АВТОТРАК № 3 2019

WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№3 ИЮНЬ-ИЮЛЬ 2019

КАМАЗЫ НАДЫМИЛИ НА БАНКРОТСТВО
КАК ПРИ БЕСКОНЕЧНЫХ ПРОВЕРЯЮЩИХ ОРГАНАХ ВИНОВАТЫМИ ОКАЗАЛИСЬ ДОБРОСОВЕСТНЫЕ ПОКУПАТЕЛИ ГРУЗОВИКОВ

АВТОБАНЫ КАК СИМВОЛ
АВТОБАНЫ ПОЯВИЛИСЬ В ИТАЛИИ. НО СТАЛИ СИМВОЛОМ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МОЩИ ГЕРМАНИИ. КАК?

«ПОЛУТОРКА» 21 ВЕКА
«ГАЗЕЛЬ» ОТМЕЧАЕТ ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА. ВСПОМИНАЕМ, КАК ГРУЗОВИК СТАЛ ЛЕГЕНДОЙ

ISSN 1812-5107
19 003
9 771812 510001

www.phoenix-airsprings.com

Вес будет взят!

PHOENIX
Air Springs

Более чем 50-летний опыт производства пневматических рессор позволил марке Phoenix утвердиться на мировом рынке в качестве сильного игрока. Отличительными чертами этого высококачественного бренда, предлагаемого на рынке запасных частей, являются постоянно расширяемая линейка продуктов и разнообразный спектр их применения. Это марка, на которую можно положиться!

Пневматические рессоры Phoenix –
сильный бренд на мировом рынке.

Division ContiTech of Continental AG

Continental CONTITECH

www.contitech.ru

Черви – угроза прогрессу

Можно сколько угодно размышлять о развитии технологий, но когда страна продолжает оставаться только бензоколонкой для развитых стран, любые размышления главы государства об инновациях и науке сводятся к фразам из подворотни, где гопники с тремя классами образования пытаются рассуждать о сюжете из телепередачи «Очевидное-невероятное».

Очевидно, что земляным червям до лампочки ветряные электрические станции. Очевидно, что президент обязан думать о развитии страны, а не рассказывать антинаучные сказки гражданам. Хотя, и это тоже очевидность, необразованным и тупым населением проще управлять.

Правда, в таком социуме, где президент рассказывает о вреде технологий, беспилотные машины могут появиться, когда остальное человечество будет свободно летать на Луну и Марс. А РФ с Ираком будут продавать нефть Северной Корее.

Зато черви спокойны.

20.
«Полуторка» 21 века

38.
КАМАЗы надымили на банкротство

60.
А мы идём на север!

56. Berliet: рождённый удивить

44.
Водители грузовиков тестируют

содержание

События и факты	4	Новости
Жара грузовику не товарищ	12	Закон и человек
«Полуторка» 21 века	20	Рынок
Ducato обновился	24	Лёгкий класс
Президент рекомендовал, бизнес не услышал	28	Рынок
Москва создает дорожную нейросеть	29	Технологии
Jeep возвращается	30	Лёгкий класс
У ГАЗа появился свой «автомат»	33	Автобусы
Белорусский дальнобойщик	34	Репортаж
КАМАЗы надымили на банкротство	38	Рынок
Новый Сёгун	42	Новинка
Водители грузовиков тестируют	44	Технологии
Что делать, если вы случайно залили бензин	46	Репортаж
ЗИЛ с «ленивцем»	48	Архив
Автобаны как символ	50	Репортаж
Berliet: рождённый удивить	56	Архив
А мы идём на север!	60	Репортаж

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 3
ИЮНЬ-ИЮЛЬ 2019

Главный редактор:

Дмитрий Жигульский

+7 (495) 796-8384

dskiy@mail.ru

Коммерческий директор:

Феликс Бекерман

Обозреватели:

Андрей Карасёв

Владимир Чехута

Дизайн и вёрстка:

Юлия Гольцева

Офис:

+7 (495) 749-4550

info@autotruck-press.ru

Рекламный отдел:

+7 (495) 749-4550

reklama@autotruck-press.ru

Распространение:

+7 (495) 749-4550

distributor@autotruck-press.ru

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.

Израильские ученые изобрели *универсальную платформу для электрокара*

Израильская компания REE изобрела платформу электромобиля, в которой двигатель, трансмиссия, рулевое управление, подвеска и тормоза размещены внутри колесного модуля.

Эту инновационную модель можно использовать при производстве любого типа машины — легковых автомобилей, грузовиков, гольф-каров, спорткаров и других. При ее разработке инженеры руководствовались несколькими принципами — платформа должна был модульной, занимать небольшое пространство, обеспечивать высокую энергоэффективность и иметь малый вес.

В новой платформе, разработанной специалистами компании REE, колеса соединяются друг с другом через сверхкомпактную подвеску с электродвигателем и коробкой передач. Инженеры укомплектовали основу для автомобилей трансмиссией вместо наиболее распространенного сейчас на электромобилях прямого привода. По их словам, такое решение позволило обеспечить высокий крутящий момент при низких оборотах, что увеличило производительность техники.

Итоговая конфигурация электромобиля будет зависеть от того, для каких целей он предназначен. На базе инновационной платформы можно собрать спорткар, который сможет разогнаться почти до 100 км/ч за 3 секунды, или, например, грузовой автомобиль. Несколько автомобильных концернов, такие как Mitsubishi, Musashi и другие, уже сотрудничают с израильской компанией и разрабатывают прототипы автомобилей на инновационной платформе. Специалисты REE говорят, что первые такие машины выпустят примерно в 2023 году.

Распознать намерение

Компания Volvo Trucks North America продемонстрировала использование «искусственного интеллекта человеческой интуиции».

Искусственный интеллект отражает намерения и осведомленность уязвимых участников дорожного движения — пешеходов, велосипедистов и автомобилистов — с целью повысить ситуационную осведомленность водителей грузовиков.

Вне зависимости от того, едут ли они на велосипеде или ходят пешком, у людей есть привычка действовать случайным образом — это является проблемой дорожного движения.

Компания Volvo Trucks North America работает с поставщиком программного обеспечения для транспортных средств Perceptive Automata над созданием искусственного интеллекта для грузовиков.

Программное обеспечение AI от Perceptive Automata использует датчики для считывания визуальных сигналов. Оно оценивает осанку, физическую ориентацию и движения головы. Приняв данные от датчиков, система, как и человек, в реальном времени оценивает вероятные намерения и осведомленность пешеходов, велосипедистов и других водителей.

По словам представителей Volvo, прогнозирование того, что будут делать другие участники дорожного движения, является одной из самых сложных проблем для автономных транспортных средств. Цель состоит в том, чтобы предупредить водителей грузовиков и запустить автоматизированные системы в транспортном средстве, чтобы избежать столкновений и повысить безопасность. Система позволяет водителю и автоматизированным системам безопасности грузовика принять меры для уменьшения вероятности столкновения.

Шпионы показали автобус МАЗ

Минский автозавод готовит к премьере новый автобус – МАЗ-303. Эта машина относится к категории больших городских автобусов с низким уровнем пола.

Особенность новинки — крайне необычный дизайн. Вместо привычных для автобусов прямых линий, здесь на боковинах — ломаные, а крыша имеет скос в передней и подъем в задней части. Фронт и корма отличаются сложным наслоением форм, при этом светотехника, как чаще всего бывает у современных автобусов, набрана из универсальных круглых модулей Hella.

Прочие подробности о МАЗ-303 пока неизвестны, это фото — «шпионское». Презентация новинки состоится в ближайшие дни.

Отметим, авангардным характером линий МАЗ-303 напоминает польский Solaris Urbino 12 образца 2017 года. Ассоциация лестная, ведь Urbino 12 в марте нынешнего года отметили наградой Top Design Award 2019 за лучший дизайн.

Уникальная эффективность

Модель S.KO COOL COMPLETE с пакетом EXECUTIVE – это не знающее себе равных предложение на рынке седельных полуприцепов с нашей эксклюзивной транспортной холодильной установкой S.CU. Экономичное охлаждение благодаря превосходной системе изоляции. Наши услуги и телематическая система TrailerConnect® обеспечивают: длительное сохранение ценности, экономичную эксплуатацию и максимальную выгоду при перепродаже.

SCHMITZ CARGOBULL
The TrailerCompany.

Ford Super Duty *въезжает в 2020 год*

Американское подразделение Ford Motors завершает подготовку к производству обновленного пикапа-гиганта Ford Super Duty, который позиционируется как модель 2020 года.

Автомобиль получил измененную стилистику облицовки радиатора и задних фонарей, дизайнеры несколько освежили отделку его интерьера. Но самое главное — под капот Ford Super Duty теперь будут ставить новейшую V-образную бензиновую «восьмерку» рабочим объемом 7,3 л с алюминиевыми головками чугунного блока цилиндров и нижним распредвалом, приводящим на каждый цилиндр по два клапана. Этот двигатель, развивающий далеко за 400 л.с., дополнит ранее применявшиеся 6,2-литровый бензиновый и 6,7-литровый дизельный моторы. Кстати, дизель тоже модернизировали: увеличили давление впрыска, применили новые форсунки и установили турбонаддув с изменяемой геометрией сечения турбины. Как результат — мощность на максимуме возросла до 456 л.с.

Зачем пикапу столь высокомощные движки? Дело в том, что Ford Super Duty часто используют как тягач здоровенных трейлеров или прицепов с яхтами. Кроме того, этот автомобиль нередко применяют как коммунальную или дорожно-уборочную машину — семейство Ford Super Duty включает специально предназначенную для этого линейку F-600. По сути, это линейка среднетоннажных грузовиков, среди которых есть даже самосвалы!

Ford Transit Connect 2019 – *ещё экономичней*

Цельнометаллические фургоны Ford Transit Connect 2019 модельного года и созданные на их базе пассажирские модели продемонстрировали самую высокую топливную экономичность среди малых фургонов в США по оценке EPA.

Пассажирский 2019 Ford Transit Connect Passenger Wagon по оценке EPA показал пробег на одном галлоне топлива в городских условиях в 24 мили (9,8 л/100 км), 29 миль – на магистрали (8,1 л/100 км) и 26 миль – в комбинированных условиях движения (9,05 л/100 км). Полученные результаты потребления топлива по оценке EPA оказались лучшими для комбинированного цикла и движения по автомагистралям для автомобилей данного класса с бензиновыми двигателями.

Автомобиль Transit Connect Passenger Wagon оснащается новым 2-литровым 4-цилиндровым двигателем с непосредственным впрыском, системой Auto Start-Stop, новой 8-ступенчатой автоматической трансмиссией.

Ford предлагает также Transit Connect с 1,5-литровым дизелем EcoBlue — единственный в сегменте дизельный фургон, способный в рейтинге EPA превысить пробег на одном галлоне топлива в 30 миль при движении по автомагистрали. Окончательные данные по экономии автомобиля Transit Connect Passenger Wagon с двигателем EcoBlue по методике EPA ожидаются в начале следующего года.

Имея место для пяти-семи пассажиров и предлагая легкое преобразование для перевозки грузов, Ford Transit Connect Passenger Wagon 2019 предлагает бизнесу универсальность и маневренность.

Контроль. Эффективность. Экономичность.

Больше не нужно беспокоиться за свой парк грузовых автомобилей! Теперь вы можете «видеть» каждый свой автомобиль и его водителя, используя удобный и легкий в эксплуатации инструмент. Все под контролем!

FleetBoard* — это:

- Снижение расхода топлива на 5-7%
- Определение уровня мастерства водителей для повышения навыков управления ТС
- Уменьшение затрат на содержание парка за счет правильной эксплуатации ТС
- Снижение количества ДТП
- Графические отчеты
- Справедливый инструмент для расчета премий водителям

FleetBoard дает возможность сократить расходы, повысить личную эффективность каждого водителя и тем самым поднять эффективность парка в целом, позволяя компании занять лидирующие позиции в сегменте перевозок.

Подробную информацию можно найти у официальных дилеров грузовой техники Mercedes-Benz. Узнайте адрес ближайшего к вам дилера на сайте www.trucks.mercedes-benz.ru или по телефону 8 800 444-04-45 (звонок по России бесплатный).

Реклама. Не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). * ФлитБорд. Система управления автопарком FleetBoard доступна для грузовиков других марок. ** Грузовики, которым доверяют.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust**

В США сошел с рельсов поезд
с десятками новых пикапов и внедорожников

Ранящий сердце любого автомобилиста случай произошел в Неваде: там с рельсов сошел поезд, перевозивший новенькие машины. В общей сложности под откос пошло 33 вагона.

На опубликованных местным шерифом снимках открывается душераздирающая картина: только что выпущенные автомобили нагромождены друг на друга или валяются рядом с железнодорожным полотном.

В основном в вагонах перевозили Jeep Wrangler, Jeep Gladiator, Chevrolet Silverado и GMC Sierra. Некоторым машинам повезло больше, они не вывалились из вагонов, так что в теории эти экземпляры могли обойтись лишь вмятинами и царапинами. Впрочем, вряд ли производители будут пытаться восстановить их или продать с дисконтом: обычно в подобных случаях автомобильные компании полностью списывают всю партию, чтобы впоследствии избежать проблем с ответственностью.

Издание Hooniverse.com обратило внимание на пару интересных деталей. Во-первых, оно похвалило усиленную крышу Jeep Gladiator, которая без труда выдержала опрокидывание. Во-вторых, любопытен факт использования штампованных колес на Chevrolet Silverado и GMC Sierra: представленные версии продаются сразу с легкосплавными дисками. Получается, что производитель установил на них более простые колеса, чтобы просто довезти до дилера. Вероятно, так компания страхуется от возможного налета грабителей. Подобные истории порой случаются в США. К примеру, в 2016 году с дилерской стоянки украли колеса на $200 тысяч.

К счастью, инцидент обошелся без человеческих жертв.

Мусоровозы планируют освободить от платы
по системе «Платон»

Минтранс России проработает вопрос об освобождении мусоровозов от платы в системе «Платон».

Соответствующее поручение дано министерству по итогам заседания правкомиссии по вопросам обращения с отходами, сообщается на сайте правительства.

«Минтрансу России дополнительно проработать вопрос об освобождении специализированных транспортных средств — мусоровозов — от платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам, и представить соответствующие предложения», — говорится в поручении.

Пикап Daimler хочет на пенсию

Премиальный немецкий пикап, созданный на базе японского Nissan Navara, продается плохо и не приносит денег концерну Daimler. В рамках борьбы за сокращение издержек X-Class может исчезнуть из модельной линейки Mercedes-Benz в самое ближайшее время.

X-Class не заинтересовал частных клиентов: в нашей стране три четверти покупателей этого пикапа — из корпоративного сектора, и берут они в основном простые модификации с ниссановскими моторами, а не флагманскую версию с мощным немецким V6, межосевым дифференциалом, люксовым салоном и прочими дорогостоящими «наворотами», в которую Daimler вложил наибольшее количество средств и труда своих инженеров. Увы, покупатели-частники стараний немецких специалистов по облагораживанию японского грузовичка не оценили — им больше по душе чистопородные кроссоверы Mercedes-Benz. Что до корпоративного сектора, то здесь премиальность никому не нужна, и при прочих равных любая альтернатива X-классу, хоть тот же Nissan Navara, оказывается дешевле.

Еще была надежда на запуск X-класса в США и других странах Америки, где сегмент среднеразмерных пикапов в последние годы уверенно растет и пополняется новыми моделями, но Дитер Цетше накануне своего ухода на пенсию с поста главы концерна Daimler зарубил планы по локализации X-класса на заводе Renault-Nissan в Аргентине — видимо, понял, что и тут модель ожидает провал. Среднеразмерные пикапы в Америке покупают, как правило, те, у кого нет денег на полноразмерные, и предлагать в этом классе премиальную модель было бы довольно странно.

Всего с учетом рынков Европы, Австралии и ЮАР, Mercedes-Benz X-Class нашел в прошлом году лишь 16 700 покупателей, сообщает бизнес-издание Automotive News. Оно же со ссылкой на собственные источники внутри Daimler утверждает, что концерн избавится от X-класса, чтобы сократить издержки. Напомним, что Daimler сейчас вкладывает миллиарды евро в разработку и наладку производства электромобилей, и это требует безжалостного избавления от любого балласта, к которому, увы, относится пикап на японской платформе. Репутацию машины, кроме того, подпортили несколько отзывных кампаний по устранению дефектов, в том числе ослабшей осветительной проводки, которая может заблокировать педаль тормоза.

Вопрос теперь в том, сколько еще X-Class продержится на конвейере завода Nissan в Барселоне, и как потом руководство Daimler будет объяснять его столь скорую кончину (выпуск начался в 2017 году). В конкурирующей компании BMW в любом случае вздохнут с облегчением, ведь там вдогонку X-классу чуть было не бросились делать собственный пикап, но вовремя одумались. Поклонникам же Mercedes-Benz, желающим заполучить в свою коллекцию пикап с трехлучевой звездой на капоте, следует поторопиться с покупкой.

За картошкой!

Американское тюнинг-ателье Hennessey Performance, имеющее статус автопроизводителя, представило шестиколесный пикап на базе Chevrolet Silverado Trail Boss Z71. Автомобиль с оригинальной лифтованной подвеской и слегка форсированным двигателем V8 оценен в 375 тысяч долларов.

Фирма Hennessey успела прославиться многими впечатляющими проектами, и Goliath 6x6 – даже не первый ее шестиколесный пикап. В 2017 году миру был явлен VelociRaptor 6x6 на базе Ford F-150 с турбомотором V6, выдающим свыше 600 л.с. и способным разогнать тяжелую машину до 60 миль/ч (96,56 км/ч) за 4,9 с, — сейчас за нее производитель просит 349 тысяч долларов. И вот Hennessey представила еще один шестиколесный трак — на сей раз на базе джиэмовского Chevrolet Silverado Trail Boss Z71. За эту машину нужно выложить уже 375 тысяч, притом что стоковый пикап стоит 50 тысяч. Внушительный ценник как бы намекает, что Goliath 6x6 по всем статьям превосходит VelociRaptor 6x6, и в сентябрьском анонсе этого проекта говорилось о том, что автомобиль получит 705-сильный компрессорный V8 и сможет разогнаться до 60 миль/ч за 4,5 с, но живой образец, к сожалению, не получил обещанной фирменной «мясорубки». Стоковый 6,2-литровый «атмосферник» специалисты Hennessey снабдили лишь оригинальными системами впуска и выпуска, благодаря чему мощность выросла с 426 до 456 л.с. О динамических характеристиках Голиафа производитель скромно умалчивает.

За что же тогда просят столь крупную сумму? За радикально переделанную подвеску, благодаря которой пикап приобрел не только лишнюю пару колес, но и приподнялся над землей на дополнительные 20 см. В стоимость также входят удлиненные рама и кузов, трубчатая дуга в кузове, оригинальные светодиодные фары и бамперы, 20-дюймовые литые колеса, внедорожные покрышки, фирменные наклейки и вышивка. Гарантия — 3 года или 36 000 миль (58 000 км) пробега.

Всего Hennessey планирует изготовить 24 Голиафа, а первый экземпляр достался некоему Бобу Беррарду, владельцу самой крупной картофельной фермы в Висконсине. Что ж, для перевозки картошки Goliath 6x6 подходит лучше, чем любой другой проект от Hennessey. Напомним, что недавно ателье представило 1000-сильный пикап Jeep Gladiator и 1217-сильный Jeep Grand Cherokee Trackhawk. Последний способен разогнаться до 60 миль/ч всего за 2,3 с, за что Hennessey называет его самым быстрым внедорожником в мире.

Более 70% грузовых автомобилей в России **производится на трех заводах**

В ходе подготовки специального отчета «Автопром в России. Итоги 2018 года, перспективы» специалисты аналитического агентства «АВТОСТАТ» посчитали, что за 2018 год в нашей стране было произведено 165,9 тыс. грузовых автомобилей (с учетом LCV). При этом более 70% от указанного объема пришлось на три предприятия.

На первом месте — Горьковский автозавод, выпустивший 60,1 тыс. легких коммерческих и грузовых автомобилей (+1,5%). За ним следует КамАЗ, в прошлом году снизивший объем выпуска на 6%, до 36,3 тыс. единиц. Третью строчку занимает Ульяновский автозавод, с конвейера которого сошло 21,3 тыс. машин (-15,2%). Как отмечают эксперты аналитического агентства «АВТОСТАТ», всего на территории РФ сборкой грузовых автомобилей занимаются 23 предприятия. Таким образом, на оставшиеся 20 автозаводов приходится около 30% выпущенной техники.

Дизель *переходит на объедки*

С января 2018 г. Volkswagen на собственной заправочной станции в Вольфсбурге тестирует топливную смесь R33 BlueDiesel.

Недавно разработанное Volkswagen совместно с университетом Кобурга и другими партнерами по проекту топливо содержит до 33% возобновляемых компонентов, основанных исключительно на отходах. Благодаря содержанию биотоплива, использование R33 BlueDiesel позволяет уменьшить выбросы CO2 не менее чем на 20% по сравнению с обычным дизельным топливом.

Поставщиком топлива является компания Shell Global Solutions в сотрудничестве с партнерами Tecosol и Neste, которые поставляют топливо, сертифицированное по европейским стандартам. В 2013 г. Neste начала тестирование в Германии дизельной смеси D33, состоящей из 26% возобновляемого дизельного топлива NExBTL, 7% обычного биодизеля (FAME — Fatty Acid Methyl Esters, метиловые эфиры жирных кислот), произведенного из использованного кулинарного масла, и 67% ископаемого дизельного топлива. В проекте участвовали 280 транспортных средств, в том числе автобусы и грузовики. Испытания, направленные на коммерциализацию топлива, проводились в городе Кобурге, расположенном в Баварии.

R33 BlueDiesel соответствует стандарту DIN EN 590 на дизельное топливо и удовлетворяет всем критериям для использования в качестве стандартного топлива без каких-либо дополнительных требований. Это топливо представляет особый интерес для крупных клиентов Volkswagen и автопарков, дизельные автомобили которых проходят много километров в год, так как использование такого топлива помогает достичь целей по защите климата.

После успешного тестирования R33 BlueDiesel, это топливо теперь будет постоянно предлагаться на заправочных станциях Volkswagen в Вольфсбурге. Также было начато его тестирование на заводе Volkswagen в городе Зальцгиттер. Этим летом топливо было представлено другим партнерам проекта, таким как Robert Bosch GmbH. Планируется введение R33 BlueDiesel в других местах.

Маслом кашу *не испортишь*

В ходе подготовки отчета «Российский рынок моторных масел для грузовых автомобилей» специалисты аналитического агентства «АВТОСТАТ» выяснили, что в структуре активного парка грузовой техники наибольшая доля (39%) приходится на транспортные средства с объемом заливки моторного масла от 20 до 35 литров.

На втором месте тут находятся грузовики, имеющие объем заливки менее 10 литров, которым принадлежит 26% парка. Отметим также, что наименьшая доля приходится на автомобили с объемом заливки свыше 35 литров — таких в парке насчитывается около 8%.

Как отмечают эксперты агентства, данная структура, прежде всего, отражает состав российского парка по маркам, среди которых преобладают автомобили отечественного производства, и по классам, разделенным по величине полной массы. Например, тяжелые грузовики КАМАЗ, оснащенные одноименным двигателем, нуждаются в сервисном объеме масла от 28 до 33 литров. Тяжелые грузовики МАЗ с 6-цилиндровым двигателем ЯМЗ «требуют» около 24 литров, а среднетоннажные грузовики ГАЗ-3309 с двигателем ММЗ — около 12 литров.

Жара грузовику не товарищ: летние ограничения на трассах

В России действуют уже традиционные летние ограничения на федеральных трассах, предусматривающие запрет на движение грузовиков в дневное время при температуре воздуха от +32°С. В этом году летний режим проезда большегрузов введен на период с 20 мая по 31 августа.

Летние ограничения на федеральных трассах

Летние ограничения на автодорогах общего пользования федерального значения вводятся в период неблагоприятных природно-климатических условий. Под неблагоприятными условиями в данном случае понимается жара. Согласно приказу Росавтодора, в 2019 году ограничения на федеральных трассах действуют в период с 20 мая по 31 августа, в прошлом году аналогичные меры вводились с июля. Летние ограничения предусматривают запрет на движение тяжеловесных транспортных средств по автодорогам в дневное время при значениях дневной температуры свыше 32 градусов Цельсия. При такой жаре грузовики могут проезжать по трассам только в ночное время — в период с 22:00 до 10:00. Стоит отметить, что летние ограничения вводятся и на федеральных трассах, подведомственных Госкомпании «Автодор».

К категории тяжеловесных транспортных средств в рассматриваемом случае относятся транспортные средства (с грузом или без груза), нагрузка на ось и (или) группу осей которых превышает допустимую нагрузку на ось и (или) группу осей, установленную постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом». В приложении к данному постановлению приведена таблица, в которой указаны допустимые нагрузки на ось грузовика в зависимости от расчетной нагрузки автодороги.

При этом летние ограничения на федеральных трассах не распространяются на пассажирские автобусные перевозки, на транспортировку грузов, необходимых для ликвидации последствий стихийных бедствий или иных ЧС, на перевозку дорожно-строительной и дорожно-эксплуатационной техники и материалов, применяемых при проведении аварийно-восстановительных и ремонтных работ.

Стоит отметить, что летние ограничения предусмотрены на территории всей России, но актуальны не для всех регионов из-за климатических особенностей. В этом году из-за жары от +32°С дневной запрет на проезд грузовиков уже был в Ростовской области, в Волгоградской области, в Краснодарском крае.

Также добавим, что сезонные ограничения предусмотрены и на региональных или межмуниципальных дорогах с твердым покрытием

в субъектах страны. Сроки действия ограничений при температуре воздуха от +32°С регионы устанавливают самостоятельно, обычно в том же приказе, в котором утверждается период «весенней просушки». При этом допустимые нагрузки регламентируются тем же нормативным документом — постановлением Правительства РФ №272.

Опыт перевозчиков

В период действия сезонных ограничений компаниям-перевозчикам приходится подстраиваться под вводимый режим проезда грузового транспорта. При этом перевозчикам приходится выстраивать свою работу, учитывая особенности ограничений на региональных дорогах в разных субъектах и ограничения на федеральных трассах, следить за температурой воздуха, продумывать более удобный маршрут и прочее.

Ежегодно лето в транспортной логистике помимо прочего связано с вопросом о том, какие ограничения будут введены в каждом отдельном регионе из-за жары. При этом транспортной компании необходимо дополнительно следить за прогнозом погоды около каждого крупного города по маршруту следования водителя.

Высокая вероятность повышения температуры окружающей среды больше +32°С днем заставляет многие транспортные компании не отправлять машины в рейс в это время суток, а перестраивать логистику таким образом, чтобы водитель ехал ночью или в объезд этих регионов.

«В свою очередь, ночное движение негативно влияет на безопасность дорожного движения, т.к. в вечернее и ночное время чаще происходят ДТП из-за усталости водителя. Объезд наиболее «горячих» регионов увеличивает пробег и себестоимость перевозки», — рассказал «ДорИнфо» директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов.

Специалист также рассказал, что при начале действия ограничения после достижения соответствующей температуры грузовое движение могут останавливать сотрудники ГИБДД. В таком случае грузовые машины могут скапливаться на обочине, если водители не были проинформированы.

«Часто в случаях, когда температура воздуха окружающей среды превышает порог в 32 градуса, на трассу выезжает наряд ДПС, который прекращает движение грузового транспорта на определенном участке. И грузовые автомобили скапливаются на обочине или в правом ряду трассы (если рядность трассы это позволяет). После перекрытия дороги водители выясняют, что трасса перекрыта и успевают заехать на грузовую стоянку, а «неинформированным» приходится останавливать фуру на обочине», — рассказал Эдуард Миронов.

Еще один представитель отрасли грузоперевозок рассказал порталу «ДорИнфо» об опыте работы в условиях аналогичных сезонных ограничений в соседней стране — Республике Беларусь. «Наша компания осуществляет международные и внутренние грузоперевозки собственным транспортом с 2000 года и в РФ мы не сталкивались с практической проблемой ограничения движения. Аналогичная практика применяется ежегодно в Беларуси, что доставляет значительные неудобства перевозчикам», — рассказал заместитель директора операционного управления по спецтранспорту группы компаний AsstrA Олег Гребенько. По его словам, в соседней стране уведомление водителей о начале действия ограничений производится с помощью информационных табло или временных предупреждающих знаков. По части стоянок в России специалист отмечает, что в целом количество объектов с развитой инфраструктурой увеличивается. «Нужно отметить, что ситуация на дорогах улучшается, и количество стоянок с развитой инфраструктурой увеличивается. Вместе с тем, если весь дневной грузопоток остановить и поставить на стоянки, то, конечно, качественных парковок на весь грузовой транспорт не хватит», — отмечает Олег Гребенько. ■

Да будет ОКО

Оператор системы взимания платы с владельцев грузовых автомобилей — принадлежащая семье Ротенбергов частная компания ООО «РТ-Инвест транспортные системы» — озвучила планы по созданию всероссийской системы мониторинга коммерческого транспорта. Даст ли правительство «зеленый свет» этим планам и что думают перевозчики об этой системе?

ООО «РТ-Инвест транспортные системы» (РТИТС) предлагает устанавливать на все грузовые автомобили специальное электронное устройство, которое будет совмещено с системой взимания платы «Платон» и отслеживать перемещение грузовиков, а также вести непрерывный мониторинг самочувствия водителей.

Российские власти уже много лет пытаются создать эффективную систему контроля за перемещением и режимом труда и отдыха водителей, однако до сих пор следить за этим мешают условия труда и отсутствие инфраструктуры.

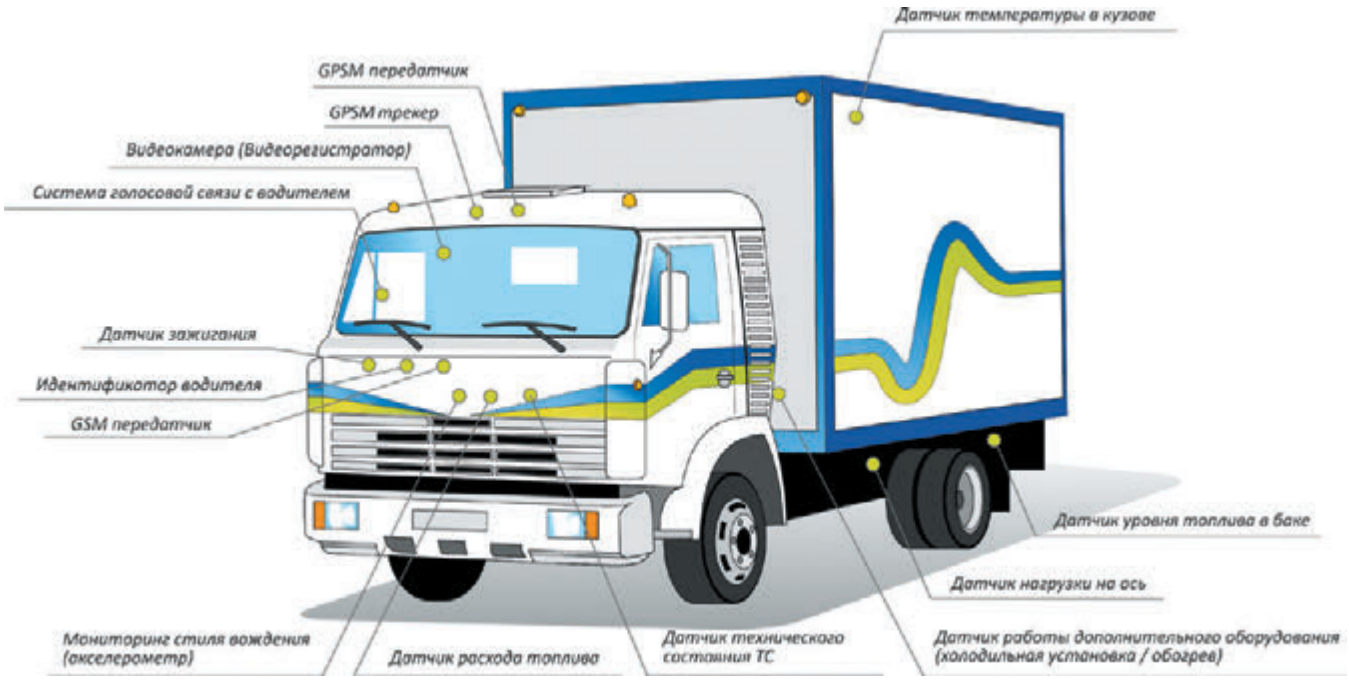
Речь идет об «унифицированном бортовом устройстве», которое подключается к спутниковой навигации и собирает данные, необходимые как для работы системы «Платон», так и для мониторинга движения транспортного средства и физического состояния его водителя. К устройству можно подключить и другие сканеры: датчики, собирающие информацию о пассажиропотоке, проданных билетах и произведенных расчетах, а также о возможных превышениях скорости и чрезмерной усталости водителя (тахограф) и т.д.

Предполагается, что все эти данные будут собираться в систему онлайн-мониторинга. В итоге РТИТС как оператор сможет отслеживать перемещение всего грузового транспорта и пассажирских автобусов в режиме реального времени. А Ространснадзор, который тоже получит доступ к этим данным, сможет контролировать режим труда и отдыха водителей и штрафовать за нарушения дистанционным способом. РТИТС является оператором системы «Платон» на основе концессионного соглашения с Федеральным дорожным агентством.

Зачем и кому это надо

В настоящее время на грузовых автомобилях устанавливаются «ЭРА-ГЛОНАСС», оповещающая в автоматическом режиме экстренные службы в случае ДТП, бортовое устройство системы «Платон» и тахограф, который частично позволяет контролировать состояние водителей и соблюдение режима труда и отдыха. Но получить информацию с тахографа и проверить режим труда и отдыха водителя можно только на стационарном посту ДПС.

В презентации РТИТС утверждается, что разработанное ими бортовое устройство более эффективно, чем существующая система контроля. С его помощью можно получать фактические данные о маршрутах 1,2 млн транс-



портных средств, а центры обработки данных позволяют хранить и обрабатывать получаемую информацию. Кроме того, система «Платон» уже интегрирована с ФНС, ФТС и МВД, а по всей стране уже работают 138 центров обслуживания. Но не исключено, что и сама компания РТИТС может иметь выгоду от включения в проект. Компания предложила разрешить использовать полученные данные «для целей осуществления иной, в том числе коммерческой деятельности». По сути, это должно работать так: в едином центре будут аккумулироваться данные о перемещении всех грузовиков и автобусов, а оператор этих данных сможет предоставлять ценную коммерческую информацию другим перевозчикам, либо использовать в собственных целях.

С точки зрения законодательства и логики частная компания не может обязать всю Россию что-то делать: закупать передатчик, платить за обслуживание, заставить предоставлять эту информацию. А государство может заставить это делать, введя обязательный регламент. Создается огромный монополист, ко-

торый будет иметь возможность обрабатывать такой массив данных. А дальше, научившись это делать, сможет продавать эту услугу и начнет на этом зарабатывать.

Примут ли новую мега-систему?

Чтобы реализовать этот проект, компании придется заручиться поддержкой государства, говорит источник, близкий к разработчикам проекта и не уполномоченный комментировать это в СМИ. Новую концепцию должны были подготовить и представить до конца прошлого года — однако сделано ли это было, неизвестно. Однако, судя по некоторым документам, чиновники уже идут по заданному РТИТС направлению. Так, компания указывала, что для реализации ее предложения надо было отменить постановление правительства от 13 февраля 2018 года — в конце декабря действие этого документа было приостановлено. Кроме того, правительство уже опубликовало для обсуждения проект внесения изменений в ФЗ «О навигационной деятельности» — там определяется, что такое информация о навигации, и установлен порядок передачи ее в государственные органы.

ООО «РТ-Инвест транспортные системы» на 23,5% принадлежит Игорю Ротенбергу, сыну друга президента Владимира Путина и главного мостостроителя страны Аркадия Ротенберга. 19% принадлежит генеральному директору основного акционера компании АО «РТ-Инвест» Андрею Шипелову напрямую, еще 7,5% — генеральному директору компании Антону Замкову. Другие 50% принадлежат компании «РТ-Инвест», где 25% принадлежат государственной корпорации «Ростех», остальное контролирует Шипелов через компанию «Царицын Капитал».

РТИТС также вызвалась поучаствовать в реализации еще одной инициативы — создании общероссийской системы автоматизированного весогабаритного контроля (АСВГК). Сейчас она действует в тестовом режиме — на федеральных трассах создано 27 контрольных пунктов. К 2024 году число пунктов должно достичь 387. Создание системы может обойтись государству в более чем 121 млрд рублей, писал ранее Российский транспортный портал.

Что это даст перевозчикам?

После утверждения новых правил водителям нужно будет оплачивать установку «унифицированного бортового устройства» и саму услугу по мониторингу транспортного средства. Запуск этой системы позволит Ространс-

надзору выписывать штрафы водителям за нарушение режима труда и отдыха в онлайн-режиме.

В Обществе защиты прав потребителей «Общественный контроль» считают, что принятие изменений в ФЗ «О навигации» и передача всей логистической информации через управляемую «частниками» систему «Платон» приведет к повышению неналоговых платежей и будет дополнительной финансовой нагрузкой для участников рынка грузовых и пассажирских перевозок. «Это затронет деятельность всех торговых сетей в стране, таких компаний как X5 Retail Group, «Магнит», «Лента» и др., что существенно ухудшит инвестиционный климат и повысит инфляцию», — говорится в обращении ОЗПП «Общественный контроль» в Федеральную антимонопольную службу России. ■

Грузоотправителям **пригрозили штрафами**

Минтранс задумался о введении ответственности за перегруз для грузоотправителей. Насколько это реально и к чему может привести?

Недавно вице-премьер Максим Акимов встретился с членами правления «Опоры России» — общественного объединения, представляющего интересы предпринимателей. На встрече обсуждались различные вопросы, связанные в том числе и с грузоперевозками. Особое внимание было уделено автоматическому весогабаритному контролю.

Штрафы с человеческим лицом

Отличительная особенность штрафов за перевес — их огромные размеры, исчисляющиеся сотнями тысяч рублей. Даже если перегруз составляет считанные проценты, юридическому лицу придется заплатить от 100 до 150 тысяч рублей, максимальный же размер штрафа достигает 500 тысяч.

Максим Акимов отметил, что целесообразно подумать о градуальном (т.е. постепенно нарастающем) подходе к административной ответственности за перегруз. Подразумевается, что штрафы за незначительный или непреднамеренный перевес должны быть символическими, а наказание за злостное нарушение — наоборот, максимально жестким. Очевидно, что если изменения в КоАП будут внесены, минимальный размер штрафа будет значительно снижен. Возникает вопрос: не возрастет ли максимальный размер?

Водителям расскажут о перевесе

Еще одна актуальная проблема — несвоевременное информирование перевозчиков о перевесе. Если незначительно перегруженная машина проедет под рамкой АСВГК, ее владелец получит штраф. Узнает он об этом в лучшем случае через пару дней: за это время автомобиль может проехать несколько рамок и собрать еще несколько штрафов. Для небольших компаний такие непредвиденные расходы могут стать очень ощутимыми, а в некоторых случаях и фатальными.

Максим Акимов поручил Министерству транспорта создать систему оперативного оповещения водителей и владельцев транспорта о допущенном перегрузе. Эта мера защитит перевозчиков от получения повторных штрафов. Пока неизвестно, каким образом будет организовано оперативное оповещение водителей. Это может быть SMS-сообщение, уведомление в специальном приложении или информационное табло, расположенное рядом с АСВГК.

В Национальном союзе экспертов в сфере транспорта и логистики наиболее оптимальным способом информирования считают уведомление в личном кабинете — в системе или на портале оператора.

«Водитель во время движения не должен отвлекаться от управления машиной, — пояснил свою точку зрения собеседник в СЭЛ. — Цифровое табло, на наш взгляд, не очень надежное средство уведомления водителя, находящегося в движении. Зачастую фуры идут плотным потоком: грузовик может перестроиться, а информацию о перегрузе получит водитель следующей за ним машины. Поэтому табло может рассматриваться как дополнительное, но не основное средство информирования».

Грузоотправителям хотят добавить хлопот

Но самое интересное заявление в ходе встречи сделал представитель Минтранса, директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства Григорий Волков. Рассказывая о работе над системой автоматического весогабаритного контроля, он отметил, что в ведомстве обсуждается законодательная инициатива о возможности наложения штрафов за перегруз на грузоотправителей.

Сегодня КоАП предусматривает наказание для грузоотправителей, предоставляющих перевозчикам недостоверные сведения о весе и габаритах груза. Перевозчики периодически пользуются соответствующей статьей и взыскивают с грузоотправителей стоимость штрафов — при наличии подтверждающих обман документов суд обычно встает на их сторону.

Минтранс, однако, предлагает пойти дальше и начать штрафовать грузоотправителей не за предоставление неверных сведений, а просто за перевес.

«Вопрос более чем спорный, — прокомментировал намерения ведомства руководитель юридической компании «Богатов Групп» Сергей Богатов. — Предположим, грузовладелец не превысил установленный тоннаж, но безответственный водитель разместил груз так, что вся нагрузка пришлась на одну-две оси. АСВГК фиксирует перевес. Штраф в таком случае придет перевозчику, а если инициатива Минтранса будет одобрена, то и грузоотправителю, хотя в этой ситуации виноват один лишь водитель. Еще одна реальная ситуация из моей практики. Водитель отправился в рейс и по пути захватил еще один груз, который не должен был брать — чтобы «подкалымить». Итог — перевес. Выходит, и в этом случае за косяки водителя будет платить грузоотправитель?»

Юрист уверен: сегодня у перевозчика есть возможность взыскать с грузоотправителя сумму штрафа, если тот предоставит недостоверные данные о весе груза, поэтому лучше оставить все как есть.

«Да, чтобы взыскать сумму штрафа, нужно судиться. Это бумажная волокита и определенные риски. Но система отработана и понятна. А если за перевес начнут штрафовать грузоотправителей, то несправедливых штрафов, оспорить которые будет непросто, станет гораздо больше», — резюмирует Сергей Богатов.

В СЭЛ к идее взимания штрафов с грузоотправителя также отнеслись настороженно.

«Если речь идет о сборных грузах, то отправители могут сами не знать, что еще поедет в фуре, в которую они загружают свою продукцию, — рассказал наш собеседник. — Кроме того, грузоотправитель не знает заранее, какой грузовик приедет на загрузку. Рассчитывать нагрузку на ось с учетом массы автомобиля должен перевозчик, а не грузоотправитель. Таким образом, однозначно определять грузоотправителя как виновника превышения весогабаритных параметров невозможно без уточнения этих и других параметров».

Решить проблему догрузок может электронная пломба. Как быть с неправильно размещенными грузами — непонятно; введение общих правил погрузки и крепления грузов в автотранспорте пока только обсуждается. Эксперты уверены в одном: для определения виновника перегруза ответственность грузоотправителя и перевозчика должна быть четко разделена в каждом конкретном случае. ■

«Полуторка» 21 века

20 июля 1994 года с конвейера Горьковского автозавода сошел первый серийный ГАЗ-3302 «ГАЗель». Машина с массой недоработок и недостатков в итоге оказала огромное влияние на экономику и повседневную жизнь в России.

«ГАЗель» – спаситель

До 1994 года единственным отечественным малотоннажным грузовиком (способным перевозить до 1,5 тонны) была полуторка ГАЗ-АА, вставшая на конвейер в 1932 году. За 60 лет советская промышленность сумела наладить производство 100-тонных «БелАЗов», военных «Уралов», самосвалов «КрАЗ», но небольших грузовичков так и не появилось. Для перевозок использовали прожорливые и неповоротливые ГАЗ-52 и ЗИЛ-130. Из микроавтобусов были только «РАФики» (РАФ-2203 «Латвия»). Также существовал небольшой грузовичок и микроавтобус на базе УАЗика (УАЗ-3302 «головастик» и УАЗ-452 «буханка»), но эти машины создавались для военных, были исключительно полноприводными и подходили не для всех задач.

Разработка новой полуторки велась с конца 1980-х. Производство планировалось на заводе в Азербайджане, вспоминают старожилы ГАЗа. Решение якобы активно «пробивал» первый заместитель председателя Совета министров СССР Гейдар Алиев, заинтересованный в развитии родной республики. Но распад СССР не дал этим планам осуществиться, сборку грузовика начали на Горьковском автозаводе.

Когда модель впервые показали на Московском автосалоне в 1993 году, многие заметили сходство с Ford Transit. Но «газовцы» обвинение в копировании дизайна, конечно же, отрицали. Пер-

вый грузовик модели ГАЗ-3302 сошел с конвейера 20 июля 1994 года.

Запуск происходил в чрезвычайно сложных экономических условиях. Советские автогиганты тяжело подстраивались под новые экономические реалии: конкуренцию, потерю традиционных рынков, инфляцию. Начало производства «ГАЗелей» помогло ГАЗу адаптироваться. Выход на фактически пустой рынок обеспечил стабильное производство в то время, когда остальные останавливались.

Новые грузовички раскупали бешеными темпами. В первый год завод выпустил 13,3 тыс. машин, в следующем – более 57 тыс. Затем из цехов выезжало ежегодно до 125 тыс. «ГАЗелей». В июне 1995 года на ГАЗе собрали первую полноприводную модификацию, в декабре – фургон, в 1996 году начался выпуск микроавтобусов.

К началу 1997 года (как раз в этом году в Латвии полностью прекратилось производство «РАФиков») модельный ряд «ГАЗелей» покрывал любые по-

требности: от простой тентовой машины до скорой помощи, спецавтомобилей для МВД и ритуальных услуг. Всего существовало более 20 модификаций. С 1998 года начался выпуск урезанного варианта «ГАЗели» – «Соболя» грузоподъемностью до 1 тонны: на нем можно попадать без пропуска в любые районы Москвы, куда обычным грузовикам въезд запрещен.

Несмотря на феноменальный успех, у ГАЗа остался ряд накопленных проблем: до 90% автомобилей продавалось по бартерным и вексельным схемам, объем закупок, оплаченных деньгами, не превышал 12%. Производство регулярно приостанавливалось из-за нарушения графика поставок комплектующих. В конце 1990-х на складах завода находилось тысячи некомплектных автомобилей. Крайне низким оставалось качество.

Виталий Бочкарев, владелец транспортной компании ООО «ЛТК-НН», грузоперевозки по всей России:

Свою первую «ГАЗель», бортовую машину ГАЗ-3302, я приобрел для перевозки грузов 21 год назад. Это были 90-е годы: никакой определенности, на чем можно построить свой бизнес и стабильно зарабатывать. Я в то время арендовал среднетоннажник ГАЗ-3307 для перевозок грузов, но для транспортировки небольших грузов нужен был легкий грузовичок. Купил «ГАЗель» – экономичнее и мобильнее. Иномарки же тогда были в основном подержанные, что само по себе создает риск.

Сергей Курочкин, частный предприниматель, пассажирские перевозки, Оренбург:

Свою первую «ГАЗель» я приобрел в 2002 году. Мне был нужен автомобиль для работы на городских маршрутах. Через четыре года я второй раз удачно вложился в покупку «ГАЗели». Собственно, ничего более подходящего для нас на рынке не было. Новый автомобиль окупился быстро – за семь месяцев. Моя вторая полуторка за восемь лет пробежала более 1,2 млн км. Свое она торжественно «отплясала» в 2014 году.

К концу 1990-х на ГАЗе назрел кризис, связанный, в том числе, с неумением работать на свободном рынке после перехода от плановой экономики. Ситуацию усугубил дефолт 1998 года. В конце 2000 года блокпакет автозавода получил «Сибирский алюминий» (сейчас холдинг «Базэл») Олега Дерипаски, который провел реорганизацию предприятий ГАЗа, находившихся на грани банкротства.

Новое руководство приняло стратегическое решение – прекратить выпуск легковых автомобилей «Волга» как не соответствующих «требованиям времени» и сосредоточиться на выпуске коммерческого транспорта – «ГАЗелей», «Соболей», грузовиков и автобусов. Ставку на «ГАЗели» сделали при еще неплохих продажах легковушек, и эта ставка оказалась успешной.

«ГАЗель» – проблема

Первую серьезную модернизацию машина пережила только в 2010 году, спустя 16 лет после начала выпуска. Рестайлинг 2002 года с новыми фарами вряд ли можно назвать модернизацией. На машинах первого выпуска ставился старый 402-й двигатель от «Волги», созданный еще в 1970-х годах. 100-сильный мотор был откровенно слабым для грузовика, неэкологичным, часто перегревался и потреблял слишком много топлива.

Но еще больше претензий предъявлялось к безопасности автомобилей. Прежде всего – задействованных в перевозках людей.

Например, большинство водителей для удобства сбора денег за проезд убирали подголовник переднего ряда кресел. Был даже анекдот про то, что у водителей пассажирских «ГАЗелей» правая рука растет в сторону салона. Чтобы в момент приема купюр и монет руль можно было вращать одной рукой, на него ставили рукоятку. При аварии она также существенно повышала травмоопасность.

Были и конструктивные недостатки самой машины. Например, слабые крепления сидений со временем сгнивали и могли сорваться во время движения. Известны случаи, когда задняя распашная дверь открывалась на ходу, в результате пассажир выпадал прямо на дорогу.

Установка кресел вдоль салона (пассажир сидел боком по ходу движения) была штатной, но на ГАЗе поясняли, что подобная модификация не может применяться на пассажирских перевозках – эта машина предназначена исключительно для частных или корпоративных нужд. Любые претензии к конструкции маршруток на заводе, как правило, отвергали: мол, машины эксплуатируются неправильно и не по назначению.

В этом была доля правды. Нередко владельцы маршруток ставили в салон не предусмотренные конструкцией сиденья (например, в проходе) или разрешали пассажирам стоять во время движения. В одной «ГАЗели» умудрялись помещаться 20 человек при максимуме в 13-15 в зависимости от модели. Даже при небольшом столкновении или резком маневре пассажир мог серьезно пострадать.

Владельцы маршруток не особо беспокоились об обслуживании, эксплуатируя «ГАЗели» буквально на убой – до пробегов 300-400 тыс. км, пока кузов не прогнивал насквозь, а части под-

вески не выпадали на проезжую часть во время движения. За рулем часто сидели непрофессиональные водители, не отличавшиеся аккуратным вождением.

С учетом того, что микроавтобусы ГАЗа составляли большую долю парка маршруток в стране, проблема неоднократно выходила на высокий государственный уровень. В июле 2000 года глава ГИБДД России Владимир Федоров на заседании комиссии по безопасности дорожного движения предложил запретить «ГАЗели» в качестве маршрутных такси. Причиной стали четыре ДТП с участием маршруток, в которых погибли пять человек и 65 пострадали.

В марте 2004 года тогдашний министр транспорта Игорь Левитин заявил, что нужно «избавиться» от «ГАЗелей» в пассажирском секторе. Разгорелся скандал, представители автозавода пожаловались премьеру Михаилу Фрадкову. Господину Левитину пришлось пояснить: нужно доводить уровень безопасности «ГАЗелей» до западных стандартов. Чтобы сгладить конфуз чиновник даже приезжал в Нижний Новгород.

«ГАЗель» – легенда

Несмотря на проблемы, «ГАЗель» долго оставалась вне конкуренции. В первые годы выпуска она была существенно дешевле иномарок. В 1995 году российский грузовик стоил около $5 тыс., а его основной конкурент Ford Transit – $30 тыс.

Починить «ГАЗель» могли в любом автосервисе, а иногда поломка устранялась прямо в пути. Простейшая конструкция карбюраторного 402-го мотора позволяла ремонтировать его буквально на коленке.

По данным ГАЗа, за 25 лет было выпущено более 2 млн грузовиков, фургонов и микроавтобусов. Из них 1,5 млн до сих пор зарегистрированы в ГИБДД и эксплуатируются (данные ГАЗа и агентства «Автостат»). Хотя не факт, что все эти машины находятся на ходу: возможно, их забыли снять с учета.

Заполнив улицы, «ГАЗель» в итоге стала именем нарицательным. Когда нужно перевезти мебель на другую квартиру, говорят «найми какую-нибудь газель», подразумевая небольшой бортовой грузовик. Когда говорят «газелист», имеют в виду рукастого водителя. На этом фоне неудивительно, что машина стала частью фольклора. ■

ГАЗ-3307 – массовый развозной грузовик в последние годы существования СССР

Ducato обновился

Марка Ducato известна на рынке уже в течение 38 лет. По мнению компании Fiat, Ducato является бесспорным лидером европейского рынка.

Автор: *Карасёв А.В. Фото Fiat Professional*

Уже пятый год подряд номер один по объему продаж в 12 различных странах и абсолютный лидер в качестве базы для автодомов в Европе: примерно 3 из каждых 4 проданных автодомов построены на базе Fiat Ducato.

Усовершенствовать такую успешную модель было трудно. Для этого инженеры Fiat Professional сфокусировались на еще более индивидуальном подходе, разработке, основанной на лучших практиках и конкретном опыте. Все двигатели соответствуют требованиям Евро-6D. Они стали еще более эффективными, экологичными и высокопроизводительными. В интересах окружающей среды и не только можно выбрать двигатель с альтернативным типом топлива.

Автоматическая 9-ступенчатая коробка передач – новая. Она оснащена гидротрансформатором последнего поколения, способным наилучшим образом использовать крутящий момент мотора. Это лучшая трансмиссия в своей категории по весу, гарантирующая надежность и долговечность.

Кроме того, в 2020 г. будет доступна полностью электриче-

ская версия автомобиля. Ducato Electric разрабатывается в рамках инновационного пилотного проекта вместе с выбранными клиентами, чтобы учесть интересы и опыт эксплуатации клиентской базы и предложить более подходящие решения без компромиссов с точки зрения нагрузки и производительности.

Линейка двигателей всегда была одной из сильных сторон Fiat Professional Ducato. Итальянцы постоянно акцентируют момент на том, что мотор создавался под коммерческое использование с «нуля», а не дорабатывался из легковой серии, как у некоторых конкурентов. Линейка MultiJet 2 теперь включает в себя 2,3-литровые двигатели с компрессо

ром с изменяемой геометрией. Новый турбокомпрессор, благодаря электронному управлению, способен адаптировать степень наддува в зависимости от оборотов и стиля вождения, обеспечивая постоянными высокий момент и мощность.

Доступ к миру Ducato начинается с 2,3-литрового двигателя MultiJet 2 мощностью 120 л.с. при 2750 об/мин с максимальным крутящим моментом 320 Н•м при 1400 об/мин в сочетании с механической коробкой передач. Мощность и крутящий момент стали на 10% выше по сравнению с предыдущим 2,0-литровым двигателем. Мотор мощностью 140 л.с. при 3500 об/мин – оптимальный вариант: универсальный и гибкий, с крутящим моментом 350 Н•м (+9% по сравнению со 130 MultiJet) при 1400 об/мин и

Итальянцы постоянно акцентируют момент на том, что мотор создавался под коммерческое использование с «нуля», а не дорабатывался из легковой серии, как у некоторых конкурентов

доступный как с механической коробкой передач, так и со сложной 9-ступенчатой автоматической КП. Повышенный уровень производительности предлагает двигатель мощностью 160 л.с. при 3500 об/мин, который выдает до 400 Н•м крутящего момента при 1500 об/мин. Мотор доступен с автоматической коробкой передач. Этот силовой агрегат оснащен специальным валом с увеличенными подшипниками, специальными поршнями и специальным турбонагнетателем, что способствует повышению его производительности и долговечности.

Самым мощным двигателем является 180-сильный 2,3 MultiJet. Такие характеристики он выдает при 3500 об/мин. При комплектовании механической коробкой его максимальный крутящий момент составляет 400 Н•м и 450 Н•м – при установке автоматической КП.

3-литровый метановый двигатель Natural Power по-прежнему развивает мощность 136 л.с. при 2730 об/мин и максимальный момент 350 Н•м при 1500 об/мин.

Автоматическая коробка передач обеспечивает три режима перемены передач: Normal, Eco и Power. Режим Eco обеспечивает плавное ускорение и специальный алгоритм переключения, чтобы обеспечить снижение потребления топлива. Режим Power обеспечивает быструю реакцию на педаль акселератора и оптимальный режим мощности даже в тяжелых условиях.

В режиме D (Drive) предложены два варианта работы. Дополнительный режим Autostick предназначен для движения в условиях частых переключений и особенно в сложных условиях, таких как движение по крутым склонам. Он позволяет водителю удерживать пониженную передачу с последующим улучшением производительности, избегая при этом перегрева.

Чтобы быть лидером рынка, компании постоянно работают над усовершенствованием своей техники и сервисного обслуживания. В России Ducato не является лидером продаж, хотя и не аутсайдер среди иностранных производителей. Сможет ли новая модель увеличить продажи машин в РФ, покажет время. ■

Дополнительный режим Autostick предназначен для движения в сложных условиях. Он позволяет водителю удерживать пониженную передачу с последующим улучшением производительности, избегая при этом перегрева

Президент рекомендовал, бизнес не услышал

Президент России Владимир Путин снова предложил бизнесу вкладываться в газомоторный транспорт. О развитии отрасли, в чем заинтересован «Газпром», говорят давно, государство выделяет средства на субсидии, но пока результаты неочевидны.

Крупные компании переводят свой парк на газ неторопливо, транспортники же говорят, что газомоторная техника дорога, а заправок мало. Владимир Путин на встрече с бизнесом посоветовал компаниям развивать рынок газомоторного топлива. Речь идет о создании инфраструктуры, заправочных станций (АГНКС), а также о переводе транспорта на газ. Он подчеркнул, что газомоторные проекты не должны никому навязываться.

Стимулирование газомоторного рынка началось в 2013 году по поручению президента, но столкнулось с проблемой дефицита АГНКС. Пока результаты неочевидны. К июню должно быть утверждено обязательное задание по газомоторам для ОАО РЖД, «Россетей», «Транснефти» – «при положительном ТЭО». Обязательная квота по газовому транспорту будет введена для государственных и муниципальных организаций – изменения в законы разработают к июлю 2020 года, но уже к июлю 2019 года будут преимущества для такого транспорта при госзакупках.

Но в ноябре предполагалось, что субсидируемые скидки на газомоторную технику отменят при реформе господдержки промышленности. Изменения, предложенные вице-премьером Дмитрием Козаком, заменяли все программы на единую субсидию под обязательства компаний нарастить экспорт. Позднее господин Козак сообщил, что список отменяемых мер будет обсуждаться, а из проекта постановления их убрали. Теперь газомоторное топливо правительство будет развивать через госпрограмму Минэнерго. Проект «дорожной карты» для отрасли до 2024 года внесен в правительство, пояснил глава Минпромторга Денис Мантуров. Он включает субсидии на стимулирование спроса на технику и ее переоборудование на газ. Предполагаемый объем – около 180 млрд руб. Компаниям, строящим АГНКС, могут компенсировать 25-40% расходов.

В «Газпроме» говорят, что многие компании переводят на газ свои автопарки. «Почта России» до 2020 года переведет на газ более 1 тыс. машин, метан выбирают владельцы крупных парков (X5 Retail Group, «Деловые линии», «Мираторг»), всего у «Газпрома» 812 соглашений, а сама монополия обещала перевести на газ парк к 2020 году. В 2014-2017 годах компания купила 5,6 тыс. машин на газе, план на 2018 год – 1,2 тыс.

В автопроме, по подпрограмме Минэнерго, основные производители техники на газе – КамАЗ, Группа ГАЗ и Volgabus. У Группы ГАЗ модельный ряд автобусов и коммерческой техники – на CNG (компримированный газ), есть газовый двигатель. Но, как отмечают в компании, преимущества газа нивелируются более высокой стоимостью техники, господдержка нужна и для развития инфраструктуры, и для субсидирования закупок, но пока субсидии выделяют на год, что создает неопределенность. В «Соллерс» сказали, что УАЗ поставляет газомоторные автомобили ряду крупных компаний. АвтоВАЗ производит Lada Vesta CNG и в компании говорят, что на нее есть спрос, в 2019 году планируется начать производство Largus CNG. В основном технику закупают «Газпром» и автобусные парки, так как такие закупки субсидируются Минпромторгом.

Но транспортники более осторожны в оценках. Замглавы операционного управления по спецтранспорту AsstrA Олег Гребенько отмечает, что пока не будет развита газомоторная инфраструктура, группа продолжит использовать нефтепродукты. По его словам, AsstrA тестировала метановые тягачи Scania G340 и отметила экономию топлива (около 50% в денежном выражении). Финдиректор Intertransavto (ITA) Александр Левкович отмечает, что компания не планирует переходить на газ, переоборудование более чем 300 единиц парка потребует больших вложений. «Газовое оборудование увеличивает стоимость автомобиля, мы не уверены, что они будут иметь спрос на вторичном рынке, – заметил он. – Мы выполняем международные перевозки, а в Европе нет АГНКС». Директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов отметил, что компания использует две машины на газе для доставок по Москве, и в столице всего шесть газовых заправок, а время заправки – не менее чем полчаса. ■

> Замглавы операционного управления по спецтранспорту AsstrA отмечает, что пока не будет развита газомоторная инфраструктура, группа продолжит использовать нефтепродукты

Москва создает дорожную нейросеть

В конце декабря 2018 года Центр организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы объявил о запуске системы контроля фиксации нарушений ПДД с помощью нейронной сети. Теперь представители организации раскрыли новые подробности о работе передового комплекса, их опубликовала «Российская газета».

Пока новая система запущена только в столице, она собирает информацию со всех 1465 дорожных камер. Ключевая цель нейросети – снизить количество ошибочных штрафов и разгрузить сотрудников ЦОДД.

Для обучения нейросети через нее «прогоняется» около 10-15 тысяч фотографий с каждым автомобилем. После этого система способна самостоятельно распознать марку и модель транспортного средства. Она анализирует размеры и очертания машины и определяет, что перед ней, к примеру, Hyundai Solaris.

Такая способность позволяет отказаться от ручной сверки госномера с привязанной к нему моделью. По словам руководителя дирекции фотовидеофиксации ЦОДД Евгения Леглера, теперь нагрузка на сотрудников ЦОДД снизилась более чем вдвое: если раньше каждый работник выполнял по 450 тысяч операций в день, то теперь – 200 тысяч.

Но в некоторых ситуациях компьютер все же не справляется без помощи человека. При недостаточно высоком качестве изображения он может не распознать автомобиль: такой материал отправляется сотруднику ЦОДД.

Также нейросеть ускорит работу полиции. Если она обнаружит, что на автомобиле установлены номера, закрепленные за другой моделью или маркой, то она тут же оповестит ГИБДД. Стражи правопорядка начнут отлавливать такую машину, ведь чаще всего номера перевешивают угонщики или преступники, использующие угнанный автомобиль для совершения злодеяний.

В дополнение к этому программа сможет отсеивать транспорт, который легально передвигается по выделенным полосам. Прежде сотрудникам ЦОДД приходилось вручную обрабатывать весь поток, чтобы выявить нарушителей. Теперь нейросеть автоматически «отбракует» автобусы и такси, которые ездят по выделенным полосам на легальных основаниях, так что на стол к работникам будет попадать только информация о нарушителях. Якобы такое разделение труда поможет снизить количество ошибочных штрафов, так что законопослушные водители будут реже получать «чужие» штрафы.

Но пока хватает и проблем. Нейросеть не умеет отличать переделки, когда на кузов одного автомобиля устанавливаются, к примеру, фары от другой модели. Также система не в ладах с редкими машинами. Даже в столице не так много Ferrari и Lamborghini, чтобы насобирать на каждую модель по 15 тысяч фотографий, необходимых компьютеру для обучения.

А еще работникам приходится вручную дообучать нейросеть каждым новым автомобилем, который выходит на рынок. Так что сотрудники ЦОДД еще долго не останутся без работы. ■

Спустя 27 лет Jeep возвращается на рынок пикапов

Новый пикап Gladiator 2020 выглядит как 4-дверный Wrangler Unlimited с кузовом, но имеет колесную базу 493 мм, что на 787 мм больше.

Автор: *Карасёв А.В. Фото Jeep*

Высокопрочная стальная рама Gladiator предназначена для работы с увеличенной полной массой автомобиля и отличается от Wrangler. Передний и задний конец рамы оптимизированы по жесткости и геометрии, в зону кузова добавлены четыре поперечины. Конструкция рамы адаптирована к задней подвеске Gladiator с неразрезным мостом с пятью рычагами, позаимствованной у пикапа Ram 1500.

Цельнометаллический кузов длиной 1531 мм – несколько меньше, чем у пикапов среднего класса с двухрядной кабиной. У конкурентов, таких как Tacoma или Chevrolet Colorado, есть варианты с длинными кузовами. Хотя кузов Jeep получился с низкой погрузочной высотой, он явно менее вместителен, чем у конкурентов с точки зрения объема, хотя есть некоторые умные детали дизайна, позволяющие перевозить крупногабаритные грузы. Тем не менее Jeep Gladiator претендует на лучшую в своем классе полную массу – 3470 кг. Вариант Gladiator Sport S с двухрядной кабиной и с механической коробкой передач имеет грузоподъемность 726 кг.

Капот, передние крылья и задний борт кузова выполнены из алюминия. Большая часть конструкции кабины, по существу, перенесена из Wrangler. Доступны как жесткие, так и мягкие варианты крыши. Как и у Wrangler, можно снять все двери, крышу и сложить ветровое стекло. Стальные бамперы доступны для версии Rubicon.

RUBICON

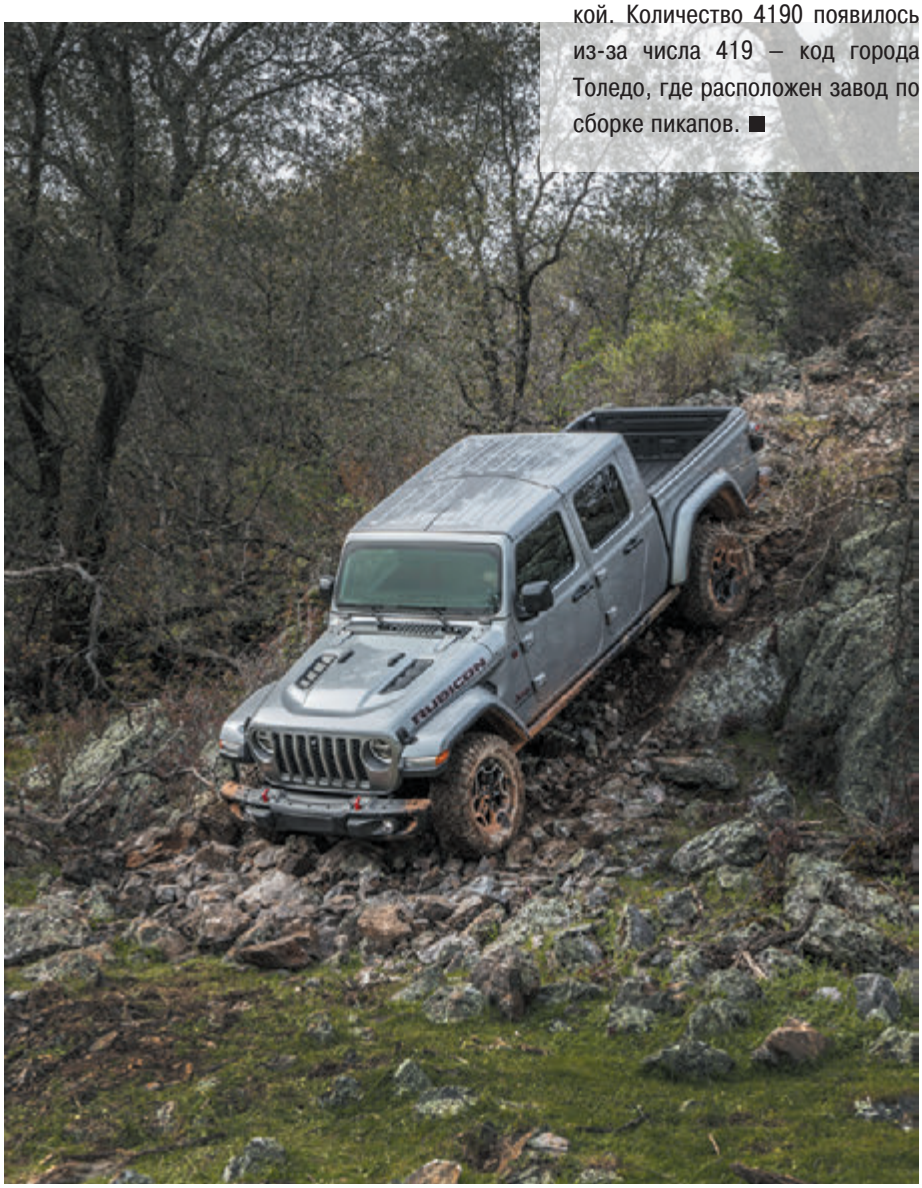
Jeep

Gladiator 2020 комплектуется двигателем 3.6-L V6 FCA, используемым для всей линейки бренда. Для нового пикапа он поставляется в версии мощностью 285 л.с. и максимальным крутящим моментом 353 Н•м. Коробка передач – стандартная механическая с 6 передачами или автоматическая ZF с 8 передачами. Ожидается, что в 2020 году будет предложен турбодизель V6 объемом 3,0 литра и мощностью 260 л.с. с крутящим моментом 572 Н•м, что должно удовлетворить потребности клиентов, использующих пикапы для буксировки тяжелых прицепов.

Также сообщается, что в будущем появится гибридный электрический вариант (PHEV), хотя компания Jeep не подтверждает планы установки 2-литрового 4-цилиндрового двигателя с турбонаддувом, который в настоящее время используется для Wrangler. Хотя в США почти каждый пикап среднего размера в настоящее время имеет такой бензиновый двигатель в наличии.

Gladiator получил последние сверхпрочные версии осей Dana 44 и две системы привода 4x4. Большая часть автомобилей комплектуется двухступенчатой раздаточной коробкой Command-Trac. Комплектация Rubicon поставляется с обычным приводом Rock-Trac 4x4, имеющим электронное управление блокировкой дифференциалов. Стандартный дорожный просвет пикапа составляет 253 мм, а у Rubicon – 283 мм. Все автомобили Gladiator получили заветный значок Trail Rated.

Поставки пикапов намечены на второй квартал 2019 г. Руководители Jeep поведали о выпуске специальной модели Gladiator Launch Edition в количестве 4190 шт. с рубиновой отделкой. Количество 4190 появилось из-за числа 419 – код города Толедо, где расположен завод по сборке пикапов. ■



У ГАЗа появился свой «АВТОМАТ»

Группа ГАЗ оформила Одобрение типа транспортного средства (ОТТС) на средний автобус ГАЗ Вектор NEXT в новой модификации — с 6-ступенчатой автоматической коробкой передач оригинальной разработки.

Это «автомат» традиционного типа с гидротрансформатором. Вектор NEXT первым из газовских продуктов получил новую КП. Напомним, что газовский «автомат» показали публике еще осенью 2017 года. Этот агрегат предназначен для широкой номенклатуры техники: основной объем таких КП будут устанавливать на грузовики ГАЗон NEXT. Вектор NEXT построен на базе ГАЗона NEXT.

АКП на Векторе NEXT может сочетаться с российским турбодизелем ЯМЗ-534 (4,4 л, 149 или 170 л.с. в зависимости от форсировки) или американо-китайским Cummins/Huadong ISF 3.8 (3,8 л, 166 л.с.).

В 2017 году со ссылкой на свои источники в индустрии ресурс «Русский автомобиль» сообщал, что автоматическая коробка передач ГАЗ лишь формально является отечественной разработкой. На самом деле ее по заказу ГАЗа разработала австрийская компания Zoerkler Gears. Однако производство коробки полностью российское – его налаживают на входящем в состав Группы заводе «Нижегородские моторы». Почти все детали новой АКП отечественные – например, прецизионную гидравлику делает Ярославский завод топливной аппаратуры. Картер отливают и обрабатывают на самом ГАЗе. Производство гидротрансформаторов организовано на одном из оборонных предприятий.

Сама необходимость «грузовой» автоматической коробки передач отечественного производства связана с военными. У ГАЗа есть множество проектов как чисто военного, так и двойного назначения. Самые характерные – ГАЗ-2330 «Тигр» (во множестве модификаций) и гусеничные внедорожные машины от ЗЗГТ. Часть таких машин по заказу Минобороны комплектовали автоматическими коробками передач американской фирмы Allison. Но после известных событий Минобороны потребовало 100-процентного импортозамещения по ключевым узлам. ГАЗу для сохранения военных контрактов необходимо было создать свою автоматическую коробку передач.

Zoerkler Gears разработала новую трансмиссию всего лишь за полгода. Сама Zoerkler Gears – довольно загадочная контора, которая не в первый раз выступает подрядчиком российских промышленных компаний. В частности, участвует в производстве трансмиссии для нового военного вертолета Ка-62.

Напомним, что Группа ГАЗ планирует выпускать и ГАЗель NEXT в модификации с автоматической коробкой передач. Но там будет использоваться покупной агрегат – 6-ступенчатый «автомат» от Punch Powerglide (Франция). ■

Белорусский дальнобойщик: «В Европе платишь за ущерб даже при отсутствии вины»

О том, каковы особенности работы дальнобойщика в Европе и чего стоит бояться водителям, рассказывает водитель с 9-летним стажем Валентин.

В 21 год я получил категорию Е и сразу устроился на работу. Вначале трудился в Беларуси, а затем в России. Со временем получил некоторый опыт в Прибалтике, стал ездить из Европы в Россию. Как итог – устроился в европейскую фирму и с тех пор работаю исключительно в Европе, без выезда в страны СНГ.

Самым сложным было преодолеть страх неизвестности: Европа, большие штрафы. К примеру, за нарушения режима труда и отдыха можно остаться без зарплаты. Страшно было заехать куда-то не туда. В этом плане в Европе проблемы – не везде можно проехать на фуре. А если и можно, то буквально в миллиметрах от зданий или ограждений. Но всему учишься со временем. Даже навигатором нужно уметь пользоваться.

С опытом приходится сталкиваться и с совершенно разными и несправедливыми по отношению к водителю ситуациями. Популярный среди работодателей своего рода способ обмана – заставить водителя нарушать под угрозой невыплаты зарплаты. Например, водителю говорят, что нужно успеть на выгрузку, даже если для этого необходимо что-то нарушить. Водителя «ловят», он получает штраф. Уже на «базе» ему сообщают, что штраф придется платить самому. Так делают, естественно, не все, но практика имеет место быть. Некоторые работодатели делят штраф с водителем пополам. Случаи, когда штраф оплачивают полностью, совсем редки.

Впрочем, такая ситуация актуальна и для Беларуси. Режим

труда и отдыха контролируется при помощи специальных чипов. Если как следует проверить некоторые компании, вполне может оказаться, что отдельные водители, на которых оформлены чипы, в принципе не устроены в компании и никогда за рулем не сидели. Другие водители вставляют «левые» чипы, чтобы больше заработать. Иногда сами начальники колонны готовы вставить «левый» чип, лишь бы машина ехала.

В моей компании на всех автомобилях было установлено сразу несколько камер. Некоторые думают, что это делается для защиты водителя. По моим наблюдениям, они скорее необходимы для оправданий перед заказчиком: дескать, смотрите, водитель не виноват, что его обокрали или что-то случилось в дороге. Но на водителя вновь попытаются «повесить» ущерб.

В Европе актуальна проблема краж из-за наплыва мигрантов: всегда нужно быть начеку, чтобы тебя не «обчистили». Водителей прямо в кабинах усыпляют газом и в это время полностью «обчищают» кабину. Приходится перестраховываться. К примеру, в магазинах продаются специальные замки, которые не дадут открыть дверь, даже если вскроют дверной замок. Самый простой вариант защиты кабины – стянуть ее дверцы ремнями для фиксации грузов. Я на всякий случай еще приоткрываю люк, чтобы был приток свежего воздуха, если вдруг преступники решат воспользоваться газом.

Иногда на стоянках сливают топливо. Несмотря на записи с камер, деньги все равно могут высчитать с водителя.

Часто водителям дают указания касательно мест для ночевки – это может быть проверенная «тихая» парковка у заправки, например. Иногда дают адрес, иногда – координаты для навигатора. Вот один водитель однажды ровно по координатам и встал. У него вытащили груз, стоимость которого в дальнейшем на него же и «повесили». А что до координат «безопасного» паркинга, то уже потом выяснилось, что «имелось в виду место чуть подальше». Вот такой вот «опыт».

Другой пример абсурда – повреждения автомобилей. Все машины имеют КАСКО: в случае чего страховая компенсирует ущерб. Но при этом за повреждения могут высчитать и с водителя.

Иногда «везет» на проблемы с перевозимым товаром. У меня была неприятная ситуация с грузом, который повредился во время перевозки из-за неправильной упаковки. При этом закрепил я груз правильно, поэтому своей вины в данной ситуации не вижу: я ведь не должен знать, как и что должно быть упаковано? Весь ущерб «повесили» на меня, доказывать что-то бесполезно. Тот же профсоюз, который должен помогать в таких ситуациях, на деле помощи не оказывает. На него можно рассчитывать лишь в совсем безобидных моментах.

Также существует практика, когда за счет зарплаты дальнобойщика формируется своего рода страховой фонд или «стенка». Работодатель высчитывает с каждой зарплаты определенные суммы до накопления, скажем, 1500 евро. Случись что, из этих денег будет вычитаться сумма на покрытие ущерба, а из зарплаты водителя вновь будут вычитаться деньги до накопления все тех же 1500 евро. Был момент, когда ребята привлекли к этой проблеме местные СМИ, к которым затем подключились различные инспекции с проверками. Только тогда водителям начали возвращать удержанные деньги.

Зато что примечательно – совсем редкость проблемы с перевесом. Современная техника показывает нагрузку по осям – водитель в состоянии самостоятельно проконтролировать этот момент. Перевесы и команда «ехать» с последующим штрафом для водителя, конечно, бывают, но отнюдь не часто.

В моей практике довольно редким явлением являются и ситуации с излишним расходом топлива – его списывают по факту. Если у компании предусмотрены какие-то нормы, то нормальные руководители при превышении норм разбираются в ситуации уже по факту: изучают груз и условия перевозки.

Самое плохое для водителя – жесткие и заниженные нормы, которых хватает «впритык», либо которые вынуждают ездить чрезмерно аккуратно. На дороге не все факторы зависят от водителя, поэтому это не совсем честно. Равно как и нечестно, по моему мнению, платить по километражу.

Менеджер «накосячил», пробка из-за аварии – и вот зарплата уже не считается. Ресурс водителей – это время. И дома они отсутствуют по времени, а не по километрам. Хотя и с оплатой во времени возникают конфликтные ситуации. Простой и неприятный пример: перед рейсом я хотел узнать, на какую зарплату мне стоит рассчитывать. Менеджер уточнил фамилию, видимо, где-то посмотрел информацию и сообщил об оплате в размере 65 евро в сутки. По факту после рейса оплата составила уже 60 евро в

сутки. Разговор ни с менеджером, ни с директором ситуацию не исправил. И это притом, что есть запись телефонного разговора, в котором мне четко сообщили о «ставке» 65 евро.

Впрочем, все вышеперечисленные трудности не означают, что работать нельзя. Надо общаться с коллегами, собирать информацию. В Литве и Польше, например, риск «кидалова» выше, чем в Германии или Испании. Неопытным водителям в этом плане сложнее. В нормальную фирму без стажа и знакомств вряд ли возьмут, поэтому большой риск попасть в организацию, где много бардака. В конце концов, иногда «кидают» даже опытных водителей, но эти риски все равно перекрываются приличными для Беларуси зарплатами. ■

КАМАЗы надымили на банкротство

Предпринимателям сразу двух регионов УрФО — Тюменской и Челябинской областей — угрожает финансовый крах, спровоцированный аферой с реализацией 2 тысяч автомобилей КАМАЗ экокласса Евро-2.

Так как транспорт данной экологической категории запрещен к эксплуатации на территории РФ, организаторы схемы – управленцы двух предприятий из Татарстана – выдавали машины за КАМАЗы более высокого класса Евро-4. Примечательно, что автомобили успешно реализовывались через дилеров и других посредников на территории страны в течение трех лет, несмотря на многоступенчатую систему контроля. В итоге, когда преступная схема была раскрыта, а в отношении ее организаторов были возбуждены уголовные дела по мошенничеству в особо крупном размере, ГИБДД РФ была вынуждена аннулировать сертификаты одобрения транспортных средств, что поставило автомобили «на прикол».

Покупатели грузовиков стали массово обращаться в суды, а над тюменскими и челябинскими поставщиками, в свою очередь оказавшимися заложниками ситуации, нависла угроза банкротства. При этом в ПАО «КАМАЗ» помогать дилерам желания не проявляют.

По данным источников, схема по продаже запрещенного к использованию транспорта работала с 2014 г. до конца 2017 г.

Две компании из Республики Татарстан – ООО «РенБизнесАвто» (основные владельцы, согласно данным ЕГРЮЛ, – Ренат и Рафиль Габдельхаковы) и зарегистрированное в Менделеевске ООО «Торговый дом «Авто» (принадлежит бизнесмену Ильдару Саитову) – продавали грузовики КАМАЗ экологического класса Евро-2 с помощью разветвленной сети компаний по всей стране.

Организаторы закупали у заводов КамАЗ и «Ремдизель» автомобили, запрещенные к эксплуатации и продаже в РФ, не выплачивая утилизационный сбор. Фактически они предназначались для ремонта других машин либо для продажи в страны Азии и Африки, где законодательство не столь строго относится к вопросам экологии. После этого «РенБизнесАвто», как полагают правоохранители, будучи крупным предприятием-производителем

транспорта, зарегистрированным в реестре Минпромторга, самостоятельно оформляло паспорта транспортных средств (ПТС). Впоследствии автомашины выдавались за КАМАЗы экокласса Евро-4. «Вероятно, организаторы схемы имели выходы на высокопоставленные должностные лица в управлениях ГИБДД ряда регионов, позволявшие проходить еще один «фильтр», связанный с постановкой на учет», – делится своим видением ситуации источник на авторынке, отмечая, что в начале 2018 года ведомство аннулировало сертификаты одобрения транспортных средств.

После отзыва всех документов на машины и снятия 2 тысяч КАМАЗов с учета убытки легли, в первую очередь, на перепродавцов и на производственные предприятия, которые устанавливали на них дополнительное оборудование. Ряд покупателей грузовиков уже обратился в суды с исками к поставщикам с требованиями вернуть деньги.

Поскольку вся техника продавалась через производственные предприятия, которые устанавливали на КАМАЗы дополнительное оборудование, а также через целый ряд посредников, все убытки и ответственность перед конечным потребителем легли на их плечи.

«Нами было реализовано порядка 40 таких машин. Когда документы были аннулированы, мы задавали вопросы, но внятных ответов не получили ни от ГИБДД, ни от завода. Судебные иски к нам на данный момент «висят» от четырех компаний, каждая из которых приобрела 1-2 машины. Это порядка 10 миллионов рублей», – рассказал директор челябинского общества «Грузовая техника» Сергей Морозов.

Стоит отметить, ряд дилеров, чтобы избежать репутационных рисков, вернул деньги покупателям, не дожидаясь судебных разбирательств. Однако необходимыми финансовыми ресурсами располагают далеко не все компании.

«Многие дилеры КамАЗа просто вернули деньги за проблемные автомобили своим покупателям. Они могут себе это позволить при продажах порядка 100 машин в месяц. У нас таких денег нет – это, во-первых. Во-вторых, мы считаем, что это не совсем правильно. Дело в том, что каждый автомобиль проходил трехступенчатый контроль: машины шли с ПТС, полученными в Набережных Челнах. На каждом документе стоял штамп налоговой инспекции об уплате утилизационного сбора – второй уровень контроля. Каждая машина ставилась на учет в ГИБДД в своем регионе. Кроме того, много машин оформлялось в кредит и в лизинг. А у каждого финансового учреждения существует своя служба безопасности, и это уже четвертый уровень контроля», – обозначил свой взгляд на ситуацию гендиректор НПО «Вектор» из Миасса Денис Карлов.

В не менее сложном положении оказались и лизинговые компании, столкнувшись с аннулированием регистрации.

Тем временем группа «КАМАЗ», со слов участников конфликта, не демонстрирует на данный момент стремления вникать в проблемы поставщиков и лизинговых компаний. Ответственность менеджеры автозавода перекладывают на представителей «РенБизнесАвто».

«Грузовики экологического класса ниже Евро-4 мы продаем, если нам предприниматель заявляет, что у него есть поставки за границу. С «РенБизнесАвто» именно так и было. Они вводили нас в заблуждение, покупая грузовики якобы для экспортных поставок. Что происходило с машинами дальше, ничего сказать не могу. У нас каждый месяц несколько десятков тысяч покупателей. Отслеживать всех мы не можем. Это отношения «РенБизнесАвто», правоохранительных органов и государства», – сообщил представитель пресс-службы ПАО «КАМАЗ» Олег Афанасьев.

Однако перепродавцы грузовиков считают, что руководство предприятия пытается просто уйти от проблемы, хотя она напрямую связана с их брендом. «Представители КамАЗа, мягко говоря, лукавят. У всех крупных заводов есть доступ к базе ГИБДД, по которой они отслеживают все движения. Если машина не ушла за рубеж, то она ставится на учет в одном из регионов России», – заметил, в частности, представитель компании «Уралспецтранс» из Миасса Владимир Кудряшов. При этом, как информируют дилеры, в настоящее время модельный ряд автомашин в прайсе автозавода сократился вдвое, из чего следуют предположения, что аннулирование одобрений транспортных средств ударило и по финансовым интересам предприятия.

Некоторые юристы считают, что ушедшие на рынок КАМАЗы, задействованные по 8 часов в день на протяжении нескольких лет, по сути, уже выработали срок эксплуатации. Отзывать документы и требовать возврата уплаченных ранее денежных средств просто нецелесообразно.

Между тем в «РенБизнесАвто» категорически отказываются брать на себя ответственность за последствия операций, грозящих, по оценкам опрошенных изданием экспертов, привести к масштабным изменениям на рынке и банкротству 60-70% компаний-перепродавцов.

«Все закупки автомобилей производились у нас по договорам как с дилерами, так и с лизинговыми компаниями. В договорах все четко прописано, все условия, все агрегаты, и экологический класс в том числе. То есть они прекрасно знали, что именно они заказывают и покупают», – сообщили в «РенБизнесАвто». ■

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

Новый Сёгун

Daimler Trucks начал продажи нового Fuso Shogun

Компания продает тяжелые грузовики под названием Fuso Shogun (Фусо Сегун) в Австралии и Индонезии. Вместе с новым грузовиком клиент получает 5-летнюю гарантию на пробеге до 500 тыс. км. Машина была представлена на выставке Brisbane Truck Show.

Автор: *Карасёв А.В. Фото производителя*

Компания заявляет, что будут доступны автомобили не только с колесной формулой 4x2, но и 6x4, и даже 8x4. Для грузовиков будут предлагаться как рессорные, так и пневматические подвески. Полная масса автомобилей составит от 40 до 63 т.

Новый Fuso Shogun будет конкурировать, в первую очередь, с другими грузовиками, произведенными японскими брендами: Isuzu F, UD Quon и Hino 700. Автомобиль получил 11-литровый двигатель Daimler OM470. Данная модель дизеля оснащена специальным усилителем давления наддувочного воздуха и асимметричным турбонагнетателем для большей мощности на низких оборотах. Ключевой особенностью силового агрегата является декомпрессионный тормоз мощностью 340 кВт. Дизель агрегатирован с автоматизированной (AMT) 12-ступенчатой коробкой передач ShiftPilot. Особое внимание было уделено оптимизации программы управления переключением передач с учетом поведения, характерного только для водителей Австралии и Новой Зеландии. Новая силовая установка имеет увеличенные интервалы обслуживания для дальнейшего снижения эксплуатационных расходов.

На заказ доступны два варианта двигателей: мощностью 395 л.с. с максимальным крутящим моментом 2000 Н•м и мощностью 455 л.с. с моментом 2200 Н•м. Экологические параметры мотора – Евро-6.

Новый Fuso Shogun оснащен электронными системами безопасности, разработанными Daimler Group. Они включают в себя адаптивный круиз-контроль (Proximity Control Assist) с функцией stop-and-go для движения в условиях интенсивного потока, расширенное экстренное торможение ABA4, которое может инициировать торможение при движении велосипедистов в поле действия радаров, систему предупреждения о выходе из полосы движения и электронный контроль устойчивости. Добавлена функция creep (ползучести), ко-

торая активируется при отпускании педали тормоза и снижает требования к водителю в условиях перегруженного движения. Сиденья оснащены встроенными ремнями безопасности, что обеспечивает лучшую посадку независимо от их положения.

Полностью новый интерьер был разработан с акцентом на подавление шума и вибрации. Улучшенное подавление вибраций и мягкие сиденья, поддерживаемые пневматической подвеской – это эргономичные характеристики, предпочитаемые австралийскими водителями, так как они снижают усталость при перевозках на дальние расстояния и поездках по пересеченной местности. Многие из систем могут управляться кнопками на рулевом колесе. Новый 7-дюймовый сенсорный экран также дебютирует в новом Shogun с новой аудио- и телефонной связью Bluetooth, а также со спутниковой навигацией, специальной для грузовиков.

В Австралии были проведены обширные испытания общим пробегом почти 50 тыс. км. Испытания проводили с целью подтверждения экономии топлива автомобилем и эффективности его передовых функций безопасности в местных условиях.

Автомобиль, как и новый Super Great, был запущен в Японии в мае 2017 г. еще до его международного дебюта в Гонконге в августе следующего года. С тех пор Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation поставила свой самый передовой тяжелый грузовик на еще несколько рынков в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а именно – в Сингапур и совсем недавно – в Новую Зеландию, где также проводились его полевые испытания. ■

Водители грузовиков

тестируют новые цифровые системы Daimler Trucks в мобильном симуляторе

С конца мая этого года новый Mercedes-Benz Actros выпускается серийно. Его особенностью, в первую очередь, является мультимедийная кабина — Multimedia Cockpit, которая предлагает водителю уникальную рабочую среду: источником информации служат два интерактивных экрана.

Автор: *Карасёв А.В. Фото Daimler Trucks*

Кабина позволяет интегрировать как смартфоны, так и приложения, которые помогают водителю в его повседневной работе. Основным цветным дисплеем и вспомогательным сенсорным можно управлять с помощью нового многофункционального рулевого колеса.

Для тестирования водителями грузовиков будущих цифровых операционных меню, а также новых приложений, инженеры-разработчики из Daimler Trucks создали мобильный симулятор. Его установили в задней части минивэна Mercedes-Benz V-Class. Разработчики Daimler Trucks подъезжают на нем в места отдыха водителей вдоль основных транспортных магистралей в районе Штутгарта.

Мобильный симулятор позволяет экспертам Daimler встретиться с водителями в их обычной рабочей среде. С одной стороны, это обеспечивает более надежные результаты испытаний, а с другой – разработчики могут обратиться к большему количеству водителей грузовиков для проведения испытаний в более короткие сроки. При моделировании используется современная технология виртуальной реальности с 3D-моделями и измерительными датчиками.

Два эксперта из Daimler Trucks присутствуют во время испытаний в мобильном симуляторе

и наблюдают и записывают реакции и заявления водителей грузовиков. Кроме того, датчики регистрируют движения водителей, что позволяет сделать дальнейшие выводы об удобстве использования систем. Тест занимает около 20 минут. Отбор участников происходит по чистой случайности в местах отдыха. Тесты полностью анонимны.

На симуляторе водители грузовиков тестируют прототипы будущих цифровых операционных меню, а также новые приложения. Прототипы основаны на существующих системах нового Mercedes-Benz Actros. Отзывы тестеров напрямую связаны с дальнейшими разработками Daimler Trucks.

Д-р Кристиан Балларин, руководитель отдела передовых разработок Daimler Trucks по активной безопасности, автономному вождению и подключению резюмирует: «Отзывы водителей грузовиков после первых тестовых заездов очень положительные. Водители довольны, что мы активно вовлекаем их в дальнейшее развитие операционных систем, которые они используют в своей повседневной работе. Большим преимуществом нашей мобильной тестовой лаборатории является то, что она приводит нас к водителям, а не наоборот. Благодаря тестированию водителей в профессиональной среде их отзывы становятся еще более достоверными».

Во время тестирования водители грузовиков надевают 3D-очки виртуальной реальности, в которых они видят цифровое изображение кабины грузовика и ситуации, возникающие во время вождения. Кроме того, водители физически держат в руках многофункциональный руль соответствующего грузовика. Рулевое колесо и 3D-симуляция связаны между собой. ■

Что делать,

если вы случайно залили бензин в дизельный автомобиль

Путаница с топливом, как ни странно, происходит на АЗС довольно часто. То уставший и измотанный водитель забывает назвать марку необходимого топлива заправщику, то сам заправщик отвлекается на разговор по мобильнику и путает пистолеты. Да мало ли еще какие причины могут быть. Один раз, например, жертвой «топливной путаницы» едва не пал наш Fiat Ducato.

Автор: *Алексей Гусев*

Глубокой ночью на красивой модной бензоколонке в Тверской области уставший водитель, недолго думая, залил под горловину полный бак 92-го бензина вместо солярки. К счастью, это заметили сразу и заводить машину не стали, в противном случае «попадос» составил бы шестизначную сумму – замена ТНВД, форсунок, промывка системы и так далее.

Но что же делать дальше? Правильно – применить старый добрый дедовский способ и «отсосать» бензино-солярочный коктейль из бака. Но как это сделать глубокой ночью фактически посреди леса, тем более что шланги для подобной процедуры практически исчезли из продажи? На помощь пришли сотрудницы АЗС, сказавшие, что у них это уже далеко не первый случай и неподалеку в Твери есть специально обученный человек, способный за энное количество рублевых денежных знаков решить данный вопрос. Его-то мы и вызвали.

Спустя полчаса к нам лихо подкатила старенькая праворульная «японка», из которой бодро выскочил молодой человек лет 30 с хвостиком. Узнав суть проблемы, он достал из багажника несколько ведер, а также пустые пластиковые бутыли и шланги разной длины и диаметра. Убедившись, что в пластиковом баке Ducato нет сливного отверстия, мужчина начал планомерно сливать топливо в пластиковые бутыли, переливая его в большие ведра. Процедура заняла свыше двух часов – как-никак 90 литров, бак ведь под завязку! Хорошо еще, что наш Fiat не оборудован защитной сеткой от несанкционированного слива топлива хулиганами, а то все было бы гораздо сложнее. Учитывая тот факт, что подавляющее большинство современных автомобилей оборудованы данной сеткой, как правило, приходится поднимать машину на подъемник, снимать бензобак и промывать его. Разумеется, в том случае, если нет пресловутого сливного отверстия в днище.

«А как же вы запихнули бензиновый пистолет в горловину?» – наиболее часто задаваемый вопрос в таких случаях. Действительно, очень многие современные машины оборудованы так называемой защитой от дурака и засунуть «неправильный» пистолет в них невозможно. Но только не в случаях с грузовиками и фургонами. В нашем Ducato горловина такого размера, что теоретически в нее можно заливать все, что угодно, хоть топливо с фуры.

Слив все топливо практически до последней капли, хотя в самой системе солярка еще оставалась, ибо на момент горе-заправки в машине еще было дизтопливо, мы на всякий случай оттолкали автобус руками обратно к кранам и залили полный бак соляры, так что отделались малой кровью. В итоге удовольствие оказалось все равно не из дешевых – около 2000 рублей за 92-й бензин, вызов мастера по сливу – 5000 руб. и повторная заправка до отсечки – еще 3328 рублей. Ну и потерянное время, конечно. ■

ЗИЛ с «ленивцем»

Появившийся в начале шестидесятых ЗИЛ-130 был всем хорош, но проблема эффективности грузоперевозок в СССР все равно стояла остро и требовала новых решений. Одним из таких могло стать повышение грузоподъемности «сто тридцатого» с 6 до 8 тонн и удлинения грузовой платформы.

У ЗИЛ-130 был достаточно большой запас прочности, потому с ним и экспериментировали чаще, чем с другими отечественными грузовиками на тему повышения экономии грузоперевозок на автомобильном транспорте. Мощность двигателя позволяла увеличивать грузоподъемность.

Созданием ЗИЛа повышенной грузоподъемности занимались инженеры Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ, г. Москва). В 1969 году они создали грузовик, способный перевозить 8 тонн. Интересной особенностью грузовика была его третья «ленивая» ось, которая могла убираться, когда грузовик двигался порожним – в целях экономии топлива. В этом было отличие ЗИЛ-130-НИИАТ-03 от другой разработки института – ГАЗ-53А-НИИАТ-05, у которого задняя ось поднимать рекомендовалось лишь когда надо было увеличить нагрузку на грунт колес ведущей оси.

Высота подъема ленивой оси составляла 170 мм. Реализована она была в виде обычного зиловского заднего моста – только с «чулком» и без редуктора. Управление подъемом оси было гидравлическим: поднимать/опускать ось водитель мог прямо из кабины.

Распространено мнение о том, что опускающаяся при необходимости ось, или как она называется на шоферском сленге – «ленивец», экономит топливо в поднятом положении и снижает износ резины. Отчасти это так и есть, но экономия там выходит небольшая, и усложнять конструкцию машины ради этой спорной затеи смысла нет. Тем более в экономике СССР, где экономия была лишь на бумаге и все было народным.

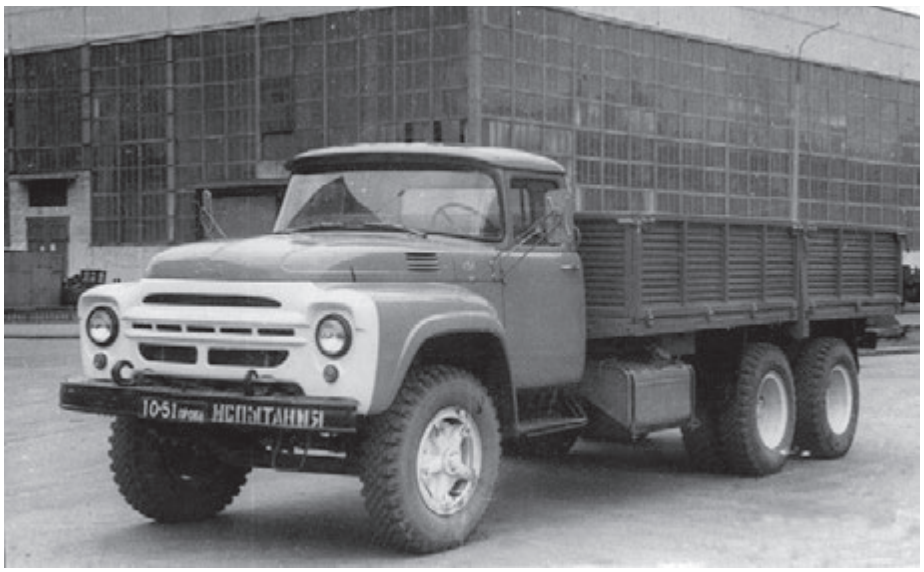
Идея, которую преследовали советские инженеры, была, скорее, в другом – в допустимой осевой нагрузке на некоторых дорогах и экономии ресурса шин, но уже на груженом авто. Увеличение количества осей распределяло нагрузку, позволяя таким образом двигаться двухосному грузовику с «ленивцем» по дорогам, по которым при одинаковой нагрузке движение просто двухосного грузовика было запреще-

В 1969 году были готовы четыре образца опытных ЗИЛ-130-НИИАТ-03 с подъемной третьей осью. Вариант их производства непосредственно на заводе имени Лихачева не рассматривался. Предполагалось, что переделкой стандартных машин для нужд заказчиков будут заниматься предприятия Минавтотранса, авторемонтные заводы. Но в производство эта разработка так и не пошла, оставшись лишь в виде опытных образцов.

Увеличение количества осей распределяло нагрузку, позволяя таким образом двигаться двухосному грузовику с «ленивцем» по дорогам, по которым при одинаковой нагрузке движение просто двухосного грузовика было запрещено

но, а подняв «ленивец», водитель повышал маневренность машины в узких местах, уменьшая радиус поворота – на узких улицах, например.

Вернемся, впрочем, к нашему ЗИЛу. Ленивая ось была со сдвоенными колесами: когда она была в рабочем положении, то грузовик ничем не отличался от обычного 3-осного ЗИЛа, которых, правда, в то время еще не было, но работы по его созданию на заводе уже велись, имелись даже прототипы.



Автобаны как символ

Немецкие автобаны — уникальное явление, с которым хотя бы понаслышке знакомы автомобилисты всего мира, однако знают о них совсем не много, в основном то, что на них отсутствуют ограничения скорости. Но это не совсем так, кроме того, есть множество других фактов, достойных упоминания.

Официальное свое начало история автобанов берет 23 сентября 1933 года. Именно в этот день Адольф Гитлер символично вонзил острие лопаты в почву Франкфурта и провозгласил начало строительства национальной автодорожной сети. Однако реальная история автобанов начиналась значительно раньше и в другом месте.

Строительство первого участка дороги, который действительно соответствует понятию автострады, началось в 1913 году по проекту 1909 года, но в ход событий вмешалась Первая Мировая Война, и стройка завершилась лишь в 1921. Это был закрытый 10-километровый участок дороги, служивший для испытания автомобилей и автогонок, ставший впоследствии участком автобана А-115. В промежуток 1929-1933 годов по инициативе мэра Кельна Конрада Аденауера было построено несколько скоростных дорог: Кельн–Бонн; Кельн–Дюссельдорф; начато строительство кольцевой дороги вокруг Кельна. Уже тогда эти дороги позволяли ехать на скорости 130 км/ч, хотя еще редкий автомобиль развивал 60 км/ч. В 1926 году в 70 томах был сформирован проект строительства федеральной дорожной сети протяженностью более 22 000 км, однако в стране, переживавшей последствия Первой Мировой Войны, он был не совсем уместен. Отвергнут этот план был и партией НСДАП, лидер которой, Адольф Гитлер, после прихода к власти в 1933 г. одним из первых своих

Один из первых автобанов Германии. 1936 г.

решений провозгласил строительство Имперских автобанов. Их план удивительным образом повторял проект 1926 года, но был якобы личной идеей фюрера, родившейся в 1924 г., когда Гитлер сидел в тюрьме.

Несмотря на то, что автобаны предназначались для легковых автомобилей, на тот момент личный автотранспорт в Германии себе мало кто мог позволить, а для военных нужд хватало хорошо развитой железнодорожной сети. Тем не менее, строительство автобанов давало огромное количество рабочих мест, и оно стартовало в 22 провинциях страны. Первые годы строительство шло достаточно медленно, одними голыми руками не удавалось заметно продвинуться, а техники катастрофически не хватало. Первый 22-километровый участок был открыт лишь в мае 1935 года, но уже к началу Второй Мировой было сдано 3300 км дорог, связанных в единую сеть. Когда началась война, и большая часть мужчин была призвана на службу, к строительству стали привлекаться военнопленные и узники концлагерей.

На автобан допускались автомобили с максимальной скоростью выше 60 км/ч, запрещался выезд гужевого транспорта и велосипедов. С началом войны с целью экономии топлива было введено ограничение скорости в 100 км/ч, а затем и в 80 км/ч. В 1943 г. плотность движения снизилась настолько, что был разрешен выезд велосипедов, а ближе к концу его участки использовались даже в качестве взлетной полосы для фашистской авиации.

Следует отметить, что при строительстве автобанов большое внимание уделялось их единому стилю, а также сохранению ландшафта и экологии. Вмешательство стройки в естественный пейзаж должно было быть минимальным, все мосты и переезды выполнялись в стилистике провинции, на территории которой велось строительство. Почти вся дорога состоит из пологих поворотов, что не дает водителю в долгой дороге расслабиться и потерять концентрацию. Кроме того, такая концепция позволяла экономить на строительстве сложных инженерных конструкций, обходясь лишь человеко-часами, ресурсом, практически неограниченным для фашистской власти. Послевоенное строительство, возобновившееся в 1950 году, велось уже по другим принципам. Но с самого начала все на автобанах проектировалось под высокоскоростное движение.

По состоянию на 2016 год общая протяженность немецких автобанов составляет 12 993 км. С 2009 года ведется масштабная программа их реконструкции, особо загруженные участки были значительно расширены. Большое внимание уделяется безопасности, вдоль автобанов установлено около 16 000 телефонов для вы-

Гитлер не был дураком. А идею скоростных дорог подсмотрел у Муссолини, на которого равнялся в начале своей политической карьеры

Гитлер и его шофер едут по автобану

Американский танк Шерман на немецком автобане

зова аварийных и спасательных служб. Несмотря на развитие мобильных сетей, ежедневно с этих телефонов принимается около 700 вызовов.

Разумеется, для автомобилистов самый интересный вопрос – ограничения скорости. Они на автобанах есть, при этом достаточно подробно описаны. Ограничение в 60 км/ч действует для автобусов со стоящими пассажирами и мотоциклов с прицепами; ограничение 80 км/ч установлено для автомобилей с разрешенной массой выше 3,5 тонн, исключая легковые, грузовые, легковые с прицепами и автобусы; со скоростью 100 км/ч допускается движение для автобусов и легковушек с прицепами, имеющих на то специальное разрешение или сертификат. В отдельных местах существуют временные ограничения, связанные с регулированием уровня шума в ночное время или погодными условиями. Ограничения встречаются в зоне ремонта, развязок, мостов и в тоннелях. Рекомендуемая скорость движения по автобану – 130 км/ч. Ее превышение грозит ответственностью только в том случае, если значительное превышение станет причиной ДТП.

Более половины автобанов не имеет ограничений скорости, примерно треть – это постоянные ограничения, остальные – временные. Немцы очень трепетно относятся к своему праву вдавить педаль до упора, любые публичные обсуждения ввода ограничений скорости вызывают волну протеста обычных граждан. Неоднократно «зеленые» всерьез выступали с разного рода доводами о пользе ограничения скорости для экологии и в разные годы даже лоббировали ввод ограничений в целях эксперимента, однако выяснялось, что ограничение никак заметно не повлияло на экологическую ситуацию, после чего об этом забывали до очередных политических перемен. Были некоторые проблемы после объединения Западной и Восточной Германии. В Восточной Германии до объединения действовал лимит в 100 км/ч, появление мощных автомобилей и снятие ограничений вызвало волну смертельных ДТП, однако планомерно, в течение 10 лет, проблема была решена. Такая же неумолимая вещь как статистика и вовсе свидетельствует о том, что автобаны – самые безопасные дороги Германии.

Много внимания на автобанах уделяется безопасности вождения:

– крайняя левая полоса предназначена только для обгона. Если ваша скорость больше, чем у того авто, что совершает обгон перед вами, то его можно предупредить сигналом или моргнуть фарами, но следует соблюдать дистанцию и не «фарить» слиш-

Аварии – спутники любой дороги, но немецкие службы очень оперативно решают проблемы с блокировкой дорог

Автобаны - кровеносная система экономики

Качество автодорог Германии позволяло использовать их как ВПП. Сегодня это тоже актуально

Стоянки для грузового транспорта – через каждые 20-30 км. Но дальнобойщикам удается найти место далеко не с первой попытки

Такие грузовики были обычным явлением на дорогах Германии

ком назойливо, это воспринимается как принуждение и карается штрафом до 375 евро и лишением прав на 3 месяца. Безопасная дистанция равняется половине той скорости, с которой движется ваш автомобиль;

– остановка без существенной причины карается штрафом и лишением прав на срок до полугода. Насколько серьезная причина – решает полицейский. К примеру, закончившееся топливо не является допустимой причиной, заправки на автобане есть каждые 30 км, и если водитель пренебрег необходимостью заправиться, это полностью его вина. За остановки в отдельных местах, способных привести к ДТП, через суд можно даже получить 5 лет лишения свободы;

– строго запрещен обгон по правой полосе. Даже если по левой полосе водитель едет чересчур медленно. В такой ситуации полиция оштрафует обоих водителей.

На автобанах часто встречаются патрули на гражданских автомобилях, скрыто фиксирующие нарушения на камеру. Еще с 50-х годов полицейские ездят на автомобилях, которые способны настигнуть любого нарушителя.

Немецкие автобаны позволяют ехать по-настоящему быстро, что только и требуется автоманьякам со всего света. В Германии существует множество компаний, сдающих в прокат суперкары, способные ввести вас в клуб «за 300 км/ч», но нигде в мире не спешат перенимать опыт Германии. Почему? Ответ очевиден: это повлечет за собой реконструкцию всей дорожной сети, а такая задача не по силам даже для стран с самой благополучной экономикой. ■

Чтобы любители быстрой езды не расслаблялись, у немецких полицейских есть чем ответить

Berliet: рождённый удивить

Один из самых больших грузовиков всех времен должен был доминировать на нефтяных месторождениях.

Франция была еще одной из величайших колониальных держав, когда руководство страны решило максимально интегрировать территорию Алжирской Сахары под свой протекторат. Геологи определили новые залежи нефти намного ниже горячей поверхности пустыни, что требует новых технологий для ее разработки и, соответственно, новой логистики по доставке современного оборудования и всего необходимого.

К концу 1950-х годов это был логистический кошмар, потому что не было ни одной мобильной машины, которая могла бы доставить тяжелый груз к скважине. Французское правительство поручило специалистам Berliet разработать автомобиль, который будет выполнять эту работу.

Таким образом, проект T100 был запущен, и Berliet, как ведущий производитель грузовых автомобилей премиум-класса, быстро нашел решение. Французский производитель автомобилей отправил группу инженеров в Алжир для изучения географических условий, и делегация могла вернуться домой с окончательной идеей создания необходимого автомобиля. Исследователи выполнили задачу, и после недели дикой жары в пустыне обнаружили, что грузовик должен был быть намного больше, чем любая ранее сделанная модель марки. Он таким и стал – самым большим грузовиком!

Работы по разработке начались в январе 1957 года с довольно необычного поступка – покупки самых больших шин Michelin. Дизайнеры разработали дизайн грузовика и построили первый Berliet T100 в октябре того же года – после всего лишь девяти месяцев разработки.

Использование ряда существующих компонентов и технологий от внешних поставщиков помогло ускорить процесс. Французы, между прочим, установили на грузовик готовую силовую установку – они выбрали 29,6-литровый V12 Cummins мощностью 600 л.с. Большой двигатель передавал свою мощность на шесть колес через полуавтоматическую коробку передач Clark с четырьмя передними и четырьмя задними передачами. Максимальная скорость пустынного крейсера составляла около 34 км/ч.

Длина грузовика составила 13,5 м, высота – 5 м, ширина – 4,4 м, полная масса – 111 т. В 12-цилиндровый дизель топливо поступало из пары 946-литровых топливных баков. Пикантным моментом являлось то, что в дополнение к Cummins машина оснащалась двигателем Panhard

После недели дикой жары в пустыне обнаружили, что грузовик должен был быть намного больше, чем любая ранее сделанная модель марки

Dyna, который приводил в действие только насос гидроусилителя руля. Таким образом, стало возможным передвигать колоссальный грузовик на сцепке без запуска основного агрегата. Кроме того, машина прошла серию исчерпывающих испытаний, чтобы убедиться, что детали были устойчивы к суровому климату Сахары.

В ходе дальнейших испытаний инженеры предпочли увеличить мощность мотора V12 до 700 л.с., а второй грузовик T100 получил более мощный двигатель на стапеле. Первые два T100 были отправлены в Африку, а третий представлял собой 10-колесный самосвал, заказанный французским правительством для использования в шахте. Четвертый образец был отправлен в США в качестве демонстрационного прототипа.

Сотрудничество с американцами могло быть многообещающим для Berliet, но производство застряло всего на четырех экземплярах. В то время никто не ожидал, что президент Шарль де Голль предоставит Алжиру политическую независимость в 1962 году, что сделает практически невозможной добычу французской нефти в этом районе. Франция логически ограничила свои сахарские амбиции, и шансы на производство еще нескольких T100 испарились.

Первый сделанный экземпляр работал несколько десятилетий: сейчас он стоит на

приколе где-то в пустыне и нуждается в полной реконструкции. Вторая модель вернулась домой в 1981 году и была восстановлена, чтобы сохраниться как музейный экспонат. Третий гигант покинул месторождение в 1964 году, некоторое время помогал в строительстве шоссе, а затем был ликвидирован. Четвертый T100 постигла та же участь и он оказался в утиле. Сегодня гигантский грузовик – просто воспоминание о лучших временах в истории колониальной сверхдержавы. ■

Машина прошла серию исчерпывающих испытаний, чтобы убедиться, что детали были устойчивы к суровому климату Сахары

А мы идём на север!

В 40 лет жизнь только начинается? Да нет же, на пенсии! Сибирячка Альбина Сысоева вместе с мужем возит по зимнику продукты в Якутию.

Сибирячка Альбина Сысоева из городка Северобайкальска (Республика Бурятия) всю жизнь оттрубила кадровиком. Перекладывать бумажки с места на место день за днем, штамповать печати да отправлять заказные письма... «Но, боже мой, какая скука...», – в 52 года вспомнила строки Пушкина Альбина, ушла в отпуск, запрыгнула в старенький МАЗ-509 и стала дальнобойщицей. И вот уже 18 лет в пути!

Сейчас ей 70, и в паре с мужем Александром она намотала уже сотни тысяч километров. Возит из северного городка Иркутской области Усть-Кута и других сибирских городов до якутских поселков Удачный и Айхал продукты, сигареты и алкоголь. Расстояние от пункта А до пункта Б – 2000 км, один рейс – неделя. Но это если без происшествий, а без них, признаться, редкая поездка обходится. Чего-чего, а адреналина в пути хватает: то фура загорается прямо на ходу, то «братки» наезжают, то застреваешь посреди тайги в 50 градусов мороза. Обо всем, что случается в дороге, Альбина красочно описывает в собственном блоге.

Адреналин на пенсии

«Не возьму тебя в рейс – слишком опасно. Даже не уговаривай!» – твердил мне муж.

Но я не отставала – хотела поддержать Сашу в пути, а то все один да один.

«Ладно, собирайся в рейс!» – командует Саша, не выдерживая натиска.

И вот я вместе с ним в тесной кабине старенького МАЗа везу продукты в алмазную столицу России – городок Мирный. Вдоль дороги ржавеют разбитые и сгоревшие фуры. Саша то и дело поглядывает на меня – не боюсь ли?

Зимник собирает «дань»

Кататься по зимнику – всегда риск: скользко, безлюдно, погода непредсказуемая.

Если резко потеплеет, лед растает за один день, и все – нет дороги! И это при хорошем раскладе. При плохом – машина может утонуть в водоеме, слететь в кювет или сугроб, а в сибирских лесах высота сугробов доходит до 2 метров. Самый печально известный факт в истории сибирских дальнобоев: в 1997 году в Якутии застряло 250 грузовиков, в том числе с продуктами. Товар, конечно, протух. Все водители погрязли в долгах и разорились. Такое ощущение, что зимник собирает с водителей дань – технику, здоровье и жизни. Расслабляться нельзя. Словно кто-то с рожками тасует нас, как карты, подводя к роковым ДТП. Но у дальнобойщиков есть особое шестое чувство. Однажды поднимались в крутую гору, и я каждые 10-15 минут поглядывала в зеркало заднего вида, хотя раньше никогда так не делала. В очередной раз оглянулась – горим!

«Саша, стой! Задние колеса в огне!» – кричу мужу.

«Нельзя останавливаться – нас потащит назад», – отвечает Саша.

Едем и горим. Каким-то чудом уцепились за ровный пятачок. Пламя бушевало, диски алели от жары, внутри колес что-то булькало. Долго тушили снегом. Потом мне очень хотелось выпить – нервы...

Когда отправляешься на север, будь готов и к тому, что фура встанет в 50-градусный мороз посреди тайги. Как-то мы застряли в глуши. За сотни километров вокруг ни души.

«Не переживай, дорогая, вырвемся», – успокаивал меня супруг.

В то время нас выручала маленькая переносная чудо-печка, куда заливали солярку, и в кабине, где всегда спим, становилось жарко. Я как хранительница очага заваривала чай, разогревала на огне замороженные пирожки, холодец, самодельные рыбные консервы, борщ в банке. На сердце скребла тревога: а вдруг продуктов не хватит? О своих думках мужу не говорила. В любом случае на зимнике принято друг другу помогать: другие дальнобойщики не дадут погибнуть, обязательно поделятся запасами. С водой проще – топили снег.

Улыбалась, подбадривала мужа. Душа за него болела, но в ремонте помощник из меня никакой. Саша с утра до вечера в -50 градусов ковырялся в машине. В такой мороз даже капающее масло замерзало столбиком! А он ничего – только менял заиндевевшие перчатки на сухие и продолжал ремонтировать.

«Ура, завелась!» – наконец обрадовал мой ненаглядный.

Экстрим на зимнике каждый день. Как-то возле якутского поселка Таас-Юрях летели по за-

мерзшей речушке. Лед треснул, и фура провалилась в пустоту. И мы влетаем в ручей. Удар, второй... Стоим. Я не могу кричать, не могу стонать и даже говорить не могу. Сердце бьется через раз, выпрямиться не могу. Лежу, а в голове мысль: «У меня оторвались почки». От болевого шока перехватило дыхание, нет голоса. Показываю на воду. Догадывается, наливает. Глотать не могу. Обтирает мне мокрой ладонью лицо и шею, осторожно укладывает в спальник. Я в полудреме, боль не дает уснуть. Лекарств нет. Муж вторые сутки не спит, везет меня назад – в Мирный. Мучилась 20 часов. В городе приехала скорая. Меня снимают с машины, ставят на ноги... И вот я в травматологии с переломом позвоночника. Несколько месяцев провалялась в больнице.

В дороге нельзя хлопать ушами. И речь не только об авариях.

На зимнике ошиваются «братки» – смотрят, кого бы ограбить. Не брезгуют ничем, начиная от цепей и запасных колес. Нас с мужем преследовали дважды. Главное – не пропускать их вперед. Если дорогу перекроют – все, хана! Не пожалеют. Нам повезло: петляли по дороге как зайцы, оторвались. Но за других дальнобойщиков страшно и больно до слез. Однажды грабители остановили на зимнике отца и сына. Фуру отогнали в лес, товар выгрузили, а людей закрыли в контейнере. Морозы стояли под минус 50! Замерзли они... Тела нашли охотники. Самое обидное, что почти все везут не свой товар, а под заказ. Погибают за чужой груз. А если и останутся в живых, то придется отрабатывать долг – всю зиму бесплатно возить грузы заказчика.

Почему идем на этот риск? Деньги. С декабря по апрель, то есть фактически за полгода, мы успеваем сделать всего 7-10 ходок. При этом после очередного рейса буквально на следующий день отправляемся в новый. Каждый день простоя – потерянная прибыль, которую не хочется терять. Желающих ведь много – конкуренция среди дальнобойщиков высокая. Купить фуру можно в кредит, а за сезон зарабатываем от 350 тысяч до миллиона рублей. Каникулы можем позволить только летом. Так и живем: полгода в машине, полгода дома.

Не женское дело

Другие водители спрашивают: «Что вы, уважаемая, мотаетесь? Не женское дело по таким дорогам мотаться». Даже мужики иногда не выдерживают таких стрессов – бросают поездки. Я долго привыкала не только к авариям, но и к простым бытовым неудобствам. Фура – наш дом на колесах. Здесь мы находимся круглые сутки почти полгода. Поэтому в промежутках между передрягами стараемся жить так, будто

мы дома. Даже питомца в кабине заводили – белую кошечку Гайку, которую подобрали на стоянке в Якутии. Заскочила в кабину – так и прижилась. Целый год с нами путешествовала, а потом дома с детьми оставили.

Еду в дороге не готовим. На завтрак обычно пьем крепкий сладкий чай, согретый на нашей плитке. На обед или ужин, если повезет, останавливаемся на пикете – это такие островки для дальнобойщиков, где есть столовая и банька. Моемся на стоянках, а спать там никогда не остаемся – слишком дымно и шумно. Кладем спальники в задней части машины и лежим в них по стойке смирно или скрючиваемся на переднем сиденье. Хочешь повернуться на бок, а ноги застревают в рычагах переключения. Поэтому моя самая заветная мечта в поездках – широкая кровать. Но от тряски и нервов устаю так, что вырубаюсь моментально. А если мучает бессонница, то я устраиваюсь впереди, смотрю на звездное небо или читаю. Время от времени включаем магнитофон, слушаем музыку.

Один раз попробуешь – и уже не представляешь жизни без этой бесконечной тряски и адреналина, без друзей-дальнобойщиков и удивительного чувства свободы

Как наркотик

Мы, дальнобойщики, все друг друга знаем, и очень тяжело слышать, что те самые Петруха и Ванька после очередного ЧП не выдержали напряжения, разругались и схватились за оружие. Трезвые. А уж алкоголь на зимнике – верная смерть. Разговаривала с одним вахтовиком из Иркутска. Говорит, за несколько лет из-за дурмана погибли 8 его товарищей. Задумайтесь: 8 молодых сильных мужиков из небольшого круга друзей! А сколько таких случаев по России?

Поэтому братство дальнобойщиков держится вместе. Помогаем, делимся едой и запчастями, общаемся на пикетах. Я обычно беру фотоаппарат, снимаю усталых трудяг-водителей. А потом публикую фото. Радуются, как дети! Меня так умиляет, когда подходит здоровый дядька с бородой и робко просит: «А меня в ваших книгах нет. Можете заснять? Пусть дети и внуки знают, какой я у них дальнобойщик». И ведь хранят книги как зеницу ока!

Каждую зиму говорю себе: «Все, баста! Никаких больше рейсов – буду дома сидеть, картины писать». Но через день снова собираю сумки. Один раз попробуешь – и уже не представляешь жизни без этой бесконечной тряски и адреналина, без друзей-дальнобойщиков и удивительного чувства свободы, которое дает дорога. Зимник – он как наркотик. ■

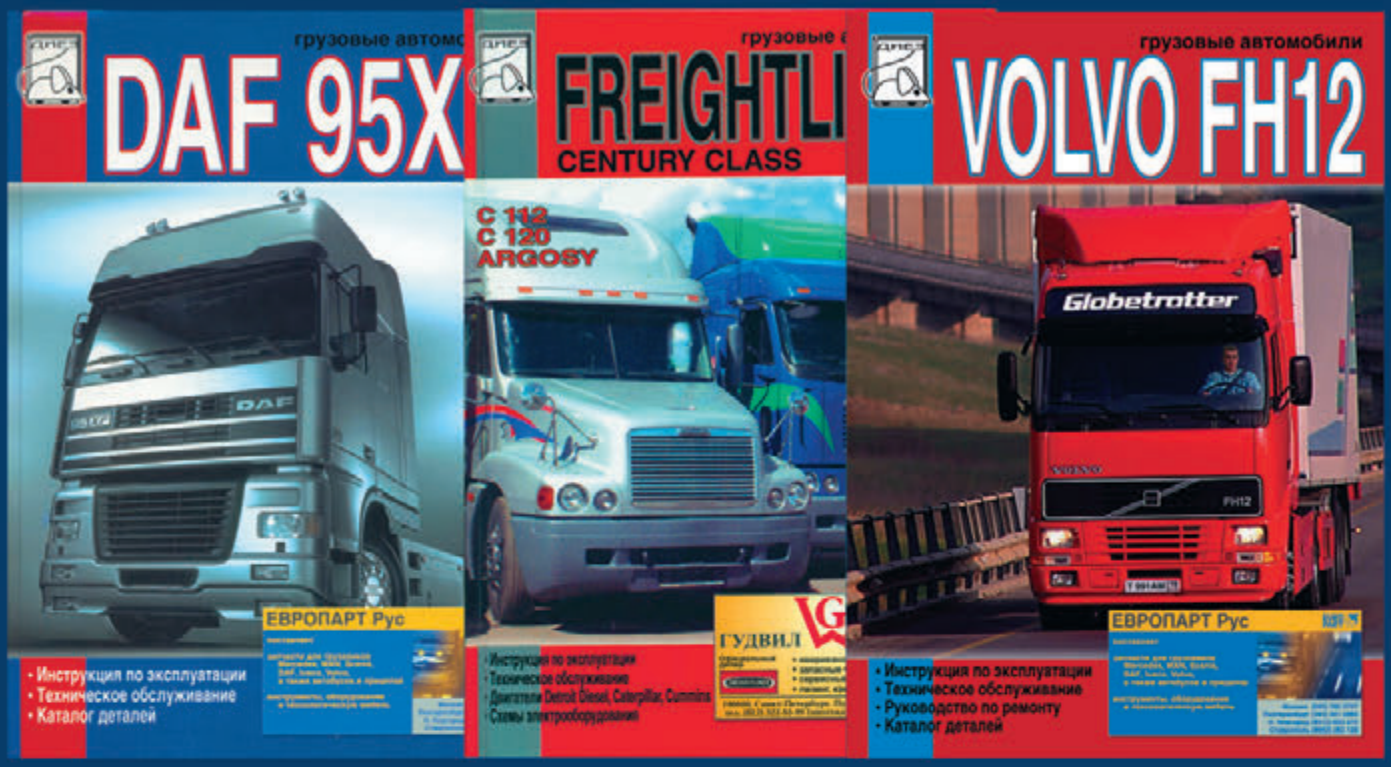
Continental
The Future in Motion

Высочайшее качество – надёжный сервис

- Полный ассортимент, соответствующий общепринятым стандартам
- Быстрая доставка
- Подходящие изделия для монтажа и комплектации

ContiTech Luftfedersysteme GmbH
airsprings_replacement@as.contitech.de
www.airspringreplacement.com

ContiTech



Предлагаем широкий выбор технической литературы: руководство и каталоги на грузовые и легковые автомобили отечественного и импортного производства.

По вопросам приобретения обращаться

Москва, 31 км МКАД, ТЦ “Авто-31”, павильон В-1-10

Тел. +7 (903) 722-22-71