

Производство автомобилей «скорой помощи» – особенное. Во-первых, оно мелкосерийное. Во-вторых, выпускаемая продукция должна соответствовать очень многим требованиям – от Госстандарта до Минздрава. Но и это еще не все. В «Самотлор-НН» ведется постоянная работа над совершенствованием качества выпускаемой продукции, а также постоянный учет всех требований и рекомендаций заказчиков. Медицинские автомобили производятся в соответствии со всеми требованиями, что подтверждено соответствующими документами. Техника, выпускаемая нижегородцами, по праву считается лучшей в своем классе, а фирма стала крупнейшим и единственным производителем автомобилей медицинского назначения, производимых в соответствии с ОСТом № 91500-02, утвержденным Министерством здравоохранения России.

Модельный ряд создается на базе автомобилей «Соболь», «Газель», «Волга», а также иностранных Ford, Citroen, IVECO, Mercedes-Benz, Volkswagen, Renault. Применение современных высококачественных материалов снижает затраты на обслуживание и ремонт салона. Кузов автомобиля проходит дополнительную антикоррозийную обработку. Особое внимание в машинах «скорой помощи», производимых «Самотлор-НН», уделено безопасности пассажиров за счет жесткости и прочности высокой (до 1900 мм) крыши, в конструкции которой применен металлический каркас. Для всех моделей разработаны модификации в «северном», «арктическом» и «тропическом» исполнениях: по специальному заказу в салоне устанавливаются автономные отопители, подогреватели двигателя и кондиционеры фирмы Webasto, а также двойное остекление.

В производстве машин используются современные пластиковые материалы и гидроизоляция швов, что облегчает мытье и дезинфекцию салона. Стены и потолок имеют специальную изоляцию, повышающую эффективность обогрева или охлаждения и снижающую уровень шума внутри салона. В соответствии с заказом автомобили оснащаются отечественным или импортным медицинским оборудованием. Обилие и разнообразие полок и шкафчиков облегчают работу персонала с оборудованием, приборами и медикаментами. Тесное сотрудничество со специалистами и практикующими врачами экстренной медицины России позволяет вести перспективные разработки и находить верные решения при проектировании и производстве новых образцов медицинского транспорта.

Здесь сваривают кузов микроавтобуса

Оборудование для изготовления внутренних отделочных панелей

Окрасочная камера

Неудивительно, что автомобили «скорой помощи», выпускаемые «Самотлор-НН», привели к настоящему прорыву в этом секторе рынка – с качеством нижегородской компании не может состязаться ни одно российское предприятие. Более 15 тыс. спасающих жизнь автомобилей, выпущенных «Самотлор-НН» за 11 лет, активно работают во всех уголках России и в ближнем зарубежье. Работа компании в этом направлении отмечена многими высшими национальными и международными премиями.

ПОД БРЕНДОМ ПРОМГРУППЫ

В 2003 г. образована промышленная группа «Самотлор-НН». ООО «Самотлор-НН» (основное производство в Автозаводском районе Нижнего Новгорода) стало головным предприятием холдинга. Его основная продукция – транспортные средства медицинского назначения, автомобили и автобусы для перевозки людей с ограниченными фи-

Окрашенный кузов ждут отделочные работы

Сборка маршрутных автобусов «Семар 3234»

Маршрутный автобус Ford Transit «Автолайн»

зическими возможностями, городские автобусы малого класса. Здесь «обкатывают» новые технологии, разрабатывается дизайн и конструкции новых и перспективных моделей автомобилей и автобусов.

Два завода расположены в Нижегородской области. Завод стеклопластиковых изделий в Балахне, помимо компонентов из стеклопластика, выпускает современные 18-местные автобусы «Форд Транзит Автолайн 3236». ЗАО НПП «Семар» находится в Семенове. Он располагает законченным циклом кузовного производства и специализируется на производстве автобусов малого и среднего класса, а также автомобильной техники специального назначения. На его площадях размещены сварочное, прессовое, окрасочное, швейное, сборочное и другие производства.

В 2006 г. холдинг пополнился еще двумя подразделениями – ООО «Берегиня Люкс» в Ульяновске, выпускающим недорогие и надежные медицинские автомобили повышенной проходимости на шасси УАЗ, а также ООО Нижегородпромкомплект, находящимся в непосредственной близости от Нижнего Новгорода. Генеральный директор холдинга Николай Сандугей является автором, а ООО «Самотлор-НН» – правообладателем восьми патентов на промышленные образцы, из них пять патентов выдано на образцы, относящиеся к автомобилям «скорой медицинской помощи». Современные цеха и административные здания группы занимают 38 тыс. м^2 и располагаются на территории 17 га. Производственная мощность компании составляет 11 тыс. единиц автотехники в год. Например, в 2006 г. было выпущено 9450 машин. В промгруппе, кстати, трудятся около 1100 человек.

Второе важное направление работы холдинга «Самотлор-НН» – выпуск на НПП «Семар» автобусов малого и среднего класса. Их разработка велась с учетом самых последних тенденций рынка и пожеланий потенциальных покупателей. В результате на рынке появились комфортабельные и маневренные маршрутные автобусы «Семар 3234» на простом и неприхотливом шасси ГАЗ-3302

«Газель». Кузов этой модели на усиленном каркасе лишен многих недостатков, присущих базовой «Газели».

Удлиненная на заводе в Семенове колесная база, высокая (1900 мм) пластиковая крыша, позволяющая встать в полный рост, удобная распашная пассажирская дверь, различные варианты оснащения салона пассажировместимостью до 15 человек делают этот автомобиль неплохим вариантом для пассажиров и транспортников. Возможности окрасочного комплекса и применяемые эмали позволяют дать 10-летнюю гарантию кузова от сквозной коррозии. Все версии маршрутных автобусов соответствуют требованиям безопасности, предъявляемым ГИБДД.

Помимо этого цельнометаллические фургоны зарубежных компаний в Семенове превращают в комфортабельные автобусы малого класса. Прежде чем машина обретет новый облик, базовую модель частично разбирают, вырезают проемы для окон и вентиляционного люка в крыше, вклеивают стеклопакеты панорамного типа, дорабатывают отдельные элементы, монтируют регулируемые сиденья, производят утепление, герметизацию, вибро- и шумоизоляцию салона, окрашивают кузов, устанавливают водонепроницаемое, антистатичное, нескользящее напольное покрытие и т.д.

Как результат: серийные микроавтобусы «Форд Транзит «Автолайн», «Мерседес-Бенц «Спринтер», «Семар 3234» хорошо известны перевозчикам Москвы и Подмосковья, других регионов России и ближнего зарубежья.

Кроме всего прочего, «Семар» выпускает автобусы средней вместимости на шасси ГАЗ-3307, ГАЗ-3308 для перевозки школьников, надежные, проходимые и комфортные вахтовые автобусы на шасси ГАЗ-3308 «Садко» и другие модификации. В рамках реализации нижегородской транспортной реформы на городские маршруты в 2006 и 2007 гг. вышли низкопольные автобусы большой вместимости МАЗ-5295, ставшие совместным продуктом Минского автозавода и «Самотлор-НН».

За последние годы созданы экспериментальные образцы перспективных автобусов капотной и вагонной компоновки междугородного и туристического назначения на шасси ГАЗ-3307, ГАЗ-3309, ГАЗ-3310 «Валдай», «ТАТА», КамАЗ. Интересной разработкой стали туристический и пригородный автобусы малого класса «Кама». Эти восьмиметровые автобусы базируются на длиннобазном шасси среднетоннажного грузовика КамАЗ-4308.

Здесь использовано своеобразное решение салона для автобуса с передним расположением двигателя. Над 178-сильным дизелем Cummins пол поднимается выступом, а крыша в этом месте имеет увеличенную высоту. У пригородного варианта автобуса салон несколько проще, без кондиционера и регулируемых сидений, зато больше посадочных мест и есть возможность перевозить стоящих пассажиров. Особая тема – городской низкопольный автобус «Форд «Столичный», снискавший признание у пассажиров и эксплуатационников.

Все автомобили, выпускаемые «Самотлор-НН», славятся высокими потребительскими свойствами. Их в свою очередь обеспечивают строгий контроль за качеством на всех стадиях производственного цикла, современные технологии и материалы, а также регламентированная ответственность всего персонала за качество.

Городской низкопольный трехосник на модернизированном шасси Ford Transit

Школьный микроавтобус на шасси IVECO Daily

Цех на «Семаре», где панельные фургоны «Мерседес-Бенц «Спринтер» переделывают в микроавтобусы

За время существования марки «Самотлор-НН» ее высоко оценили не только в Нижегородской области, но и далеко за ее пределами. В целом промышленная группа способна самостоятельно решать вопросы по выпуску новых видов продукции, от технического задания и дизайнерского решения до создания промышленного образца и запуска изделия в серийное производство.

ИТАЛЬЯНЦЫ С РОССИЙСКИМ ПАСПОРТОМ

Динамичное развитие, участие предприятий «Самотлор-НН» в федеральных и региональных программах, перспектива создания заводов для производства социально значимой автомобильной продукции в странах ближнего зарубежья, создание большого числа новых и перспективных образцов автобусов и спецтранспорта стали причиной повышенного интереса со стороны известных зарубежных компаний. Подоб-

Автобус среднего класса – результат взаимодействия TATA и «Самотлор-НН»

ное отношение к холдингу, и прежде всего к предприятию «Семар», понятно. Это один из немногих заводов в России, имеющих выгодное географическое расположение, большой опыт производства автобусов и социальной и коммерческой спецтехники, к тому же прошедший техническое и технологическое перевооружение и готовый в самые короткие сроки начать выпуск современных российских автобусов различного класса на агрегатной базе зарубежного партнера, продукция которого отвечает современным техническим и экологическим требованиям, привлекательна по цене и, наконец, ориентирована на создание развернутой сервисной сети.

В июле 2007 г. в Нижегородской области зарегистрировано СП, созданное компаниями IVECO и «Самотлор-НН». Производственные мощности российско-итальянской фирмы, названной «Савеко» (от слияния брендов «Самотлор» и «Ивеко»), разместились на территории НПП «Семар», где в самом конце ноября минувшего года началось строительство нового завода. Доля IVECO в СП составляет 51%. Общий объем инвестиций в проект в соответствии с распределением акций для каждой из сторон превысит 50 млн. евро.

Предприятие, открытие которого запланировано на первый квартал 2009 г., будет выпускать модели семейства IVECO Daily. А пока организована пробная сборка машин, компоненты для которых поставляются из Италии. По словам Н. Сандугея, в Семенове будут выпускать те же модели, которые производятся на заводах IVECO. Более того, итальянцы рассматривают свой приход в Россию как один из основных европейских проектов. Поэтому на «Семаре» будут выпускать все то, что востребовано европейским и российским рынками, в том числе и полноприводные грузовики.

Для производства в России в качестве базовых выбрали шасси и фургоны Daily 35C, 50C и 65C полной массой соответственно 3,5, 5,2 и 6,5 т. Они послужат основой для изготовления городских (включая маршрутный автобус с местом для пассажира на коляске), пригородных, туристических, школьных и грузопассажирских автобусов, рассчитанных на перевозку от 17 до 38 пассажиров, медицинских автомобилей, аварийно-спасательных и ремонтно-эвакуационных машин... В общем, всего спектра специализированной тех-

Н. Сандугей (слева) и П. Монферино в 2007 г. подписали соглашение о строительстве совместного предприятия «Савеко»

Автобус большой вместимости МАЗ-5295 в исполнении «Самотлор-НН»

«Самотлор-НН»-МАЗ для школьников

На церемонии открытия проекта «Савеко» в Семенове, слево направо: Н. Сандугей, П. Монферино (третий слева), В. Шанцев

Панельный автофургон IVECO Daily 50C15VN – продукция СП «Савеко»

ники, уже освоенного промышленной группой.

Принадлежностью транспортных средств, выпускаемых СП, станут турбодизели Euro-4 рабочим объемом 2,3 и 3 л, развивающие 116, 136, 146 и 176 л.с. По заказу установят 2,3-литровый 96-сильный дизель Euro-3. Двигатели будут комплектоваться механической 6-ступенчатой коробкой передач, а шасси с различными значениями колесной базы – дисковыми тормозами с антиблокировочной системой и устройством курсовой устойчивости.

IVECO сегодня – концерн, выпускающий цельнометаллические фургоны на рамном шасси. Таким образом, автобусы и фургоны, изготавливаемые на «Савеко», будут иметь конструкцию, которая обеспечит повышенные надежность и безопасность. При этом подтвержденный моторесурс автотехники IVECO составляет миллион сто тысяч километров, гарантия – 200 тыс. км, расход топлива 10–12 л/100 км. Это позволит сэкономить приличные средства на эксплуатационных расходах. Не менее важно, что при таком ресурсе автомобили становятся интересны для лизингодателей и банков, выделяющих кредиты на покупку техники.

Для такого города, как Нижний Новгород, власти которого думают о его развитии, об удобстве для горожан, об экологии и эстетике современного уличного пространства, автобусы, созданные в новом дизайне и с удобными салонами, подойдут гораздо лучше тех, что разработаны по нормам сорокалетней давности. И таких городов в России, надеюсь, большинство, поэтому у продукции «Савеко» – внушительный сектор сбыта.

И если говорить о рынке, в России, к примеру, в данном весовом классе отсутствуют полноприводные машины. СП освоит такой автомобиль линейки TurboDaily. На трассе машина развивает скорость до 130 км/ч, а на бездорожье способна двигаться по полуметровой снежной целине, преодолевать 30-градусный подъем или форсировать брод глубиной 70 см. Такой внедорожник у нас ждут различные ремонтно-технические, аварийные и другие специализированные и оперативно-дежурные бригады, в работе которых большая доля полевых выездов. И такая модель будет выпускаться в Семенове уже в нынешнем году.

В промышленных масштабах крупноузловая сборка автомобилей IVECO Daily на существующих производственных мощностях предприятий ПГ «Самотлор-НН» начинается в первом квартале, и до конца этого года «Савеко» планирует собрать по «отверточной» технологии 2,5 тыс. машин. В будущем году, с вводом местного производства автомобилей, их выпуск достигнет 5–6 тыс., а в 2010 г. увеличится до 25 тыс. По словам президента IVECO Паоло Монферино, завод будет располагать сварочным производством, катафорезом,

Продукция «Семара» и строящегося завода «Савеко»

Отверточная сборка IVECO Daily на производственных мощностях компании «Семар»

Развозной промтоварный автофургон

Изотермический автофургон с 30-кубовым кузовом

Городской 38-местный автобус на базе IVECO Daily 65C15

окрасочным комплексом, линией сборки, корпусом доводки и испытаний автомобилей, а также складом готовой продукции.

По утверждению Н. Сандугея, в ближайшие три года «Савеко» планирует организовать производство с уровнем локализации свыше 30%, затем увеличивать этот показатель до 70%. Создаваемое высокотехнологичное производство позволяет предоставить гарантию не менее 12 лет от сквозной коррозии кузова. Плюс к этому на СП будут организованы штамповка и, очевидно, производство автомобильных стекол. Площадь застройки превысит 20 тыс. м². П. Монферино отметил, что в настоящее время группа FIAT, куда входит IVECO, реализует еще один проект в России: совместно с «Северсталь-авто» начинает подготовку производства двигателей на территории Заволжского моторного завода. Эти моторы будут поставляться в том числе и для семеновского производства.

С выходом производства на проектную мощность в 2010 г. «Савеко» рассчитывает занять около 15% на российском рынке специализированных легких коммерческих грузовиков. Автомобили, выпущенные СП, будут продаваться под маркой IVECO через коммерческие сети IVECO и «Самотлор-НН». Кроме поставок на российский рынок машины планируется экспортировать в СНГ и страны Восточной Европы. Сейчас партнеры, участвующие в проекте, рассматривают возможность перспективного увеличения производства на «Савеко», однако этот вопрос будет решен в случае, если стороны подберут дополнительный участок.

Как заявил Н. Сандугей, для нового завода в Семенове собраны со всей страны нужные специалисты, кроме этого, отправлены студенты на стажировку в Италию. Ведь через два года только на основном производстве «Савеко», ориентированном на выпуск базовых автофургонов и шасси IVECO, будут работать более 600 человек. Все остальное, конечную продукцию, то есть автобусы, машины «скорой медицинской помощи», манипуляторы и прочую спецтехнику, будут выпускать заводы группы «Самотлор НН» и другие предприятия-партнеры. По такому принципу работают во всем мире, так будет развиваться и СП «Савеко». ■

В. ВАСИЛЬЕВ, фото автора

Автоэвакуатор на шасси IVECO Daily 35C12

Полноприводный грузовик IVECO TurboDaily

ТЕХНОГРУП

Москва
31 км МКАД
ТК "АВТО-31"
Б-1-6
Тел./факс:
(495) 781-83-68
(495) 101-75-82
(495) 724-39-53

Продаем и устанавливаем автоматические двери для микроавтобусов всех типов. Электропривод сдвижной двери предназначен для открытия и закрытия боковой двери микроавтобуса: Ford-Trnsit, Peugeot-Boxer, Volkswagen-Volt, Hyundai-Starex, Mercedes-Sprinter, Renault-Master, Fiat-Ducato, Opel-Movano, Газель, Соболь.

teknogrup@teknogrup.ru
www.teknogrup.ru

www.viles.ru
Viles

Тенты, каркасы, ворота, кузова

к грузовым автомобилям и прицепной технике

Восстановление, реконструкция прицепной техники после аварий

Увеличение объема, удлинение рамы и кузова

Автополога, изделия из брезента и ПВХ

Изготовление и размещение рекламы на корпоративном автотранспорте

РЕМОНТ БАЛКИ ОСИ ПОЛУПРИЦЕПА

+7 (495) 746 3944
+7 (495) 784 3944

СпецАвтоСервис

Ремонт и обслуживание VOLVO, MAN, Mercedes, DAF, IVECO, SCANIA

- Кузовные и малярные работы
- Ремонт и продажа пластиковых деталей
- Сервис

+7-495-772-06-06

РАЗБОРКА

+7-916-347-74-24

VOLVO IVECO MAN SCANIA DAF

ЗАПЧАСТИ НОВЫЕ И Б/У

+7-495-642-37-88
+7-495-107-04-86

Эвакуатор 24 часа
+7-495-504-63-86

ГРУЗОВАЯ, ПРИЦЕПНАЯ И СПЕЦТЕХНИКА

Продажи в Голландии, Бельгии и России

приглашаем представителей компаний для заключения контрактов на поставку техники

ЛИЗИНГ визовая поддержка

AUTO-HOLLAND TRUCKS & TRAILERS

МО, Калужское шоссе, пос. Мосрентген, п/п "Автострой"
тел. 540-5632 многоканальный
тел./факс 424-5900

www.auto-holland.ru

ООО «Тракдеталь»

DAF
SCANIA
FRUEHAUF
VOLVO
IVECO
SAF

31 км МКАД
781-83-71
781-83-72
23 км МКАД
355-90-32
355-90-33
47 км Минского ш.
107-10-17

E-MAIL: TRUCK@TRUCKDETAL.RU

ООО «МЗ АВТО»

DAF
SCANIA
FRUEHAUF
VOLVO
IVECO
SAF

31 км МКАД
781-83-70
781-83-90

E-MAIL: MZAUTO@MAIL.RU

«ТРАК ШОП» Запчасти для грузовых иномарок

E-mail: truck.shop@mail.ru

Москва
31 км МКАД
внешняя сторона
Т/Ц «АВТО-31», Б 1-4
тел. (495) 792-49-72
8-903-614-31-66

Firestone

«ЕВРОФУРА» 75 км Киевского ш.
Балабаново тел. (48438) 61929
8-903-811-25-84
eurofura@obninsk.ru

Новороссийск
ул. Мира, д.2
тел. (8617) 67-61-63
(+7918) 484-19-59
e-mail: truck.eurofura@mail.ru

KONI BUS TRUCK & TRAILER

ТОНАР

ООО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

http://www.tonar.info e-mail: trade@tonar.net

НАДЕЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ

Грузовой полуприцеп
«ТОНАР-97461»
Тентовый объемом
от 86 до 115 м³
с П-образным сдвижным тентом

Полуприцеп-самосвал
«ТОНАР-9523»
Грузоподъемность 34-45 т
Объем от 28 до 43,5 м³

Трехосный полуприцеп
«ТОНАР-9746»
Изотерма
Рефрижератор
Тушевоз

Полуприцеп "шторник"
«ТОНАР»-97461С
Со сдвижной
крышей и сдвижными
боковинами

КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ:
«ТОНАР-97462»
под контейнеры - 40' HQ, 40'
«ТОНАР-974623»
(универсал)
под контейнеры - 40' HQ, 40',
2x20', 30', 40'
«ТОНАР-974624»
под танк-контейнер - 1x20'

СТРАХОВАНИЕ
ЛИЗИНГ
КРЕДИТ
ГАРАНТИЯ
СЕРВИС

ГАРАНТИЯ 2 ГОДА НЕЗАВИСИМО ОТ ПРОБЕГА, РЕСУРС 1000000 км
ВЫПОЛНЯЕМ РЕМОНТ ПОЛУПРИЦЕПОВ, ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ КУЗОВОВ ИЗ "СЭНДВИЧ"-ПАНЕЛЕЙ ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА. ОСУЩЕСТВЛЯЕМ ПРОДАЖУ ОСЕЙ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА. ЗАМЕНЯЕМ ОСИ ДРУГИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВЫПОЛНЯЕМ ГИДРОФИКАЦИЮ СИДЕЛЬНЫХ ТЯГАЧЕЙ

Московская область, Орехово-Зуевский р-н, 83 км шоссе Москва-Нижний Новгород, МЗ «Тонар»

тел./факс: (4964 по России) 16-32-49

ЗАПЧАСТИ РЕССОРЫ

ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКИХ И АМЕРИКАНСКИХ ГРУЗОВИКОВ ОПТОМ И В РОЗНИЦУ

SISU SAF KENWORTH FREIGHTLINER INTERNATIONAL RENAULT TRUCKS

DAF SCANIA Mercedes-Benz MAN IVECO VOLVO

www.autoliga-truck.ru

МКАД 86 км, (495) 955-79-47, (495) 780-28-58
(495) 507-79-69, (495) 955-79-99, доб 2542,
(495) 955-79-59, доб. 2579, 86km@bk.ru

МКАД 6 км, (495) 589-05-97, (495) 370-30-61
truckparts@bk.ru

МКАД 33 км, Варшавское ш., 170-г
(495) 386-66-63, 642-32-35, 388-55-36, 388-62-27

г. МОСКВА, Кетчерская ул. 2а,
(495) 375-25-00, (495) 542-04-67
truck@lord.dol.ru

Ленинградское ш., 37,3 км,
(напротив г. Зеленоград)
(495) 642-32-36, 543-97-75, 543-97-76 доб. 117

БРИТАНСКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ В «ТЕЛЕГЕ»

ЧТО МЫ, СОБСТВЕННО, ЗНАЕМ О БРИТАНСКОМ АВТОПРОМЕ? НАВЕРНОЕ, МНОГИЕ ВСПОМНЯТ ФОРМУЛИЧЕСКИЕ «КОНЮШНИ», ЗНАМЕНИТЫЕ МАРКИ СУПЕРКАРОВ... А ВОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ПОЛНОСТЬЮ ОДОЛЕЛИ КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ КОНКУРЕНТЫ. НО, КАК ОКАЗАЛОСЬ, НЕ ДО КОНЦА: ЕСТЬ ЕЩЕ ТОЛКОВЫЕ МЫСЛИ В ГОЛОВАХ ИЗОБРЕТАТЕЛЬНЫХ АНГЛИЧАН. И ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ТОМУ – НОВЫЙ, НЕОРДИНАРНЫЙ, МОЖНО СКАЗАТЬ, «РЕВОЛЮЦИОННЫЙ» ПОЛУПРИЦЕП TEARDROP (ОТ АНГЛ. «СЛЕЗА» + «ПАДАТЬ»), ВЫПУЩЕННЫЙ ФИРМОЙ DON-BUR.

Идея трейлера слезовидной формы родилась в прошлом году после того, как компания продемонстрировала опытный образец двухэтажного тентового полуприцепа с выпуклой крышей EcoStream. Он стал итогом работы, которую британцы ведут уже несколько лет. Но хотя в опытной эксплуатации выявилась приличная экономия топлива, транспортники вовсе не спешили приобретать новинку. Дело в том, что из-за «аэродинамического» профиля у полуприцепа сократился полезный объем. Поэтому операторам пришлось более тщательно просчитывать эффективность EcoStream.

Менеджер по сбыту Don-Bur Ричард Оуэнс вспоминает, что уже во время дебюта к ним подошел представитель знаменитой британской сети универмагов Marks and Spencer (M&S), точнее, не самой сети, а ее транспортного подразделения. Пораженный новинкой, он поинтересовался: а не смогла бы фирма изготовить для них трейлер с подобной аэродинамикой, но без потери полезного объема и без нарушения существующих дорожных нормативов?

Исследования и проектирование заняли несколько месяцев. «Чтобы создать совершенную форму полуприцепа с новыми «обтекаемыми» качествами, мы решили изменить подход и работать, учитывая габариты всего автопоезда, а не только трейлера в отдельности», – говорит Оуэнс.

Исходя из собственных транспортных задач, «торговцы» собирались использовать новые трейлеры на доставке общих бытовых товаров между складами поставщиков и универмагами. Для того чтобы убедить перевозчиков M&S в топливной эффективности «слезовидного» полуприцепа, Don-Bur в апреле предоставил первый опытный образец новой фуры для проведения засекреченных сравнительных испытаний. Участвовать в тестах пригласили независимых водителей из почтовой компании DHL.

Вся программа была тщательно спланирована. Для корректного сравнения («слезинка» против «стандартного») подготовили два автопоезда с одинаковыми тягачами DAF CF75.360 Euro-4. Поскольку Teardrop имеет сдвоенные оси, то подобрали аналог такой же длины, но с прямой крышей. Ради получения сопоставимого результата оба трейлера грузили «под завязку», а на маршрут отправляли парой, но по принципу «раздельного старта», чтобы никто не мог спрятаться в «воздушном мешке идущего впереди.

Первый этап испытаний прошел между универмагами в Лондоне и складами, разбросанными по нескольким английским городам. Общий пробег составил около 1400 км при различных погодных условиях. Половина этого расстояния была пройдена порожняком, а вторая – с 14-тонной загрузкой. Второй этап – между основным складом компании M&S в Лечестере и универмагами в Лондоне, Турроке, Ноттингеме и Манчестере. Совокупный пробег составил 4600 км.

Результаты испытаний повергли всех в шок. Экономия топлива у «слезной» сцепки по сравнению с автопоездом, укомплектованным обычным «брикетным» полуприцепом составила 10,14%! Благодаря «горбу» выросла и загрузка: если в стандартную фуру входило не более 1079 мест, то в «слезную» затолкали целых 1248 коробки. То есть увеличение полезной загрузки составило 16%!

Вот так, не меняя ничего в механике тягача, но используя новый аэродинамичный полуприцеп, перевозчик получил весьма ощутимую прибыль и на топливе, и на перевозке. Заказ от M&S последовал незамедлительно: 140 полуприцепов Teardrop.

Аэродинамика! Вот главный ключ к дополнительной прибыли автоперевозчика. Топливо сегодня стоит недешево, а половину его необходимо сжечь для преодоления транспортным средством сопротивления воздуха при движении. Если углубиться в историю, то задачами по снижению воздушного сопротивления автопоезда специалисты занимались всегда. Но идеи в этой области имелись, да реакции транспортников на них были вялые, видимо, из-за не слишком высоких цен на топливо. Вспоминаются «довески» в виде навесных элементов к тягачам и к кузовам полуприцепов. Это, конечно, спойлер на «голову», кормовое оперение кабины и боковые воротники фуры, съемные юбки, установленные по периметру нижней кромки «телеги», и совсем недавнее изобретение – хвостовики для фур.

Что ж, сегодня, когда стоимость солярки очень высока, да и экологический вопрос встал, как никогда, остро,

опыт фирмы Don-Bur – пионера в области альтернативного кузовостроения, оказался как нельзя кстати.

Надо сказать, трейлер Teardrop, разработанный по заказу M&S, идеально подходит только для грузовика DAF CF, именно эти тягачи преобладают в автопарке галантерейщиков. Как считает Оуэнс, если эти «горбатые» фуры стыковать с другими «головами», то экономия топлива получится скромнее, но все же была бы вполне заметной. Сотрудники Don-Bur говорят, что были бы рады получить новые заказы на разработку Teardrop №2, №3 и т.д., предназначенных для оптимального

использования с тяжелыми грузовиками других марок.

Если смотреть со стороны, можно заметить, что полуприцеп Teardrop копирует прекрасные аэродинамичные линии падающей слезинки. Новый трейлер характеризуют специально разработанная кривая по всей длине крыши, вогнутая фронтальная стенка, закругленные углы, минимальный промежуток между «головой» и фурой и юбки, установленные по периметру нижнего пояса трейлера. Все эти особенности заметно улучшают воздушный поток, тянущийся по поверхностям полуприцепа, и уменьшают сопротивление воздуха автопоезда в целом.

Высота фронтальной стенки, как и у обычных аналогов, – 4 м, что идеально подходит тягачу DAF CF. Дальше идет подъем до отметки 4,5 м, а затем – плавное снижение до 3,7 м в кормовой части с высотой дверного проема 2138 мм. В своей самой высокой точке «слезинка» окажется на 500 мм выше ее «правильного» конкурента. Конструкторы Don-Bur понимали, что эти дополнительные полметра могли бы стать проблемой для транспортников, работающих при строгом ограничении высоты. Однако слезовидная – это не прямая, а кривая форма, поэтому вертикальный габарит крыши плавно уменьшается, доходя до «правильной» высоты у самых дверей. Это значит, что Teardrop прекрасно встанет под стандартную погрузочную площадку.

Между крышей и боковыми панелями смонтированы длинные фасонные элементы с большим радиусом закругления, они также играют специальную роль – уменьшают сопротивление воздушного потока.

Кроме этого, фронтальная панель фуры выгнута вовнутрь. Как оказалось, столь необычное инженерное решение уменьшает турбулентность, которая неизменно возникает во время движения между тягачом и полуприцепом.

Да, профиль «слезинки» подобно крылу птицы имеет идеальную аэродинамическую форму, но при этом ее кузов со стандартным габаритом 13,6 м имеет внутренний объем 86 м^3 вместо 78 м^3, как у обычной фуры с аналогичной длиной. То есть перевозчик, обладающий полуприцепом Teardrop, не нарушая дорожных нормативов, получит дополнительные 10% полезного пространства.

В процессе консультаций между Don-Burs и M&S в качестве материала кузова выбрали 20-миллиметровые алюминиевые панели Technolite. В результате снаряженная масса трейлера не превышает 6860 кг, что на 640 кг меньше, чем у существующих аналогов.

Коммерческий директор фирмы Don-Bur Дэвид Бертон сказал: «Заметное улучшение топливной эффективности без сокращения места для груза было загадкой, отгадку на которую транспортное машиностроение не могло найти много лет. Трейлер Teardrop решил эту проблему как раз в то время, когда правительства и перевозчики хотят создать транспортные сети, которые были бы экономически эффективными и экологически безвредными. Мы рады, что Marks & Spencer признал потенциал новой модели».

Новый полуприцеп Teardrop, запатентованный фирмой Don-Bur, как считают британцы, будет лишь ненамного дороже, чем «нормальный» трейлер, из-за того, что технология изготовления не изменилась и в конструкции не применяются дорогие компоненты и материалы.

Итак, трейлер Teardrop, выпущенный чемпионом по инновациям кузовостроительного рынка фирмой Don-Bur, может принять внутрь на 16% больше груза (по данным M&S, это эквивалентно 10 560 штанишкам), чем стандартный трейлер. Его аэродинамическая форма обеспечивает 10% экономии топлива или сокращает эмиссию CO_2 на 20%. Можно сказать, что этот революционный проект разрушает старый стереотип, сидящий в умах транспортников, о том, что автопром не в состоянии улучшить аэродинамику подвижного состава, не уменьшая его полезный объем. ■

Владимир ЧЕХУТА

От редактора.

Чай, не в пустыне живем, не лаптем щи хлебаем. Стало быть, о том, что в мире творится, знать должны. Только... Оглядываясь на российские реалии, спрошу: давно ли «потолок» высоты автотранспорта составлял у нас 3,5 м? Соответственно и мосты ставили по принципу: «норма + 0,7–0,8 м». М-н-да... С ментом или чинушей «договориться» можно. С мостом – сложнее. Не скоро у нас, однако, «капли слез» приживутся...

НОВЫЙ ТЕХЦЕНТР МАЗ

В НАЧАЛЕ ДЕКАБРЯ УШЕДШЕГО ГОДА В ПОДМОСКОВНОМ ГОРОДЕ ДОЛГОПРУДНЫЙ В НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ БЛИЗОСТИ ОТ МКАД ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ АВТОРИЗОВАННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР МАЗ. ТАКИМ ОБРАЗОМ ПРОДОЛЖАЕТСЯ РАСШИРЕНИЕ АВТОРИЗОВАННОЙ СЕРВИСНОЙ СЕТИ МИНСКОГО АВТОЗАВОДА. НОВЫЙ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР ПОСТРОЕН КОМПАНИЕЙ «ДИЗАЙН-МОТОРС», ДАВНИМ ОФИЦИАЛЬНЫМ ДИЛЕРОМ МАЗА. ПРИМЕЧАТЕЛЬНО, В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЦЕНТРА КОМПАНИЯ ОПРАВДАЛА СОБСТВЕННОЕ НАЗВАНИЕ: ВСЕ ОФОРМЛЕНИЕ СТАНЦИИ ПОЛНОСТЬЮ СООТВЕТСТВУЕТ НОВОМУ ФИРМЕННОМУ СТИЛЮ «МАЗ», КОТОРЫЙ И СОЗДАВАЛСЯ В ПРОЦЕССЕ СОВМЕСТНОЙ РАБОТЫ. ТО ЕСТЬ «ДИЗАЙН-МОТОРС» СТАЛА ПЕРВЫМ ВОПЛОТИТЕЛЕМ И ОДНОВРЕМЕННО СОАВТОРОМ НОВОГО ФИРМЕННОГО СТИЛЯ.

Производственная площадь техцентра составляет 1100 м², еще 460 м² занимают офисные помещения. Всего в ремзоне 10 постов, восемь из которых оборудованы электрическими подъемниками. Сервис выполняет весь спектр работ, за исключением жестяницких и малярных. Нет пока и мойки. Часть специализированных работ выполняется в отдельных цехах, например ремонт двигателей и настройка топливной аппаратуры. Под другие работы выделены специализированные участки в общей ремзоне. Так, там находится шиномонтаж. Токарный и сварочный участки хоть располагаются в общей ремзоне, но отгорожены от основного пространства. В общем, работа строится по частично-цеховому принципу.

Стационарное оборудование новое. Станки и стенды современные, но уже работавшие. Впрочем, «Дизайн-Моторс» уже давно занимается ремонтом МАЗов, а теперь, судя по всему, просто выделил сервис и ремонт машин этой марки в отдельное производство. Соответственно и люди, работающие здесь, – вовсе не новички, да и трудятся на привычном оборудовании.

Пропускная способность новой станции техобслуживания составляет 8–12 автомобилей в день. К моменту официального открытия в ремонте уже стояло несколько машин – некоторые на предпродажной подготовке, но большинство – клиентские. И ради торжественной церемонии их ремонт прервали на час – только для разрезания ленточки.

Минчане почтили открытие весьма представительной делегацией. Присутствовали И.Я. Кушнерский, заместитель генерального директора РУП «МАЗ» по коммерческим вопросам; М.А. Иваровский, директор Сервисно-сбытового центра «МАЗ»; В.Э. Кутузов, начальник отдела организации дилерской сети РУП «МАЗ»; К.В. Кузнецов, управляющий Торговым домом «МАЗ»; А.В. Гара, начальник отдела рекламы РУП «МАЗ». Объясняется это просто: пресс-конференция превратилась в презентацию нового фирменного стиля МАЗ. Соответственно «Дизайн-Моторс» представляли: В.В. Толмачев, коммерческий директор; А.В. Вихров – директор АТЦ; В.В. Бондорин, руководитель проекта тяжелая техника.

В заключение остается пожелать новому техцентру успешной работы, а его клиентам – быстрого и качественного решения проблем на новом сервисе. ■

Алексей ВИНОГРАДОВ

СПОСОБ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ

ЗАИНТЕРЕСОВАВШИСЬ СООБЩЕНИЕМ НАШЕГО ЧИТАТЕЛЯ О СОБСТВЕННОМ ВАРИАНТЕ УПРОЩЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ КОРОБКОЙ НА ТЯГАЧЕ «МЕРСЕДЕС 1635», МЫ РЕШИЛИ ПОСМОТРЕТЬ НА ИНТЕРЕСНЫЙ ГРУЗОВИК ВО ВРЕМЯ ЕГО СТОЯНКИ В МОСКВЕ И ОЗНАКОМИТЬСЯ СО ВСЕМИ ПОДРОБНОСТЯМИ.

Водитель Джамалатдинов Амиль
на своем рабочем месте

Еще во время телефонного разговора с водителем возникли некоторые сомнения. Казалось, уж больно старовато автомобиль для автоматики в переключении передач. Позже, внимательно осмотревшись на месте, поняли: и правда, есть практический интерес. Седельный тягач «Mercedes 1635», сошедший с конвейера в 1987 г., действительно оснащен коробкой с электроно-пневматическим приводом переключения. Правда, изготовителем агрегата в этой комплектации является не сам Daimler-Benz, а известная немецкая компания ZF, хотя принцип работы у них одинаков. А недавно этот полуавтоматический привод благодаря изобретательности водителя (он же и владелец) подвергся домашней модернизации, которая, собственно, и явилась объектом моего рассказа.

Но сначала о стандартном варианте. Известно, что система EPS (аббревиатура от электронно-пневматического переключения) на грузовиках «Мерседес» впервые появилась в 1985 г. Уже тогда конструкторы задумались о том, что водителю не так уж и легко целый день манипулировать массивным рычагом, переключая в общей сложности 16 передач. Именно такое количество получается в результате соединения основной четырехступенчатой коробки с демультипликатором, удваивающим как число ступеней, так и диапазон передаточных чисел. А полученные в итоге этого восемь передач в свою очередь удваиваются входным делителем, дающем «половинки». Итого шестнадцать ступеней.

Согласно теории минимальные промежутки между передаточными числами позволяют передавать мощность от двигателя к ведущим колесам с максимальной эффективностью. В системе EPS место перемещающегося по схеме «2Н» массивного рычага занял легкий имитатор, а на самой коробке разместилась целая группа пневматических цилиндров для

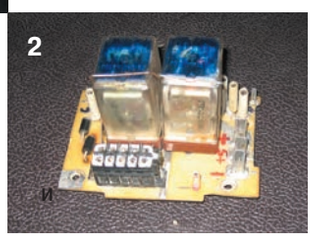
продольного и поперечного перемещения механизма переключения. Сжатый воздух подается в пневмоцилиндры через набор электромагнитных клапанов, получающих команды от электронного блока. А реальные перемещения деталей коробки четко отслеживаются индуктивными датчиками, расположенными на основном корпусе агрегата, а также в педальном узле и в хвостовике коробки. Система отслеживает выжим педали сцепления и скорость автомобиля, выводит на дисплей свои рекомендации, помогая ориентироваться в выборе нужной передачи. Обилие датчиков и электромагнитных клапанов пугают только вначале. Зато единожды разобравшись (например, взяв в руки соответствующую техническую литературу), можно принудительно включить любую передачу, подавая электропитание непосредственно к соответствующим контактам. Этим и воспользовался наш изобретатель.

Четыре года назад механизм переключения передач на стареньком «мерседесе» начал капризничать: очень лениво включалась «нейтраль» и частенько пропадала седьмая передача. По собственному инженерно-ремонтному опыту знаю: сходные проблемы характерны для EPS первого поколения. Одна из них связана с кончиной платы, стоящей под джостиком, но найти ее отдельно практически невозможно. Вторая неприятность – окисление контактов в разъеме основного кабеля на коробке передач; а третья – выход из строя одного из датчиков. В то время у меня тоже возникало желание упростить конструкцию, отказавшись от ненавистной электроники. Мою личную изобретательность останавливала единственная причина – возможные последствия ошибочного включения, от которого в первую очередь защищает блок управления. Регулярная смена экипажей на автомобилях тоже не способствовала реализации нестандартных решений. Когда же машина собственная, принимать такие решения гораздо проще.

Стоимость блока управления, который посоветовали заменить по результатам диагностики старенького грузовика, оказалась слишком высокой. Требовалось найти выход из положения. Вот тогда и пришлось водителю вспомнить про свое среднее техническое образование, ведь во время учебы в автодорожном техникуме у Амиля – так зовут водителя, было прозвище «ходячий справочник».

Первоначально электронный привод был заменен механическим рычагом, позволяющим включать четыре передачи основной коробки, а делитель и демультипликатор управлялись отдельными клавишами. Но этот переходный вариант быстр о уступил место более интересной идее, связанной с полным восстановлением функций электропневматического переключения. Теперь место штатного автомобильного «джойстика» занял натуральный компьютерный, позаимствованный от Play Station. Кстати, был приобретен в магазине «Детский мир» за 1000 руб.

Для удобного расположения рычага в кабине грузовика пришлось дополнительно изготовить широкий подлокотник водительского сиденья. Внутри него разместилась самодельная печатная плата с резисторами диодами, два реле и колодка с кабелем, соединяющим



1. Рычаг от детской игровой приставки был приспособлен с минимальными доработками

2. На печатной плате разместились два реле, несколько диодов и соединительная колодка

3. Основные элементы самодельного устройства находятся внутри подлокотника

4. Контакты у основания рычага срабатывают при его наклонах в разные стороны

«новодел» с находящимися непосредственно на коробке исполнительными механизмами – электромагнитными клапанами пневмоцилиндров.

Многожильный кабель и необходимые разъемы были позаимствованы из лифтового хозяйства. «Детский» рычаг, с виду немного напоминающий ядовитую змею в агрессивной позе, был подвергнут специальной дрессировке. Его основание снабдили четырьмя дополнительными контактами, чтобы мог «распознавать» продольное и поперечное перемещения. Это позволило четко отследить конечное положение рычага при имитации переключения по обычной четырехступенчатой схеме. Например, одновременное срабатывание переднего и бокового контактов означает команду на включение первой передачи. Она – не что иное, как подача напряжения на два электромагнитных клапана, а дальше все сделает сжатый воздух.

Наличие многочисленных штатных кнопок на новом джойстике позволило задействовать их для переключения верхнего и нижнего диапазонов делителя, управлять демультипликатором, а также включать задний ход и «нейтраль». Все переключения должны происходить при выжатой педали сцепления, и для этого в педальный узел пришлось устанавливать дополнительный контактный датчик. Штатный не подошел – он индуктивный и потому работает только с электронным блоком управления.

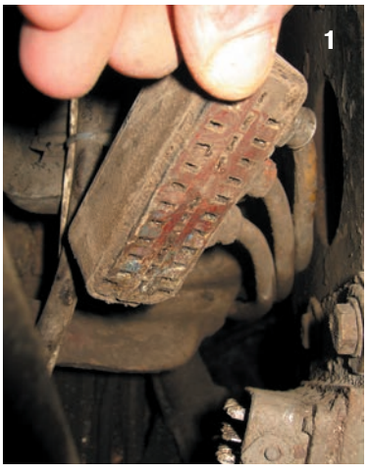
Еще один контактный датчик используется для определения нейтральной передачи. Расположенный на картере коробки, он раньше отвечал за блокировку стартера при включенной передаче. Теперь его статус значительно вырос, «получив в подчинение» в деле поиска «нейтралки» пару реле. Убедиться в правильности включения передачи можно с помощью штатного дисплея, расположенного перед водителем над приборной панелью. Для выполнения этой демонстрационной функции основная электропроводка, датчики и нуждающийся в замене блок управления были оставлены на своих местах.

Когда дело дошло до практики, то я, заняв место водителя, сразу отметил, что новый рычаг очень удобно расположен. Правда, с непривычки не мешало бы провести небольшую репетицию – несмотря на то что все кнопки разноцветные, недолго и запутаться, а поиск соответствия пальцев и кнопок не должен отвлекать в движении. Ну вот, на месте вроде бы все понятно. Как-то оно в движении будет происходить? У нас, знаете ли, некоторые водители по тысяче раз на дню в кабине такое проделывают, что лауреаты-эквилибристы от зависти помирают.

А знаете, ничего. После нажатия на педаль сцепления и перемещения джойстика передачи переключаются быстро и четко, но есть одна неувязка. Дело в том, что в многоступенчатых коробках с демультипликатором необходимо обеспечить защиту от случайного включения нижнего ряда при скорости более 30 км/ч. Последствия такого включения могут оказаться катастрофичными. Сейчас даже на механических коробках предусматривают соответствующую блокировку. Автор модернизации и на этот случай нашел свое оригинальное решение. Проанализировав перемещения нового джойстика, он определил, что в зоне риска находится только первая передача. На нее и поставил дополнительный блокирующий контакт. Теперь в процессе движения включить ее просто невозможно. На самом деле ликвидацией первой передачи проблема до конца не решается, а предлагаемая конструкция, конечно же, далека от оптимальной. Но главное заключается в том, что после модернизации автомобиль полностью работоспособен.

Несколько слов о самом тягаче. «Mercedes-Benz 1635» к своему двадцатилетию благодаря заботливому хозяину неплохо сохранился. Работая на просторах России с тентовым полуприцепом, он наматывает второй миллион километров, а из серьезных ремонтов владелец вспоминает лишь восстановление топливной аппаратуры. Но этот ремонт обошелся без экспериментов. Насос и форсунки были приведены в порядок с использованием оригинальных деталей. ■

Михаил ОЖЕРЕЛЬЕВ


1

2

3

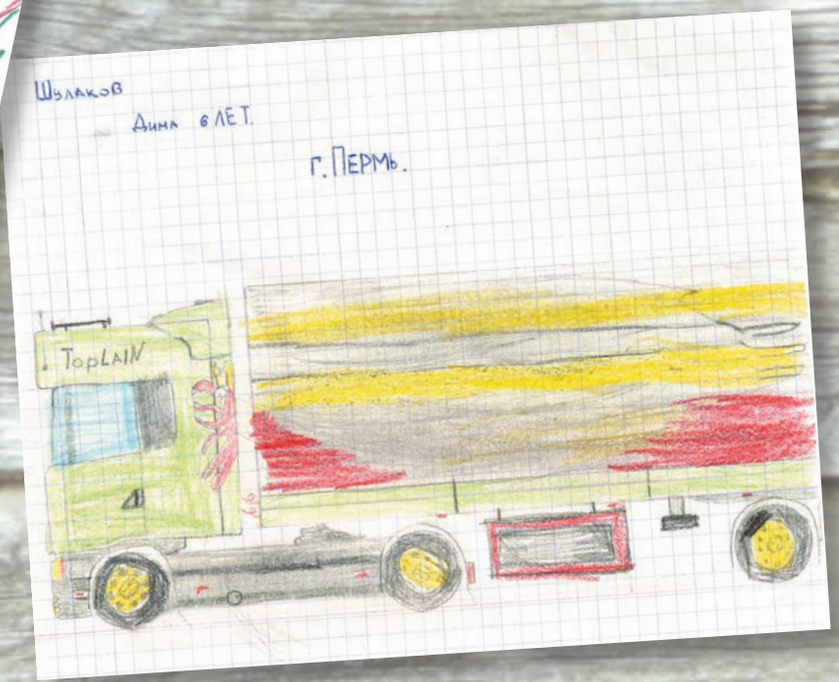
4

1, 2. Лифтовый кабель с разъемом используется для соединения новой системы с устройствами, находящимися непосредственно на КП

3. Сама коробка ZF, датчики, пневмоцилиндры и даже старый соединительный кабель остались на своих местах

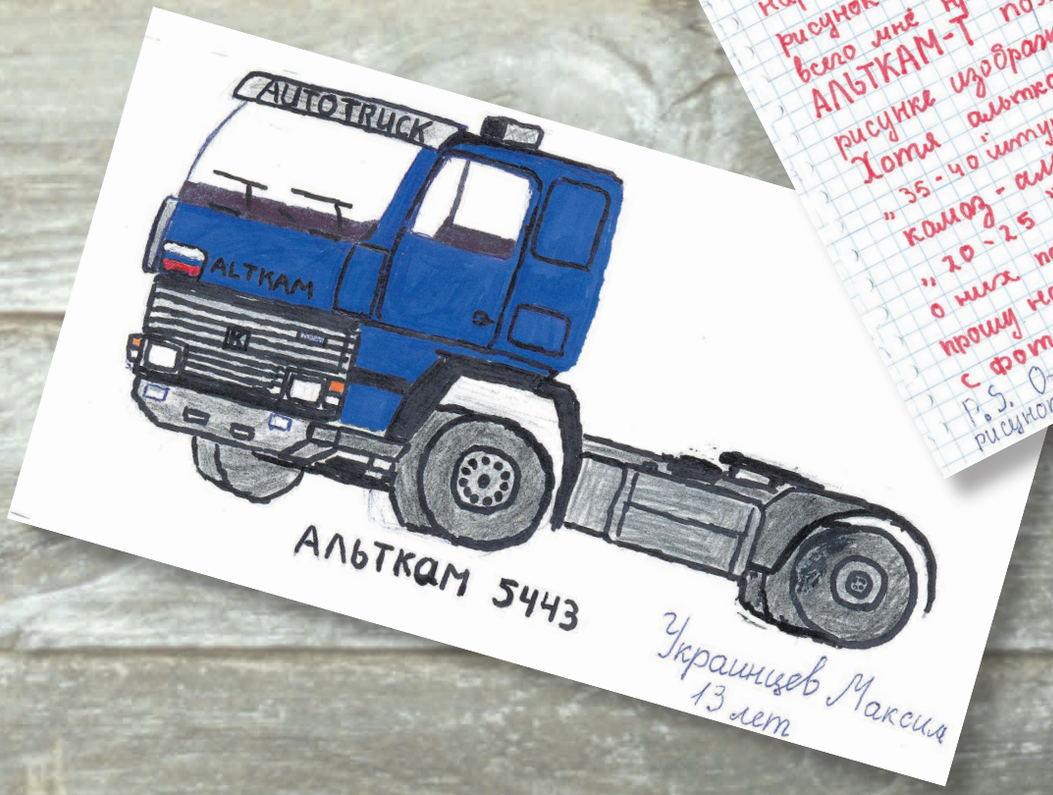
4. Штатный дисплей работает от старого блока управления. Эта функция осталась от оригинальной системы EPS

П. Ликовцы
КАМАЗ-6460
Никольского 11 лет
Саши
KAMAZ


Шулаков
Дима 6 ЛЕТ.
г. Пермь.
TopLAIN

АВТОТРАК
А. Слава
11 ЛЕТ

Здравствуйте
редакция журнала АВТОТРАК!
Меня зовут Максим мне 13
лет. Я очень люблю ваш журнал,
всегда стараюсь не пропустить
новый выпуск. Я решил
нарисовать и отправить вам
рисунок автомобиля. Больше
всего мне нравятся грузовики
АЛЬТКАМ-Т поэтому на
рисунке изображен именно он.
Хотя альткамов очень мало
"35-40 штук" а редчайших
"камаз-альтканов ещё меньше
"10-25" я хотел бы узнать
о них побольше и с уважением
прошу написать о них статью
с фото панели приборов.
P.S. Очень хочется чтобы мой
рисунок попал в журнал.



КЛЮЧЕВОЙ МОМЕНТ

ЗАДУМЫВАЛИСЬ ЛИ ВЫ, ЧТО ПРОИСХОДИТ В АВТОМОБИЛЕ ПРИ ПОВОРОТЕ КЛЮЧА ЗАЖИГАНИЯ В ПОЛОЖЕНИЕ «СТАРТ»? ОСОБЕННО КОГДА ЭТОТ ПОВОРОТ НЕ ВЫЗЫВАЕТ НИКАКОЙ ОТВЕТНОЙ РЕАКЦИИ. ЭЛЕМЕНТАРНЫЕ ЗНАНИЯ ЧАСТО ПОМОГАЮТ ИЗБЕЖАТЬ НЕПРИЯТНЫХ СИТУАЦИЙ.

Управляющее реле и соленоид перемещения привода – две детали, которые пришлось заменить после неудачного подключения

Чуть больше чем 90 лет назад заводная рукоятка автомобиля впервые превратилась из обязательной детали в запасной инструмент. Первый стартер был собран в машиностроительной лаборатории General Motors молодым инженером Чарльзом Кэттерингом в 1912 г., а свое первое испытание стартовое устройство прошло на автомобилях «Кадиллак». В то время это устройство состояло из отдельного генератора, двух аккумуляторных батарей и электромотора, шестерня на валу которого вводилась в зацепление с зубьями маховика специальной педалью.

ПО ВИНТИКАМ

Современный электростартер (в стационарных двигателях и на спецтехнике встречаются и пневмостартеры) конструктивно объединяет в себе электродвигатель и механизм привода с электромагнитным тяговым реле, муфтой свободного хода и шестерней понижающего редуктора.

Особенность стартера по сравнению с генератором постоянного тока в том, что его обмотка возбуждения соединена последовательно с обмоткой якоря. Такие электродвигатели называются сериесными. В них наибольший крутящий момент развивается при малой частоте вращения якоря. При этом сила тока в обмотке стартера также достигает наибольшего значения и может составлять 300–400 А. По мере увеличения частоты вращения якоря сила тока в обмотках уменьшается и соответственно уменьшается момент на валу якоря.

Такой закон изменения крутящего момента наиболее благоприятен для пуска двигателя, так как в начале проворачивания коленчатого вала момент сопротивления наибольший. Мощность стартера зависит от момента

сопротивления проворачиванию и минимальной частоты вращения коленчатого вала, при которой в цилиндрах начинаются вспышки. Момент сопротивления пропорционален рабочему объему двигателя, а минимальная пусковая частота составляет 60–100 об/мин для бензиновых двигателей и 100–200 об/мин для дизелей.

Прогресс, достигнутый в технологиях производства ферритов, позволяет использовать в стартерах электродвигатели с возбуждением от постоянных магнитов, стойких к размагничиванию. Стартеры с якорями, вращающимися с высокими скоростями, но развивающими меньший крутящий момент, имеют меньшие размер и массу. Для них становится возможным увеличение передаточного числа путем использования дополнительно передаточной ступени – встроенного редуктора. Теперь о самой конструкции.

Корпус стартера является частью магнитной системы электродвигателя, служит несущей конструкцией для крышек, а также воспринимает крутящий момент и передает его элементам крепления на двигателе. В корпусе укреплены четыре полюса, вокруг которых располагаются изолированные обмотки возбуждения. Сердечник якоря набран из пластин, отштампованных из магнитомягкой стали. В пазах сердечника уложена обмотка якоря, выполненная из изолированных медных шин, соединенных с коллектором.

Коллектор, составленный из медных ламелей, является наиболее ответственным узлом электродвигателя. Он подвергается значительным тепловым и механическим нагрузкам. Непосредственно к коллекторной крышке прикреплены щеткодержатели. Они обеспечивают правильное расположение и необходимое усилие прижима щеток к рабочей поверхности коллектора. В стартерах применяют медно-графитные щетки с добавлением олова и свинца, причем у мощных стартеров доля содержания графита больше. Вал якоря вращается в бронзо-графитных втулках, установленных в отверстиях передней и задней крышек.

«Грузовой» стартер с реле, расположенным в коллекторной крышке, в народе называется «сапог»

Конструкция кожуха, или по-правильному «приводной крышки», зависит от типа механизма привода, способа крепления стартера на двигателе и тягового реле на стартере. Большинство стартеров имеют реле, устанавливаемые на приливе приводной крышки. Шестерня

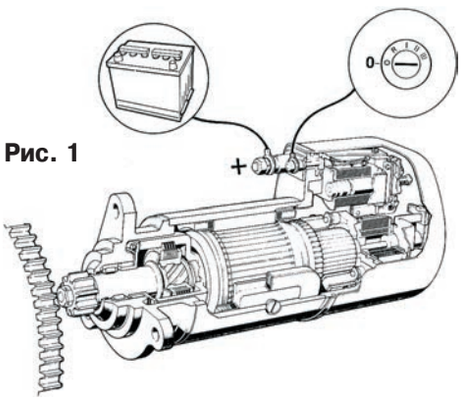


Рис. 1

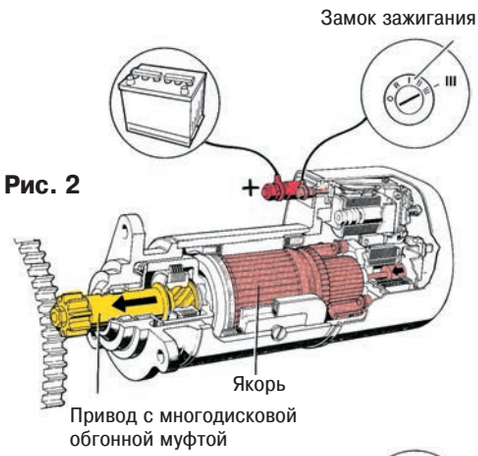


Рис. 2

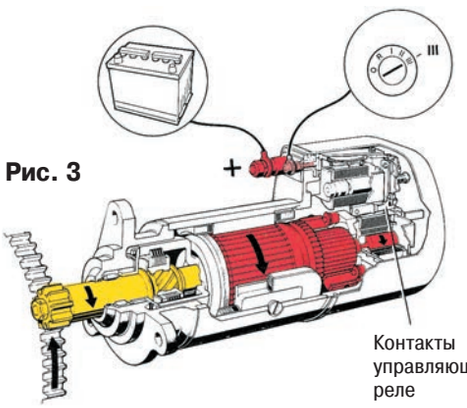


Рис. 3

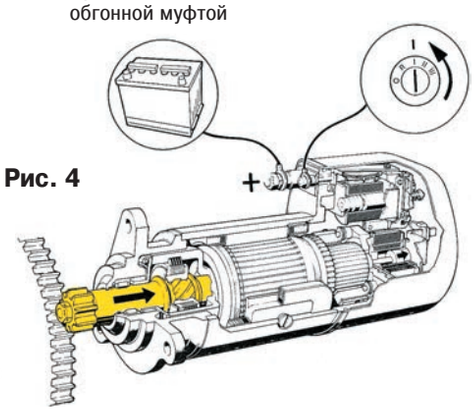


Рис. 4

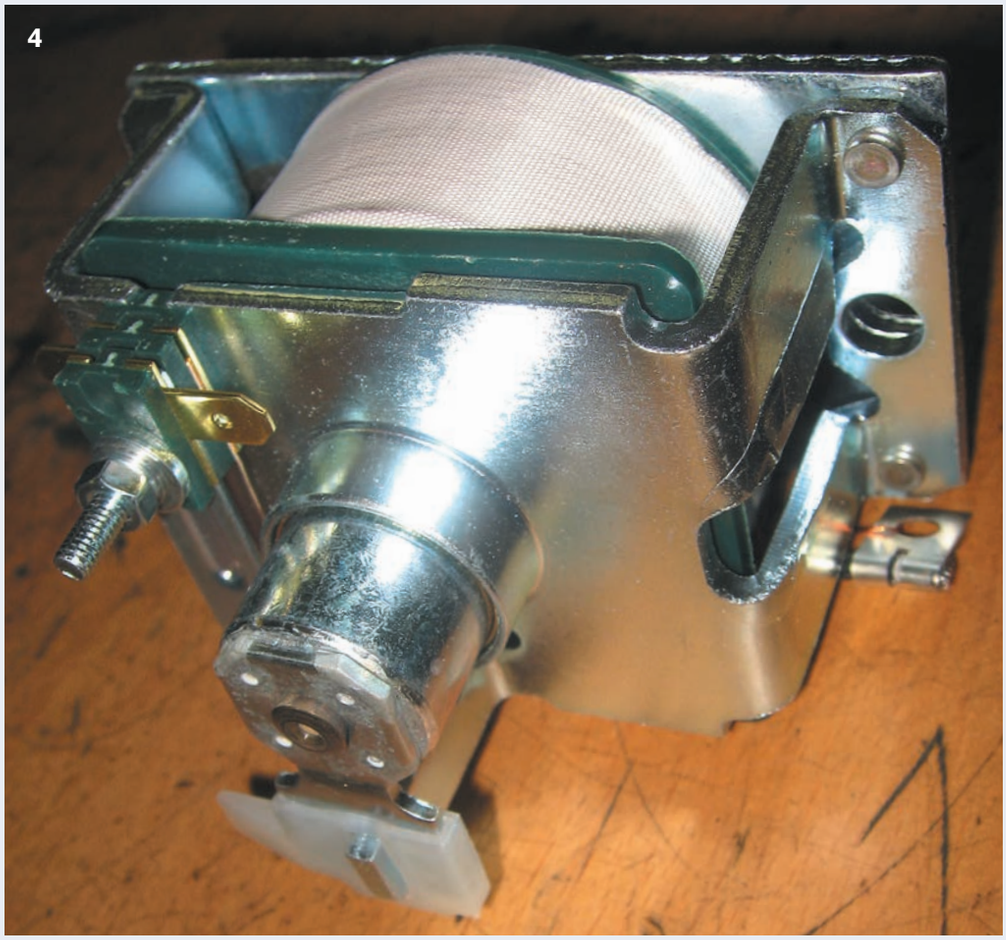
Стартер грузовика Volvo имеет привод с консольно расположенной скользящей шестерней.

Рис. 1 – исходное положение;
Рис. 2 – при замыкании контактов выключателя стартера напряжение поступает в цепь обмотки соленоида и управляющего реле. Соленоид перемещает шестерню в направлении зубчатого венца, а ротор начинает медленное вращение;
Рис. 3 – в положении полного зацепления происходит смыкание основных контактов реле. Пусковой ток начинает проходить через все обмотки статора и якорь. Стартер вращает маховик;
Рис. 4 – с возвратом ключа в фиксированное положение цепь размыкается, а шестерня привода автоматически возвращается на исходную позицию.

1

2

3


4

1. Коллектор якоря является наиболее ответственным узлом электродвигателя

2. Узел, включающий в себя обгонную муфту и шестерню привода, принято называть бендиксом

3. Это втягивающее реле устанавливается на на приливе приводной крышки

4. Соленоид, смещающий привод в направлении зубчатого венца, имеет втягивающую и удерживающую обмотки

привода может быть установлена между опорами под приводной крышкой или консольно за ее пределами. Консольное расположение шестерни характерно для стартеров с тяговым реле, встроенным в переднюю крышку соосно приводу или размещенным в коллекторной крышке. Последняя конструкция широко применяется на тяжелых грузовиках европейского производства.

Автомобильные стартеры, имея идентичные по конструкции электродвигатели, могут существенно отличаться по конструкции приводных механизмов. В наиболее распространенных на сегодняшний день стартерах с приводом предварительного включения общее взаимодействие элементов конструкции происходит следующим образом. Якорь тягового реле, втягиваясь электромагнитом с двумя обмотами (втягивающей и удерживающей), перемещает рычаг и связанную с ним муфту привода. При этом шестерня стартера перемещается по шлицам вала электродвигателя и входит в зацепление с венцом маховика. Подвижной контакт тягового реле замыкает цепь батарея – стартер, и якорь последнего начинает вращаться.

Если шестерня не вошла в зацепление с венцом маховика (так называемое «утыкание» шестерни стартера в зубцы венца маховика), то рычаг будет свободно перемещаться, сжимая пружину. Под действием этой пружины зубья войдут в зацепление при вращении якоря. В случае если шестерня привода не вышла из зацепления с венцом маховика после пуска двигателя, срабатывает муфта свободного хода и вращение от двигателя не передается на якорь, что предохраняет его от разноса.

Стартеры небольшого и среднего размеров обычно снабжаются обгонными муфтами, в которых ролики с помощью пружин

отжимаются в клинообразные выемки между наружной и внутренней обоймами муфты. В стартерах большой мощности (более 5,5 кВт) роликовые муфты работают ненадежно, поэтому для них разработаны специальные конструкции приводов. Это обгонная муфта с храповым механизмом или многодисковая обгонная муфта. Последняя, устанавливаемая на «грузовых» стартерах с консольной шестерней, характеризуется тем, что может передавать повышенный крутящий момент при увеличении нагрузки стартера.

ЛЕЧИТЬ НАДО ВОВРЕМЯ

Чаще всего в стартерах приходится менять муфты свободного хода, планетарные механизмы, втулки, втягивающие реле и щетки. Лучше это сделать вовремя, иначе придется раскошелиться по-крупному на покупку нового пускового агрегата. Главная беда стартеров – втулки, в которых вращается вал якоря. Материал втулок стартера особенный – бронзо-графитный, а изготавливаются они методом высокоточной прессовки с точностью до 0,01 от диаметра вала. Наличие графита в материале позволяет в течение срока эксплуатации обеспечивать смазку вала якоря. Всякие другие материалы для втулок стартера не подходят в принципе.

Простые точенные на токарном станке втулки стартера из латуни, бронзы или меди работают до тех пор, пока не закончится заранее заложенная в них смазка. А это не заставляет себя долго ждать. После чего медь или латунь начинает «наматываться» на ось вала, и втулка стартера погибает. Что происходит, когда втулка стартера выходит из строя? Вал якоря начинает бить, разбиваются планетарный механизм, бендикс, зубья венца маховика. В начальной стадии этот недуг еще можно вылечить, но когда якорь начинает бить по корпусу, возникают повреждения, несовместимые с дальнейшей жизнью стартера. Большие неприятности могут также возникнуть, если стартеру по какой-либо причине не хватает мощности преодолеть сопротивление проворачивания. В этом случае между щетками и коллектором возникает электрическая дуга, которая выжигает коллектор. После этого стартер уже работать не будет.

ИЗ ПРАКТИКИ...

Все перечисленное, скорее, компетенция механиков и автоэлектриков. Ремонт стартеров и генераторов в настоящее время превратился в довольно распространенный вид бизнеса. Ремонтируют, как правило, быстро и качественно, а вот снимать и ставить стартеры в дороге или в гараже в большинстве случаев приходится самостоятельно. И хотите верьте, хотите нет, проблемы иногда возникают, казалось бы, на пустом месте. Один их случаев происходил на моих глазах.

Предстояло установить стартер и после затянувшегося ремонта топливной аппаратуры запустить двигатель грузовика Renault Premium. Место стартера на двигателе было вакантным – «родной пускач» уже давно работал на другом автомобиле, и поэтому установка недавно привезенного из магазина агрегата заняла считанные минуты. Подсоединение проводов на первый взгляд сомнений не вызывало: два толстых провода являющиеся «плюсом» и «массой» закреплялись на свои клеммы, а вот тонких оказалось почему-то тоже два, но клемма втягивающего реле у этого стартера всего одна. После небольшого совещания было решено одеть оба провода на эту клемму. Вспомнилась не совсем уместная аналогия с ЗИЛ-130, где дополнительный провод соединял втягивающее реле с вариатором системы зажигания. Для проверки несколько раз повернули ключом в положение «старт» – все в порядке; значит, провода на месте.

После прокачки топливной системы дизель завелся с пол-оборота, и мы, уже забыв про стартер, стали обсуждать удачно отремонтированный ТНВД. Подозрение возникло при увеличении оборотов двигателя, когда в полную силу начал работать генератор и погасла лампа зарядки АКБ. Появился неприятный свистящий звук, напоминающий проскальзывание ремня генератора. Ремень действительно был слабо натянут, а звук быстро исчез. Заглушив через некоторое время двигатель, первым делом подтянули ремень, а когда решили еще раз запустить мотор, выяснилось, что поворот ключа в положение «старт» не вызывает никакой ответной реакции. Подвели напряжение к клемме втягивающего реле напрямую – результат тот же. Значит, неисправен сам стартер, и действительно, сняв заднюю крышку, нашим взорам предстали две обугленные катушки.

Оглядев с подозрением коробку с надписью изготовителя стартера, решили заменить сгоревшие втягивающее реле и соленоид якоря. После чего стартер вновь занял свое штатное место. Запуск двигателя, и опять тот же самый свистящий звук. На этот раз прислушиваться не стали, а тут же заглушили мотор и решили еще раз разобраться с проводами. При более внимательном изучении выяснилось, что лишний провод, подсоединенный к втягивающему реле, имеет несколько другое назначение. В штатной схеме он контактировал с реле блокировки стартера, и напряжение, поступающее по нему только при работающем генераторе, блокировало включение стартера при запущенном двигателе. У нас же в этом случае было все с точностью до наоборот – ток генератора включал втягивающее реле.

С тех пор вошло в привычку непонятные лишние провода никуда не подключать и всегда надежно изолировать. Стартер и топливная аппаратура работают на Renault Premium до сих пор как полагается – без замечаний. ■

Михаил ОЖЕРЕЛЬЕВ

Термоконтакт, размещенный в коллекторной крышке, отключает стартер при перегреве

ЦЕНЫ НА ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

С НАСТУПЛЕНИЕМ 2008 Г. В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ВСТУПИЛИ В СИЛУ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ТОКСИЧНОСТИ ВЫХЛОПНЫХ ГАЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ, ТАК НАЗЫВАЕМЫЙ ТРЕТИЙ ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КЛАСС ИЛИ, ПРОЩЕ И ПОНЯТНЕЕ – ЕВРО-3

Многим не верилось, что так можно: галопом по европам. Ждали, а вдруг, как бывало раньше, последует политическое решение, введут задержки и отсрочки. Даже на 60-ой международной научно-технической конференции Ассоциации автомобильных инженеров (ААИ) «Техническое регулирование в области автотранспортных средств», проходившей 12-13 декабря 2007 г. заместителю Руководителя Ростехрегулирования С. В. Пугачеву задавался такой вопрос. Ростехрегулирование слабины не даст. Такой был ответ. Страна должна жить и работать по установленным правилам. Изменение правил игры никому не делает чести и дестабилизирует экономические отношения. Закон есть закон, нравиться он или нет. И дышла, по российской традиции не повернули.

Тем не менее, картина начала января полностью отражала неверие продавцов и некоторых производителей в силу закона.

Обновление модельного ряда анонсировал ГАЗ. Модели Евро-3 предложил МАЗ (ну там у них давно порядка больше). Остальные производители отмалчивались, предпочитая решать проблемы по мере их возникновения. На вопрос когда и почем? Отвечали, скоро узнаете.

Поэтому наша ценовая таблица выглядит несколько однобоко. Ведь еще неизвестно, как будет поступать ГИБДД в отношении машин «Евро-2 и ниже». И мы приводим цены на то, в беспроблемности покупки чего уверены.

Цены на прицепы

Полуприцепы бортовые	
НЕФАЗ 9334-010 борт, г/п 20.0 т, 10.35 м, борта откидные, 2 оси, 8 колес	360 000 р.
НЕФАЗ 9334-010-01 г/п 19,4 т., 2 оси, 8 кол., объём 16,2 м. куб.	398 000 р.
НЕФАЗ 9334-010-02 борт / тент, 19.3, 10.35, 2 оси, 8 колес	410 000 р.
НЕФАЗ 9334-010-04 борт, г/п 19.4 т, 12.35 м, борта откидные, 2 оси, 8 колес	440 000 р.
СЗАП 9340	350 000 р.
СЗАП 9327 бортовой, 21000 кг, 12.43 м, 2 оси, 8 колес, ш. 260, з/к	395 000 р.
СЗАП 93271 борт, г/п 21.0 т, 12.43 м, 2 оси, ш. 260, з/к	410 000 р.
СЗАП 93271А борт, г/п 29.0 т,12.43 м, 2 оси, ш. 280, з/к	440 000 р.
СЗАП 93272 борт, г/п 19.5 т, 13.6 м, 2 оси, ш. 260, з/к, разнесен.оси	427 000 р.
СЗАП 93272А борт, г/п 23.5, 13.6 м, 2 оси, ш. 280, з/к	460 000 р.
Полуприцепы тентовые	
Балтспецмаш 9488	28 000 EUR
НЕФАЗ 9334-010-02 борт / тент, г/п 19.3, 10.35 м, 2 оси, 8 колес	368 000 р.

НЕФАЗ 9334-010-03	420 000 р.
НЕФАЗ 9334-010-04 борт / тент, г/п 18.6, 12.35 м, 2 оси, 8 колес	388 000 р.
НЕФАЗ 93341-010	650 000 р.
СЗАП 9340	398 000 р.
СЗАП 9327	468 000 р.
СЗАП 93271 тент, г/п 21,0 т, 12.43 м, 2 оси, ш. 260 , з/к	485 000 р.
СЗАП 93271А тент, г/п 29,0 т, 12.43 м, 2 оси, ш. 280, з/к	515 000 р.
СЗАП 93272 тент, г/п 19.5 т, 13.6 м, 2 оси, ш. 260, з/к, разнесен.оси	502 000 р.
СЗАП 93272А тент, г/п 23.5 т, 13.6 м, 2 оси, ш. 280, з/к	535 000 р.
Прицепы бортовые	
НЕФАЗ 8332-010-01 борт,тент,кар., г/п 10.0 т, 6.1 м, 2 оси, 8 колес	280 000 р.
НЕФАЗ 8332-010 борт, г/п 10.0 т, 6.1 м, 2 оси, 8 колес	260 000 р.
НЕФАЗ 8332-010-01(высокий борт) выс.борт, г/п 10.0 т, 6.1 м, 2 оси, 8 колес	238 000 р.
СЗАП 8357А борт, г/п 10.0 т, 6.1 м, 2 оси, 8 колес	330 000 р.
СЗАП 8305 борт, г/п 13.5 т, 8.15 м, 3 оси, 6 колес, ш. 300, 49.6 м3	340 000 р.
СЗАП 83053 борт, г/п 16.0 т, 8.15 м, 3 оси, 12 колес, ш. 260, 49.7 м3	345 000 р.
Прицепы тентовые	
НЕФАЗ 8332-010-03	232 000 р.
НЕФАЗ 8332-010-02	295 000
СЗАП 8357	380 000 р.
СЗАП 8305 тент, г/п 13.5 т, 8.15 м, 3 оси, 6 колес, ш. 300, 49,6 м3	395 000 р.
СЗАП 83053 тент, г/п 15.0 т, 8.15 м, 3 оси, 12 колес, ш. 260, 49.7 м3	399 000 р.
Прицепы самосвальные	
НЕФАЗ 8560-010 сам. с/х, г/п 7.0 т, 5.8 м, 2 оси, 8 колес, боковая разгрузка	273 000 р.
НЕФАЗ 8560-010-02 сам. с/х, г/п 10.0 т, 5.8 м, 2 оси, 8 колес, боковая разгрузка	320 000 р.
НЕФАЗ 8560-012 сам. с/х, г/п 7.0 т, 5.8 м, 2 оси, 8 колес, боковая разгрузка, н/б	289 000 р.
НЕФАЗ 8560-012-02 сам. с/х, г/п 10.0 т, 5.8 м, 2 оси, 8 колес, боковая разгрузка, н/б	340 000 р.
СЗАП 8543 стр, г/п 10.0 т, 4.49 м, 2 оси, 8 колес, бок. разгрузка, 6.7м3, з/к, ш. 260	330 000 р.
СЗАП 85514 с/х, г/п 10.0 т, 5.4 м, 2 оси, 8 колес, бок. разгрузка, объем 9.4 м3, з/к, ш. 260	263 000 р.
СЗАП 85514 с надставными бортами	267 000 р.

Новые цены на новые ГАЗы. Рекомендуемые цены ООО «ТД «Русские машины»

Модель	Колесная формула	Двигатель	Цена, руб.
ГАЗ-231000-431 «Соболь» борт Евро3	4х2	ЗМЗ-40524	290 100
ГАЗ-231070-431 «Соболь» борт Евро3	4х4	ЗМЗ-40524	310 100
ГАЗ-231000-534 «Соболь» борт Евро3	4х2	Chrysler 2.4	315 100
ГАЗ-330200-404 «ГАЗель» борт Евро3	4х2	ЗМЗ-40524	348 300
ГАЗ-330200-408 «ГАЗель» борт Евро3	4х4	ЗМЗ-40524	374 300
ГАЗ-330200-531 «ГАЗель» борт Евро3	4х2	ГАЗ-5602	456 000
ГАЗ-330200-748 «ГАЗель» борт Евро3	4х2	Chrysler 2.4	379 300
ГАЗ-330273-408 «ГАЗель» борт Евро3 сдвоенная кабина	4х4	ЗМЗ-40524	391 600
ГАЗ-330202-404 «ГАЗель» борт Евро3, длиннобазный	4х2	ЗМЗ-40524	363 300
ГАЗ-330202-408 «ГАЗель» борт Евро3, длиннобазный	4х2	ЗМЗ-40524	369 300
ГАЗ-330202-531 «ГАЗель» борт Евро3, длиннобазный	4х2	ГАЗ-5602	464 800
ГАЗ-330230-404 «ГАЗель-фермер» борт Евро3 сдвоенная кабина	4х2	ЗМЗ-40524	365 600
ГАЗ-330230-408 «ГАЗель-фермер» борт Евро3 сдвоенная кабина	4х2	ЗМЗ-40524	371 600
ГАЗ-330230-408 «ГАЗель-фермер» борт Евро3 сдвоенная кабина	4х2	ГАЗ-5602	467 100
ГАЗ-330230-408 «ГАЗель-фермер» борт Евро3 сдвоенная кабина	4х2	Chrysler 2.4	396 600
ГАЗ-330232-404 «ГАЗель» борт, длиннобазный, сдвоенная кабина	4х2	ЗМЗ-40524	380 600
ГАЗ-330232-408 «ГАЗель» борт, длиннобазный, сдвоенная кабина	4х2	ЗМЗ-40524	386 600
ГАЗ-330232-408 «ГАЗель» борт, длиннобазный, сдвоенная кабина	4х2	ГАЗ-5602	482 100
ГАЗ-270500-404 «ГАЗель» фургон Евро3	4х2	ЗМЗ-40524	357 000
ГАЗ-270500-406 «ГАЗель» фургон Евро3, 7 мест	4х2	ЗМЗ-40524	363 800
ГАЗ-270500-408 «ГАЗель» фургон Евро3	4х2	ЗМЗ-40524	363 000
ГАЗ-270500-410 «ГАЗель» фургон Евро3, 7 мест	4х2	ЗМЗ-40524	369 800
ГАЗ-270500-541 «ГАЗель» фургон Евро3, 7 мест	4х2	ГАЗ-5602	465 300
ГАЗ-270570-408 «ГАЗель» фургон Евро3	4х4	ЗМЗ-40524	383 000
ГАЗ-270570-410 «ГАЗель» фургон Евро3, 7 мест	4х4	ЗМЗ-40524	389 800
ГАЗ-270570-531 «ГАЗель» фургон Евро3,	4х4	ГАЗ-5602	478 500
ГАЗ-270570-541 «ГАЗель» фургон Евро3, 7 мест	4х4	ГАЗ-5602	485 300
ГАЗ-322100-404 «ГАЗель» автобус Евро3, 8 мест, АБС	4х2	ЗМЗ-40524	373 300
ГАЗ-322100-408 «ГАЗель» автобус Евро3, 8 мест, АБС	4х2	ЗМЗ-40524	379 300
ГАЗ-322100-748 «ГАЗель» автобус Евро3, 8 мест, АБС	4х2	Chrysler 2.4	404 300
ГАЗ-322170-408 «ГАЗель» автобус Евро3, 8 мест, АБС	4х4	ЗМЗ-40524	399 100
ГАЗ-322173-408 «ГАЗель» автобус Евро3, 13 мест, АБС	4х4	ЗМЗ-40524	404 400
ГАЗ-322130-404 «ГАЗель» автобус Евро3, 13 мест, АБС	4х2	ЗМЗ-40524	378 600
ГАЗ-322130-408 «ГАЗель» автобус Евро3, 13 мест, АБС	4х2	ЗМЗ-40524	384 600
ГАЗ-322130-531 «ГАЗель» автобус Евро3, 13 мест, АБС	4х2	ГАЗ-5602	480 100
ГАЗ-322130-748 «ГАЗель» автобус Евро3, 13 мест, АБС	4х2	Chrysler 2.4	409. 00
ГАЗ-322132-404 «ГАЗель» автобус-такси Евро3, 13 мест, АБС	4х2	ЗМЗ-40524	374 800
ГАЗ-322132-408 «ГАЗель» автобус-такси Евро3, 13 мест, АБС	4х2	ЗМЗ-40524	380 800
ГАЗ-322132-748 «ГАЗель» автобус-такси Евро3, 13 мест, АБС	4х2	Chrysler 2.4	380 800
ГАЗ-330700-17 борт Евро3, АБС	4х2	ЗМЗ-5231	391 400
ГАЗ-330810-70 «Садко» борт Евро3, АБС	4х4	Д-245.7Е2	592 300
ГАЗ-330860-72 «Земляк» борт Евро3, АБС	4х4	Д-245.7Е2	448 800

26 АВГУСТА – 7 СЕНТЯБРЯ

МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН 2008

26-27 АВГУСТА – ПРЕСС-ДНИ
28 АВГУСТА – БИЗНЕС-ДЕНЬ

27 – 31 АВГУСТА

В РАМКАХ ММАС-2008

IV МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

ИНТЕРАВТО

27 АВГУСТА – ДЕНЬ ПРЕССЫ И СПЕЦИАЛИСТОВ

ОРГАНИЗАТОРЫ:

ОБЪЕДИНЕНИЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ РОССИИ

Крокус Экспо
Международный выставочный центр

под эгидой: OICA, AEB

Спонсор: UniCredit Bank

Генеральный информационный спонсор: За рулем

Информационный партнер МВЦ «Крокус Экспо»: БИВ

МВЦ «Крокус Экспо», 65 – 66 км МКАД (пересечение МКАД и Волоколамского шоссе)
Тел./факс: (495) 727-26-31, www.mas-expo.ru

РАЗБОРКА ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ

Москва, ул. Илимская, д. 5
тел.: (495) 642-37-88
107-04-86
8 (916) 347-74-24

СЕРВИС

Тел.: (495) 772-06-06
e-mail: mail@spauto.ru

ГРУЗОВИЧОК
В МОСКВЕ

ПОКУПКА
грузовых аварийных
и проблемных
автомобилей
тел. 8 (911) 710-45-49

ГРУЗОВИЧОК
В С.Петербурге

ЗАПЧАСТИ
ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВИКОВ И ПОЛУПРИЦЕПОВ

- ДЕТАЛИ ИЗ ПЛАСТИКА
- БАМПЕРА
- АВТОСТЕКЛА
- ОПТИКА
- РАДИАТОРЫ
- ГЛУШИТЕЛИ
- МАСЛА
- СМАЗКИ

187015,
Ленинградская обл.,
пос. Красный Бор,
Московское шоссе,
663 км, в 300-х
метрах от АЗС "АРИС"
тел.(812) 913-51-15
(разборка)
тел.(812) 983-86-53
(магазин)

ПОКУПКА АВТОМОБИЛЕЙ
тел. 8(911)710-45-49

e-mail:gruzovichok@mail.ru

VOLVO · SCANIA · IVECO · DAF · MAN · SAF

ПРОДАЖА И УСТАНОВКА ГИДРАВЛИКИ PZB
НА ЛЮБЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Пневмоклапан ограничения хода

всасывающие патрубки и напорные фильтры

цилиндр

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ЗАО "СТИЛ-МОТОРС"

141580, МО, Солнечногорский р-н, п. Лунёво, 1Б
тел.: (495) 797-49-03 факс: (495) 797-49-06
e-mail: sm@ivecorussia.com

CARGOBULL
SERVICE PARTNER

Оригинальные
КУЗОВНЫЕ запасные части
к прицепной технике
Schmitz Cargobull

141031, Московская область,
Осташковское шоссе, владение 5, строение 1
Тел. +7 901 541 32 12
schmitz.cargobull@karminavto.ru

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ
VOLVO TRUCK
F/FH/FL/FM

«Альфа Авто»
Тел.: (495) 746-0914
Т/ф.: (495) 355-9739
E-mail: info@alpha-avto.ru
alpha-avto@mail.ru
www.alpha-avto.ru

МКАД, 31 км, ТК АВТО-31, 1-й подъезд, пав. А-2-8
Тел.: (495) 781-83-65, 781-83-80, 747-28-24
e-mail: detali_mashin_av@mail.ru; icq 289-056-036, icq 213-738-732

Всегда в наличии большой выбор:
РАДИАТОРЫ, ИНТЕРКУЛЕРЫ,
СЕРДЦЕВИНЫ, ПЛАСТИКОВЫЕ
ДЕТАЛИ КАБИН, ВИСКОМУФТЫ
КОМПРЕССОРЫ, ПНЕВМАТИКА,
СЦЕПЛЕНИЕ

Заказ любых запчастей: 1-10 дней

Запчасти
на Американские
грузовики

«АВТО-31»

ТЫ НЕ ЗАБЫЛ
ПРО ЗАПЧАСТИ?
ТОЛЬКО У НАС!
722-22-71

МКАД 31 км

ФРАНЦУЗСКИЕ УНИКУМЫ

РЕШЕНИЯМИ СЕМИЛЕТНЕГО ПЛАНА РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР ПРЕДУСМАТРИВАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО БОЛЬШОГО КОЛИЧЕСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ПЕРВОЙ КАТЕГОРИИ – С УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫМ ПОКРЫТИЕМ, И РАЗВИТИЕ МЕЖДУГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ОЧЕНЬ МНОГИЕ ТОГДА НАЧИНАЛИ ПОНИМАТЬ, ЧТО ТРАНСПОРТИРОВКА ТОВАРОВ И ПРОДУКТОВ «ОТ ДВЕРИ К ДВЕРИ», БЕЗ ПЕРЕГРУЗОК, СУЛИТ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВЫГОДЫ, А САМОЕ ГЛАВНОЕ, ПОЗВОЛЯЕТ ПОВЫСИТЬ СОХРАННОСТЬ ГРУЗА. ВСЯ ПРОБЛЕМА ЗАКЛЮЧАЛАСЬ В ОТСУТСТВИИ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДЛЯ ДАЛЬНИХ ПЕРЕВОЗОК. ТОГДАШНИЕ СОВЕТСКИЕ СЕДЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ ЗИЛ-120Н МОСКОВСКОГО АВТОЗАВОДА БЫЛИ ОЧЕНЬ ТИХОХОДНЫМИ, НЕДОЛГОВЕЧНЫМИ, НЕ ИМЕЛИ УДОБСТВ ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ-ДАЛЬНОБОЙЩИКА. АТОМОБИЛИ МАЗ-200В БОЛЬШЕ ПОДХОДИЛИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ, НЕЖЕЛИ ДЛЯ МЕЖДУГОРОДНЫХ. ОДНАКО РАЗВИТИЕ МАГИСТРАЛЬНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК В НАШЕЙ СТРАНЕ НАБИРАЛО ТЕМП, И ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ ИХ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ, БЫЛО РЕШЕНО ЭКСПОРТИРОВАТЬ НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ НИХ АВТОПОЕЗДА ИЗ ЧЕХОСЛОВАКИИ, ВЕНГРИИ, АВСТРИИ И ФРАНЦИИ.

«УНИК Веркор» на Пушкинской площади в Москве, 1966 г.

Проведение иностранных и национальных выставок в Москве тогда было грандиозным событием, так как на открытии присутствовал глава государства – участника выставки и, конечно же, энергичный и вездесущий Председатель Совета министров СССР Никита Хрущев. В июне 1960 г. на ВДНХ открылась Французская национальная выставка, где наряду с другими экспонатами демонстрировались и достижения французского автопрома. Хрущев как зачарованный рассматривал два огромных автофургона-рефрижератора, сработанных компанией «Ротру» и блестящих на солнце полированными алюминиевыми панелями на стенде автомобильной фирмы «Симка Индастри». Впечатление, которое произвели эти «камионы» на Никиту, было неотразимым, и он распорядился

Первый рефрижератор «УНИК Веркор», Орел, 1960 г.

«УНИК Веркор» с одиночной кабиной, Москва

заключить контракт с французами на поставку 1200 таких фургонов.

Машины превосходно подходили для междугородных перевозок скоропортящихся продуктов благодаря надежному шестицилиндровому дизелю с непосредственным впрыском топлива, диаметром цилиндра 119 мм и ходом поршня 121 мм. При степени сжатия 16,5 этот силовой агрегат развивал 175 л.с. Моноблочный картер и распределительный вал из термообработанного чугуна, биметаллические клапаны и индий-медно-свинцовые вкладыши делали эти моторы практически вечными. Восьмиступенчатая, полностью синхронизированная коробка передач с пневматическим усилителем переключения, рулевой механизм с гидроусилителем и спальный отсек обеспечивали автофургонам «УНИК» легкое управление, давали возможность водителю находиться за рулем помногу часов и обеспечивали сравнительно комфортный отдых. Из советских грузовых автомобилей той поры по легкости управления и комфорту с авторефрижераторами «УНИК» не мог сравниться ни один.

В те времена каждая модель «уников» носила собственное имя. Это были названия небольших французских городов, областей, гор или рек. Автофургоны-рефрижераторы, работавшие в СССР, несли на нижней боковине капота надпись «Веркор». Помимо удлиненной кабины со спальным местом, автофургон «УНИК» мог оборудоваться и обычной трехместной. Панорамное ветровое стекло обеспечивало хорошую обзорность, а сдвоенные фары – прекрасное освещение дороги в ночное время. Максимальная скорость в 120 км/ч позволяла за минимальное время преодолевать большие расстояния.

«Уники» в шестидесятых годах встречались на любой автодороге союзного значения. Они везли фрукты из Крыма и Молдавии, мясо и мясные изделия из центральных районов страны, обеспечивая магазины Москвы и других крупных городов свежими продуктами. Автомобили оказались очень долговечными, они изнашивали несколько комплектов резины, тогда как другие компоненты совершенно не нуждались в обслуживании и ремонте. Естественно, родные щины «Мишлен» со временем заменялись отечественными размером 12.00-20, одинаково хорошо подходившими и для МАЗов, и для ЯАЗов. Некоторые рефрижераторы наездили по два миллиона километров и даже после этого еще подлежали капитальному ремонту и восстановлению. Большинство «уников», закупленных в 1960–1962 годах, успешно эксплуатировались и в восьмидесятых.

Окрыленная успехом, компания «Симка Индастри» на первой Международной выставке строительных и дорожных машин в 1964 г. в Лужниках представила гамму своих новых моделей. В первую очередь внимание посетителей привлекал новый седельный тягач с кабиной над двигателем «УНИК МЦ-221ТС» с V-образным дизелем мощностью 225 л.с. и синхронизированной восьмиступенчатой коробкой передач. Кабина водителя имела спальное место. А самыми интересными полуприцепами для этого тягача, также экспонировавшимися на выставке, стали цистерны из нержавеющей стали НС-22Ц без наружной термоизоляции с двумя отдельными емкостями по 18,5 тыс. л, универсальная, снабженная термоизоляцией автоцистерна фирмы «Фрюхауф» емкостью 25 850 л, а также цистерна ЦМФ, специально предназначенная для транспортировки пропан-бутановой смеси в жидком виде, емкостью 34,3 тыс. л.

Особый интерес вызвали автобетоносмесители «Ришье» на шасси «УНИК 221Т» с капотной компоновкой. Здесь следует заметить, что в те времена у

В Орле такие машины тоже работали

Самопогрузчик «УНИК МЗ-124Л»

нас практически не использовались автобетоносмесители, а бетонная смесь приготавливалась в стационарных бетономешалках на объекте строительства, куда цемент доставлялся автоцементовозами. А туда, где бетона требовалось немного, или нельзя было поставить стационарную бетономешалку, готовый бетон везли самосвалами. Кстати, эта практика была широко распространена даже в восьмидесятые годы.

Новый тип специализированного транспртного средства требовался позарез, и около 20 автобетоносмесителей «УНИК 221Т» работали на строительстве Нового Арбата и гостиницы «Россия». Самым неординарным экспонатом стал «УНИК МЗ-124А». Его неординарность заключалась в том, что машина была выполнена по типу многоковшового погрузчика. У нее имелось несколько съемных самосвальных кузовов, которые можно было отделить от шасси и опустить для погрузки или выгрузки сзади автомобиля. Подъемом и опусканием кузова управлял водитель из кабины. Благодаря такой конструкции автомобиль, по сути дела, не простаивал при погрузке и выгрузке, а использовался с максимальной выгодой. В качестве сменных кузовов могли применяться различные платформы, контейнеры, цистерны и др. Вместимость строительного кузова составляла 9 м^3. Этот «Уник» комплектовался шестицилиндровым дизелем мощностью 175 л.с. и восьмиступенчатой коробкой передач.

Еще двумя интересными экспонатами стали фургон-рефрижератор на шасси восьмицилиндрового «УНИК МЦ-221» грузоподъемностью 15 т и металловоз с центральной высокорасположенной кабиной, позволявшей значительно сократить длину автопоезда при перевозках длинномерных грузов, например железнодорожных рельсов. Все экспонаты были куплены после окончания работы выставки, а седельных автопоездов «УНИК-221ТС» для транспортировки молока заказали еще сорок экземпляров. Они возили свежее молоко из подмосковних колхозов и совхозов в столицу на молокозаводы, полностью вытеснив старые венгерские автоцистерны «Чепель» и тихоходные автопоезда, состоявшие из автоцистерны на шасси МАЗ-200 и цистерны на шасси прицепа.

В 1966 году на международной выстаке «Современные сельскохозяйственные машины и оборудование» «Симка-Индастри» показала автопоезда в составе седельного тягача и двухосных полуприцепов с кузовами-рефрижераторами, цистернами для перевозки сжатого газа, фургонами для транспортировки различных штучных грузов. Когда было организовано «Совтрансавто», то первыми импортными тягачами, работавшими в этой организации, стали не «вольво»,

Бетоносмеситель «Ришье» на шасси «УНИК» на строительстве гостиницы «Россия», 1966 г.

Автопоезд-молоковоз «УНИК МС-221ТС» на Смоленской площади столицы, июнь 1966 г.

«УНИК МС-22ТС» для перевозки сжиженного газа

не «мерседесы», а «УНИКи Изоард 340» – тогда вполне современные магистральные седельные тягачи с просторной кабиной со спальным местом, V-образным восьмицилиндровым двигателем с непосредственным впрыском топлива и рабочим объемом 14 886 см^3 и мощностью 340 л.с. при 2400 об/мин. Таких тягачей было поставлено более тысячи штук, в основном они буксировали полуприцепы-контейнеровозы, и окончательно их заменили на «вольво» и «мерседесы» только в самом конце девяностых годов.

Когда для строительства газопроводов в Сибири потребовались большегрузные трубовозы, французская компания предложила советским внешнеторговым организациям приобрести подобные машины на основе «УНИКа-ФИАТа Изоард-П 270», однако было заказано всего десять трубовозов, основную массу поставил немецкий концерн «Фаун» и японский «Нисан». С 1964 г. на автомобилях «УНИК» можно было бы с уверенностью поставить крест. Потому что годом раньше американский концерн «Крайслер» приобрел компанию «Симка», и ее грузовое отделение осталось без владельца. В 1966 г. его купил итальянский «ФИАТ», превратив во французский филиал: «ФИАТ ФРАНС СОСЬЕТЕ АНОНИМ», где продолжалось производство капотников. В 1975 г. основано объединение «ИВЕКО» и присоединение «УНИКа» к этой группе стало вполне естественным. После чего марка «УНИК-ИВЕКО» использовалась только на машинах, предназначенных для внутреннего французского рынка. Тем не менее, вклад «Симки Индастри» в развитие подвижного состава СССР ни у кого не может вызвать сомнений. ■

Александр НОВИКОВ

Автогудронатор «УНИК МС-221» на выставке «Строительные и дорожные машины-66»

Автопоез контейнеровоз «УНИК», Одесса, 1979 г.

В связи с вводом с 1 июля 2008 года видеофиксации нарушений Правил дорожного движения, ГАИ объявляет набор сотрудников. Требования – опытные пользователи Фотошоп. Зарплата – сдельная.

Встречаются две девушки:
– Ну, где отдохнула?
– Под Владимиром.
– Ну и как?
– Ничего. Хороший парень.

Останавливает гаишник машину за превышение скорости. Водитель отдает ему права и техпаспорт. Гаишник хорошо рассматривая документы:
– Так не положено… Не положено…
– Как не положено? Между техпаспортом и правами.
– О, и в самом деле – положено!

Кроха сын к отцу пришел,
Долго извинялся:
– Папа, я не виноват! Я предохранялся!

Грузина на машине останавливает гаишник:
– Права.
– Вот дарагой, пжалста…
– Выйдите, надо осмотреть салон.
– Нет проблэм дарагой, пжалста…
– Откройте багажник.
– Слушай, дарагой, я даю тэбе 10 тысяч, и мы нэ будэм откиривать багажнык.
– Откройте багажник!
– Дарагой, 50 тысяч?
– Багажник!!
– 200 тысяч!?
Гаишник видит, что дело пахнет кровью – за пистолет:
– Открывай!!!
– Слушай дарагой, я тэбе 200 тысяч предлагал? И ты отказался? Вот тэбе багажник, пжалста…
А там пусто. Запаска, трос… Гаишник в изумлении:
– Так чего же ты выеживался?
– Эээ, дарагой, это я с тобой в «Поле чудэс» играл!

Правды в ногах нет. Но между ними есть тот, кто все знает!

– Доктор, я каждое утро просыпаюсь с петухами и каждый раз что-то не то чувствую!
– А вот если бы вы каждое утро с женщинами просыпались, то я думаю, что вы бы себя очень хорошо чувствовали!

Отец спрашивает Вовочку:
– Ну, сын, ты уже большой, выбрал уже, кем хочешь быть, когда вырастешь?
– Да, пап! Хочу быть мойщиком бассейнов.
– И все?
– Нет, еще садовником, сантехником и доставщиком пиццы.
Отец задумался, почесал затылок и кричит жене:
– Слышь, мать! Похоже, он нашел ту кассету...

Пришел боксер к своему другу домой и говорит:
– Вася, я у тебя давно не был, сколько у тебя видеокассет разных, оказывается, дай зазырить чего-нибудь!
– Дима, это книги.

Две подруги:
– Ну, как твои курсы шоферов? На экзаменах машину водила?
– Водила!
– И задом сдавала?
– Да весь экзамен только задом и сдавала!

Светская хроника:
Сергей Зверев доказал всем, что он настоящий мужик. Он не открывает рот, когда красит ресницы.

В зоопарке:
– Папа, что-то горилла очень зло на нас посмотрела…
– Спокойно, сынок, – это еще только касса.

– Ваш банк дает кредиты под честное слово?
– Без проблем…
– А если я не верну?
– Вам будет стыдно перед Всевышним, когда предстанете.
– Когда это еще будет…
– Вот, если пятого не вернете, шестого предстанете.

– Вчера в Таджикистане была накрыта крупная партия наркотиков. А то дожди, знаете ли, зарядили – намокнут еще…

Идет суд.
Судья:
– Вы знаете этого человека?
Подсудимый:
– Нет.
Судья:
– А почему он у вас в друзьях на «одноклассниках»?

Подходит маленький мальчик к милиционеру и спрашивает:
– Скажите, дядя милиционер, а зачем у вас на фуражке вот этот хлястик пришит?
Милиционер, гордо расправив плечи, отвечает:
– Понимаешь, малыш, Когда мы гонимся за преступником на машине, я высовываюсь из окна, чтобы стрелять, а на бороду опускаю хлястик, чтобы фуражка не слетела. Вот.
– Понимаю, – говорит малыш, – А папа мне рассказывал, что хлястик нужен для того, чтобы у вас хавальник не разнесло, когда в свисток дуете…

После смерти души гаишников остаются на своих рабочих местах: на дорогах, на постах, в рабочих кабинетах. Разница лишь в том, что они не могут никого ни тормознуть, ни оштрафовать, ни взять взятку… Это и есть их АД.

– Почему сегодня на эстраде столько геев?
– Закон физики – чтобы кого-то раскрутить, его надо насадить на какую-нибудь ось..

Папа Карло и Буратино:
– Сынок, ты же хотел зверюшку на Новый год, ты что, не рад подарку?
– Но я же хотел котенка или щенка…
– Ну, не все дети получают именно то, что хотели!
– Да, но этот бобер как-то странно на меня смотрит…

Натянул Иван Царевич лук. На этом сказка про Чипполино и закончилась.

ПОИСК ПО САЙТУ: Искать
в архиве в разделах в новостях На форуме
Выводить результаты поиска по 10 на страницу

Главная
О журнале
Новости
Архив
Контакты
Форум
Материалы
Карта сайта

БАЗА ДАННЫХ:
Продажа техники
Сервис
Запчасти

Последние новости

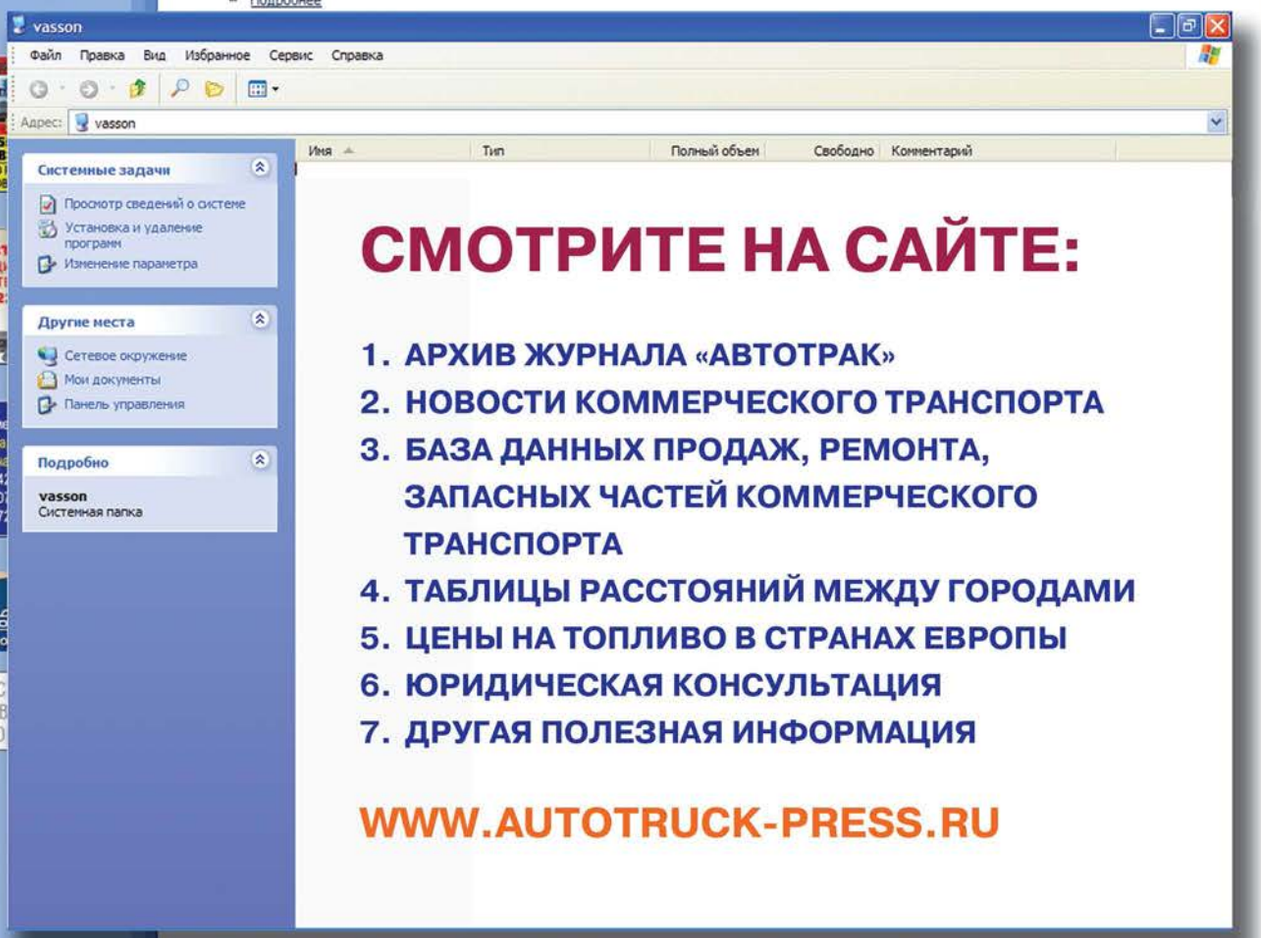
19.01.2007 :: **В Москве открыт первый Фольксваген Центр**
18 января 2007 года состоялось торжественное открытие нового автосалона компании «РУС-ЛАН», который первым получил статус Фольксваген Центра.
Подробнее

19.01.2007 :: **Новый Renault Mascott**
Компания Renault Trucks весной этого года представит новый развозной автомобиль марки Mascott.
Подробнее

19.01.2007 :: **В выходные Россию ожидают "дни жестянщика"**
В ряде южных, западных и центральных областей России сегодня объявлено штормовое предупреждение, сообщает МЧС России.
Подробнее

19.01.2007 :: **Дмитровское шоссе реконструируют к 2009 году**
Руководитель Департамента транспорта и связи Москвы Леонид Липсиц отметил, что грядущая реконструкция Дмитровского шоссе должна увеличить его пропускную способность.
Подробнее

19.01.2007 :: **В Калининградской области построят сеть скоростных трасс**
В Калининградской области планируется создать сеть скоростных автодорог. Об этом сообщил сегодня журналистам губернатор Калининградской области Георгий Боос.
Подробнее



Строго говоря, «Восток-3» – это не автомобиль, хотя шоферско-транспортное со-знание воспринимает его именно так. «Восток-3» – это комплекс решений и услуг, построенных вокруг одного из приемлемых для России вариантов Renault Premium второго поколения. Так что фактически на представлении «Восток-3» на Дмитровском автополигоне компания Renault Trucks провела российскую презентацию «новой премии от Renault».

Близкое знакомство

После статьи, посвященной презентации новых машин Volvo FL и Volvo FE летом 2006 г. (Автотрак №4), я понял, что дипломат из меня не получится. На фоне хвалебных отзывов о грузовиках в других изданиях, правда-матка в нашем журнале явно никак не вязалась с грузовым мировоззрением коллег. А чтобы не было мучительно больно и стыдно не только за прожитые годы, но и за статью, я принял предложение от московского представительства Volvo Trucks и с тени же журналистами отправился в октябре в Швецию на тесты Volvo FL и Volvo FE.

«Европеец», собранный по-американски

Сегодня на рынке подержанных полноразмерных импортных грузовиков, и прежде всего седельных тягачей, четко выделяются две обширные группы автомобилей. Это «европейцы» и «американцы». Первые имеют приличный ресурс, лучше приспособлены к условиям маневрирования на грузовых дворах и несколько дороже вторых. «Американцы» отличаются большим жилым отсеком, меньшей ценой и двойным по сравнению с «европейцами» ресурсом. Правда, в управлении они заметно тяжелее, да и большая длина тягача несколько ограничивает возможности автопоезда. Вот если бы соединить достоинства тех и других... Может быть, стоит поискать?

Военные грузовики на EUROSATORY-2006

Одна из наиболее представительных выставок вооружения для сухопутных войск и противовоздушной обороны прошла летом этого года в пригороде Парижа во Франции. Как обычно, ее основными участниками стали крупнейшие компании из Австрии, Великобритании, Германии, Израиля, России, США

Цены на топливо:
IRU
Цены на топливо в Евросоюзе

Определение расстояний:
ТАБЛИЦА РАССТОЯНИЙ

Загруженность дорог:
4 балла
В Москве местами затруднения
Яndex Карты

Курсы валют:

курсЦБ 20.01.2007	
USD	26,5075
EUR	34,4173
GBP	52,3656

WWW.DINFORM.RU

Погода:
Москва
ПН, 22/01
+1..+3 °C
Ю-З, 6 м/с

Статистика:
SpyLOG 48056 30 1
top.mail.ru 248 23
УЧАСТНИК Rambler's TOP 100

ДВИЖЕНИЕ
В БУДУЩЕЕ!
AdBlue
Легкий путь
уменьшить NOx
SCR-технология
На все европейские
грузовики
Немецкое качество
Фасовка
5 л, 15 л, 200 л, 1000 л
(495) 796 83 84