

# ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА



КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ №25  
Челябинского Машиностроительного  
Завода Автомобильных Прицепов

**ЖИВАЯ  
ИСТОРИЯ  
ЗАВОДА**

**ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП»  
ТЕПЕРЬ БЛИЖЕ  
к потребителям**

**НОВИНКА ЧЕЛЯБИНЦЕВ  
СТАЛА ХИТОМ  
«СТТ-2009»**

**АРМИЯ XXI ВЕКА:  
ВОЕННЫЕ НЕ МЫСЛЯТ ЕЕ  
БЕЗ ЧЕЛЯБИНСКОЙ СПЕЦТЕХНИКИ**

КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ • ТЕНТОВАННЫЕ • ТРУБОВОЗЫ • ПАНЕЛЕВОЗЫ

**САМЫЕ ВОСТРЕБОВАННЫЕ  
МОДЕЛИ ВЫПУСКАЮТСЯ  
ВНОВЬ!**

**БЕЛЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ  
по заказу спасателей**





# Уважаемые читатели, заказчики и коллеги!

**МЫ ПРЕДСТАВЛЯЕМ ВАМ ОЧЕРЕДНОЙ, 25-Й НОМЕР КОРПОРАТИВНОГО журнала «Прицепная техника».**

За время, прошедшее после выхода в свет предыдущего номера нашего издания, произошло немало событий в производственной деятельности ОАО «Уралавтоприцеп». О некоторых из них вы сможете прочитать сегодня.

Нашему заводу исполняется 66 лет. Дата хоть и не юбилейная, но все же она стала поводом для рассказа о ветеранах ЧМЗАП, о тех, кто стоял у истоков производства.

В одной из публикаций рассказывается об успешной презентации в рамках Московской выставки «СТТ-2009» нового полуприцепа-тяжеловоза с отсоединяемым гусаксом ЧМЗАП-93371-0000020. Заинтересованный читатель также может узнать, где он может сегодня воочию познакомиться с новинкой, как говорится, потрогать ее руками, не приезжая специально для этого в Челябинск. Кстати, об особенностях нынешней, десятой по счету выставке «СТТ», читатели смогут узнать еще из одного материала журнала.

Об уникальном заказе МЧС России, размещенном на ОАО «Уралавтоприцеп», говорится в другой заметке, опубликованной в нынешнем номере «Прицепной техники».

В обширной публикации «Армия XXI века: военные не мыслят ее без челябинской спецтехники» рассказывается о многолетней истории сотрудничества ЧМЗАП с оборонным ведомством СССР, а ныне — России.

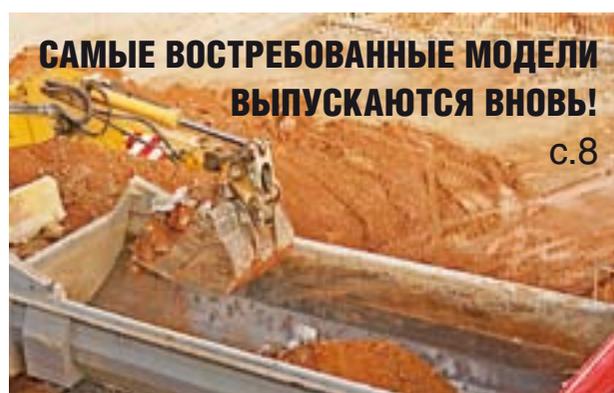
Из других материалов журнала читатели смогут узнать подробности о запуске в производство, вернее, о его возобновлении, лучших моделей спецтехники, разработанных в минувшие годы и сегодня вновь востребованных рынком, прочитать о последних маркетинговых акциях ОАО «Уралавтоприцеп», почерпнуть много другой полезной информации.

**ОТ ДУШИ ЖЕЛАЮ ВАМ ВСЕГО САМОГО ЛУЧШЕГО!  
УСПЕХОВ В РАБОТЕ И ЛИЧНОГО БЛАГОПОЛУЧИЯ!**

Председатель совета директоров  
ОАО «Уралавтоприцеп»  
Е.О.Андреев.

# В номере:

**«АНТИКРИЗИСНАЯ» ВЫСТАВКА С ПРИЦЕЛОМ  
НА БУДУЩЕЕ с. 2**



**ЖИВАЯ ИСТОРИЯ ЗАВОДА с.14**

**ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП» ТЕПЕРЬ БЛИЖЕ  
К ПОТРЕБИТЕЛЯМ с.19**

**ЗАКАЗЫ СТАНОВЯТСЯ РЕАЛЬНОСТЬЮ...  
ЗА ТРЕТЬ ЦЕНЫ с.19**



**Япония в угоне  
с.22**

**В Кемерово  
появилась разметка  
с вибрацией  
с.22**

**А «Калина» лучше  
с.23**

**Даешь номер!  
с.23**

**Росстрахнадзор  
сообщает  
с.24**

**Гибриды со скидкой  
с.24**

## «ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА»

Корпоративный журнал  
Челябинского  
машиностроительного  
завода автомобильных  
прицепов

Август, 2009, № 25

### Учредитель и издатель:

ОАО «Уралавтоприцеп»,  
г. Челябинск,  
ул. Хлебозаводская, 5.  
[www.cmzap.ru](http://www.cmzap.ru)

### Адрес редакции:

454000, г. Челябинск,  
ул. Хлебозаводская, 5  
[marketing-cmzap@yandex.ru](mailto:marketing-cmzap@yandex.ru)

### Редактор:

Рымать В. Д.

### Дизайн и верстка:

Стародубцев К. Н.

### Отдел рекламы:

т./ф. (351) 210-01-78

**Тираж номера:** 16 000 экз.

### Отпечатано:

ООО «Типография Полина»  
454038, г. Челябинск,  
ул. Монтажников, 12.

### Заказ:

### Распространение:

адресная рассылка

### Электронная версия журнала:

[www.cmzap.ru](http://www.cmzap.ru)

# «Антикризисная» выставка с прицелом на будущее



Десятая московская международная выставка «Строительная техника и технологии-2009», которая проходила со 2 по 6 июня, нынче несла на себе своеобразную «антикризисную» печать. И участников собралось несколько меньше, чем это было в предыдущие годы, и некоторые мероприятия в ее рамках проходили в более экономичном формате, чем это практиковалось прежде. Например, некоторые производители представили не выставочные образцы техники, как неизменно бывало ранее, а рабочие, непосредственно для участия в мероприятии, отозванные с эк-

сплуатации и лишь слегка облагороженные внешне. Но все же в «СТТ-2009» приняли участие основные производители спецтехники из стран СНГ и дальнего зарубежья, те, кто формирует профильный рынок и является законодателем технологических мод. Кризис никак не сказался и на внимании, которое проявили к представленным образцам крупные заказчики.

Для ОАО «Уралавтоприцеп» прошедшая выставка, безусловно, стала очередной удачей. И дело здесь не только в большом успехе «фишки» нынешнего года от Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов — низкорамного полуприцепа-тяжеловоза с отсоединяемым гусаклом ЧМЗАП-93371-0000020. Неизменный интерес был проявлен и к другим разработкам челябинских машиностроителей. А южноуральцы, по мнению

авторитетных специалистов, уже давно являются одними из законодателей мод в мировом производстве спецтехники. Была проведена значительная переговорная работа как с давними, традиционными клиентами, так и с потенциальными заказчиками. Достигнуты соглашения, которые лягут в основу при формировании портфеля заказов предприятия на 2010 год.

Представители ОАО «Уралавтоприцеп» довели до сведения своих клиентов, что в нынешних экономических условиях предприятие еще более гибко будет реагировать на изменение конъюнктуры рынка, на злободневные потребности заказчиков. Например, ряд традиционных покупателей с удовлетворением восприняли то, что ЧМЗАП не только расширяет и обновляет модельный ряд производимой спецтехники. При необходимости предприятие готово вернуться к выпуску отлично зарекомендовавших себя моделей прежних лет. Предметный интерес в этой связи вызвали некоторые модификации панелевозов, самосвалов, тентованных полуприцепов, контейнеровозов и другой продукции, выпускавшейся в прошлые годы и отлично зарекомендовавшей себя.

Конечно же, специалисты ЧМЗАП осмотрели выставочные образцы других производителей прицепной техники, пытались проследить тенденции развития аналогичных машиностроительных заводов. Был собран богатый информационный материал, который будет проанализирован и использован в собственных разработках челябинских машиностроителей.

«...Южноуральцы, по мнению авторитетных специалистов, уже давно являются одними из законодателей мод в мировом производстве спецтехники.»



# Новинка челябинцев стала хитом «СТТ-2009»

НИЗКОРАМНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП-ТЯЖЕЛОВОЗ С ОТСОЕДИНЯЕМЫМ ГУСАКОМ ЧМЗАП-93371-0000020 — ЭТО ОДНА ИЗ НОВИНОК 2009 ГОДА. И, УЖЕ МОЖНО ОБ ЭТОМ ГОВОРИТЬ СО ВСЕЙ ОПРЕДЕЛЕННОСТЬЮ, УДАЧНЫХ НОВИНОК.

Некоторое время назад маркетологи Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов обратили внимание на то, что на российском рынке спецтехники повышенным спросом стали пользоваться 50-тонные полуприцепы, имеющие возможность отстыковки гусачной части. Это создает дополнительные возможности при погрузке и транспортировке, например, гусеничной техники. До недавнего времени российские машиностроители не могли предложить отечественному потребителю ничего подобного. Потому-то на дорогах страны появилась соответствующая новая дорогостоящая импортная техника, или купленная подешевле, но длительное время бывшая в эксплуатации за рубежом.

Такое положение дел не могло устраивать, и результатом напряженного труда конструкторов ОАО «Уралавтоприцеп» стала модель ЧМЗАП-93371-0000020. Этот полуприцеп выпускается заводом уже несколько месяцев, но своеобразную презентацию он прошел на московской выставке «СТТ-2009», которая состоялась в начале июня.

Даже в условиях нынешнего экономического кризиса и, в сравнении с минувшими годами, скромных масштабах выставки, новинка челябинских машиностроителей вызвала огромный интерес. Представители Министерства обороны, МЧС, Рособоронэкспорта, ряда крупных нефтяных компаний и других потенциальных потребителей новинки проявили предметную заинтересованность в ее приобретении. Уже сегодня с большой долей уверенности можно говорить, что

ЧМЗАП-93371-0000020 может занять достойное место в портфеле заказов при формировании производственного плана ОАО «Уралавтоприцеп» на 2010 год.

И несколько слов о технических характеристиках полуприцепа-тяжеловоза с отсоединяемым гусаком ЧМЗАП-93371-0000020. Он предназначен для транспортировки гусеничной техники.

Грузоподъемность — до 50 тонн. Отличительной особенностью этого полуприцепа является то, что заезд техники осуществляется спереди после отстыковки гусачной части.

Особым преимуществом конструкции в сравнении с традиционными полуприцепами, оборудованными трапами, расположенными сзади, является то, что гусеничная техника заезжает под малым углом. Это гарантирует от ударных нагрузок, которые неизбежно возникают при заезде по обычным трапам. ЧМЗАП-93371-0000020 обладает еще целым рядом преимуществ и достоинств. Полуприцепы-тяжеловозы такого класса впервые были представлены европейскими производителями на выставке «СТТ-2008» в Москве, а также на Международной выставке в Ганновере. И вот, всего через год, аналогичной моделью, по свидетельству специалистов, не уступающей лучшим зарубежным аналогам, но более приспособленной к условиям российских дорог, потребителей порадовали челябинские машиностроители.

...ГУСЕНИЧНАЯ ТЕХНИКА ЗАЕЗЖАЕТ ПОД МАЛЫМ УГЛОМ. ЭТО ГАРАНТИРУЕТ ОТ УДАРНЫХ НАГРУЗОК, КОТОРЫЕ НЕИЗБЕЖНО ВОЗНИКАЮТ ПРИ ЗАЕЗДЕ ПО ОБЫЧНЫМ ТРАПАМ...



# Армия XXI века: военные не мыслят ее без челябинской спецтехники

В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ОБНОВЛЕНИЮ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ ПРИДАН НОВЫЙ МОЩНЫЙ ИМПУЛЬС. РАЗЛИЧНЫЕ ВЫСТАВКИ ВООРУЖЕНИЯ, КРУПНОМАСШТАБНЫЕ УЧЕНИЯ, ПОСЕТИТЬ КОТОРЫЕ СВОИМ ДОЛГОМ ПОЧИТАЕТ ВЫСШЕЕ РУКОВОДСТВО СТРАНЫ, ЯВЛЯЮТСЯ КРАСНОРЕЧИВЫМ СВИДЕТЕЛЬСТВОМ ТОГО, ЧТО ПРОГРАММА ПОЛНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ПЕРЕВООРУЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ АРМИИ НЫНЕ ВОЗВЕДЕНА В РАНГ ПРИОРИТЕТНЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЗАДАЧ.

Взгляд специалиста в многообразии военной техники, поступающей в войска уже сегодня, без труда узнает прицепы, кузова-контейнеры и другое оборудование, произведенное на ОАО «Уралавтоприцеп». Продукция Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов, по утверждению высокопоставленных военных, сегодня является одной из основ мобильности армии.

Строго говоря, сам факт появления в столице Южного Урала машиностроительного завода 66 лет назад, непосредственно связан с укреплением обороноспособности страны. Вот уже в течение, без малого, семи десятилетий значительные объемы продукции, выпускаемой на ЧМЗАП, изготавливаются по заказам оборонного ведомства нашей страны.

Министерство обороны СССР для более эффективного решения своих задач в 1956 году через правительство страны добилось того, чтобы ЧМЗАП приобрел свой нынешний профиль, был преобразован в завод автомобильных прицепов. Буквально спустя несколько месяцев в Челябинске под контролем представителей оборонного ведомства было начато производство прицепов для перевозки танков и другой бронетехники. Напомним, это было время апофеоза «холодной войны», а потому работников предприятия, от простых рабочих до руководства, не нужно было агитировать за то, что оборонная продукция должна выпускаться в соответствии с высочайшими стандартами качества, принятыми во всем мире при изготовлении военной техники.

В архивах предприятия сохранились данные, да и некоторые ветераны производства еще помнят то, что завод в первые годы выпускал продукцию для нужд армии по документации Минского и Ярославского автомобильных заводов. Начиналось все с



Прицеп автомобильный много целевого назначения ЧМЗАП-8335.200000.030

изготовления двух моделей: полуприцепа грузоподъемностью в 25 тонн и прицепа, который мог перевозить до 40

тонн военных грузов. Но привозными техническими идеями челябинские машиностроители пользовались совсем не долго. Уже в 1962 году в войска поступили опытные образцы поистине уникального для начала 60-х годов прошлого столетия прицепа грузоподъемностью в 120 тонн. Новинка, что называется, от чертежных набросков до воплощения в металле была разработана на Челябинском машиностроительном заводе автомобильных прицепов. Впоследствии это стало правилом: челябинские машиностроители пред-



Полуприцеп-шасси много целевого назначения ЧМЗАП-93867-0000010



Прицеп-шасси ЧМЗАП-8335.4-010





Прицеп многоцелевого назначения ЧМЗАП-8335.7-010



Прицеп специальный с установкой разминирования ЧМЗАП-990701-010

лагали заказчиком самые новые, самые совершенные идеи, основанные на передовом отечественном и мировом опыте, но разработанные и претворенные в жизнь на предприятии.

В последние годы заказы Министерства обороны России включают в себя практически всю номенклатуру продукции, выпускаемой ЧМЗАП.

А вот модельная линейка полуприцепов-тяжеловозов, а также прицепов и полуприцепов многоцелевого назначения разработана и выпускается исключительно для военных.

В последние годы в производственной программе завода автоприцепов особое место занимают двухосные бортовые прицепы и прицепы-шасси в различных модификациях грузоподъемностью от пяти до 15 тонн.

Эту технику конструкторы завода специально адаптировали к тягачам, состоящим на вооружении Российской армии.

С учетом технологических возможностей автомобилей «Урал» и КамАЗ в армейской комплектации разработаны многоцелевые двухосные бортовые прицепы с тентом ЧМЗАП-83352-030 грузоподъемностью в пять тонн и ЧМЗАП-83357-010, берущий до восьми тонн полезной нагрузки. Ныне эти модели под вышеназванные тягачи стали в войсках основными трех- и четырехосными прицепами.

Одним из приоритетов современной военной доктрины является не только поражающая мощь оружия. Успех боевых действий, как считается, во многом зависит от мобильности подразделений и соединений, от тылового обеспечения. Именно эти задачи в условиях современного боя помогут решить прицепы ЧМЗАП-8335.2-012, ЧМЗАП-83357-031, а также полуприцепы ЧМЗАП-93867-010 и ЧМЗАП-93867-010У. Эти модели с каждым годом все более широко используются для установки и перевозки армейских мобильных обитаемых модулей на базе кузовов-контейнеров постоянного и переменного объемов. Сфера применения этих кузовов-контейнеров весьма широка. Они, например, с большой эффективностью используются для создания подвижных мобильных пунктов управления войсками, в качестве передвижных полевых госпиталей, для служб тылового обеспечения и других задач военных.

Челябинские конструкторы разработали прицепы-шасси ЧМЗАП-8335.2-01, ЧМЗАП-83353-010, ЧМЗАП-83354-010 под стандартные армейские кузова-фургоны КП-6, КП-8 и КП-10. Такие передвижные комплексы, и военные в этом убедились на практике, незаменимы для обустройства авторемонтных мастерских, штабов управ-



ления войсками и решения других аналогичных задач.

А полуприцепы-шасси, ЧМЗАП-9907.2-040, ЧМЗАП-990701-010, ЧМЗАП-93867-010, ЧМЗАП-9990-012, а также прицепы-шасси ЧМЗАП- 8335.4-010-01 / -02 / -03 и ЧМЗАП-8805-010 — это, образно говоря, не только тыловые работники, но и воины переднего края. Благодаря им можно решать не только вспомогательные, но и сугубо боевые задачи. Эта спецтехника допускает установку и транспортировку зенитно-ракетных комплексов, радиолокационных станций, установок для разминирования, энергомодулей и не только.

Руководство и менеджмент ОАО «Уралавтоприцеп» своевременно отреагировали на нынешние приоритеты Российской армии. Вот один лишь пример. Под монтаж систем вооружения и техники нового поколения наиболее востребованными оказались кузова-контейнеры многоцелевого назначения. Конструкторы ЧМЗАП оперативно выполнили пожелания армейских заказчиков, во многом даже предвосхитили их, и ныне прицепы, разработанные для нужд военных, могут транспортировать всю номенклатуру кузовов-контейнеров.

Абсолютно вся эта техника удовлетворяет требованиям военных стандартов, прошла государственные испытания и принята на вооружение. Описанные модели производятся как непосредственно ОАО «Уралавтоприцеп», так и в содружестве с другими производителями.

И все же одной из главных задач, возлагаемых военными на прицепную технику челябинских машиностроителей, является транспортировка на различные расстояния тяжелой колесной и гусеничной техники, а также перемещение грузов разного веса и объема, в том числе и негабаритных. Поэтому по специальному заказу Министерства обороны России конструкторы ЧМЗАП разработали, пожалуй, уникальный в своем роде полуприцеп-тяжеловоз с полезной нагрузкой в 65 тонн. При его создании было использовано много новых, оригинальных технических решений. Приме-



Полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-99865-000020

чательно, что от разработки этого оборонного заказа выиграли не только военные. Такие полуприцепы-супертяжеловозы пользуются большим спросом и при перевозке народнохозяйственных грузов. Но военная «специализация» у супертяжеловоза все же основная. Потому-то базе трехосного полуприцепа грузоподъемностью в 65 тонн специально для Инженерных войск челябинцы сконструировали новую модель, способную перевозить 40-тонные грузы.



Полуприцеп ЧМЗАП-9990.1-020

В этой публикации упомянуты лишь основные, наиболее значительные направления работы конструкторов, всего коллектива ОАО «Уралавтоприцеп» по техническому перевооружению Российской армии. Эта деятельность для челябинских машиностроителей является приоритетной вот уже 66 лет. Думается, такой она останется и в будущем.



# Самые востребованные модели выпускаются вновь!



**ПОЛУПРИЦЕП-САМОСВАЛ  
ЧМЗАП-95201-0000040**

МАССА ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА — 16 т  
 НАГРУЗКА НА СЕДЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО — 8 т  
 ОБЪЕМ КУЗОВА — 13 м<sup>3</sup>  
 КОЛИЧЕСТВО КОЛЕС — 4+1  
 ШИНЫ — 1200х500х508



**ПОЛУПРИЦЕП-САМОСВАЛ  
ЧМЗАП-95201-0000010**

МАССА ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА — 33 т  
 НАГРУЗКА НА СЕДЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО — 12 т  
 ОБЪЕМ КУЗОВА — 20 м<sup>3</sup>  
 КОЛИЧЕСТВО КОЛЕС — 8+1  
 ШИНЫ — 12,00 R20

В 2009 году Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов возобновил производство бортовых и тентованных полуприцепов, а также панелевозов, контейнеровозов, самосвалов, трубовозов. Этот номенклатурный ряд не относится к числу последних конструкторских разработок предприятия. Он выпускался в минувшие пять-семь лет. Впоследствии по разным причинам производство некоторых моделей было приостановлено. Сама жизнь показала, что не навсегда. В нынешних экономических условиях эта прицепная техника оказалась вновь востребованной заказчиками. Это лучшее свидетельство тому, что универсальные и сравнительно недорогие полуприцепы сегодня особенно отвечают задачам производственной деятельности потребителей продукции ОАО «Уралавтоприцеп» в период экономического кризиса. Но это лишь одна сторона медали. Самое примечательное то, что технические новации, которые конструкторы завода закладывали в эти модели в прошлом, ничуть не потеряли своей актуальности. Они прошли проверку долговременной технической эксплуатацией, подчас в экстремальных условиях, выдержали испытание временем. И это в глазах потребителей значительно увеличило их ценность.

Например, в свое время для базовой модели полуприцепа-самосвала ЧМЗАП-952010 (а его выпуск также возобновляется) конструкторы предприятия разработали простой, как и все удачное, но на редкость эффективный опрокидывающий механизм. Общеизвестно, что в тот период ничего подобного не только не выпускалось, но даже не было запатентовано ни на одном из машиностроительных заводов России и всего СНГ. Да и ведущие зарубежные производители спецтехники чем-то подобным могли похвастаться, разве что, с большой натяжкой. По мнению эксплуатационников, потребителей продукции че-



челябинских машиностроителей, именно простые, надежные и вместе с тем на редкость эффективные опрокидывающие механизмы на полуприцепах-самосвалах производства ЧМЗАП остаются одним из главных преимуществ этого вида прицепной техники с Южного Урала. Эти механизмы устанавливаются на всем модельном ряде самосвалов. По многочисленным пожеланиям клиентов и после скрупулезного изучения конъюнктуры рынка принято решение возобновить выпуск ЧМЗАП-952010 по спецификациям 021 и 040 с полезной нагрузкой 25 и 16 тонн соответственно. Напомним, что полуприцепы-самосвалы этого модельного ряда рассчитаны на перевозку сыпучих грузов весом до 33 тонн. По желанию заказчика любая модификация этого ряда в кратчайшие сроки может быть запущена в производство. И речь идет не только о базовых разработках. С учетом конкретных задач, стоящих перед заказчиком, возможно оперативное внесение необходимых конструктивных доработок.

Жизнь доказала перспективность еще одного из направлений разработок конструкторского коллектива ЧМЗАП. Челябинцы в свое время были пионерами в производстве полуприцепов-контейнеровозов на территории бывшего СССР. Впрочем, контейнеровозы от ОАО «Уралавтоприцеп», пожалуй, и сегодня считаются самыми надежными и технологически совершенными. Этот модельный ряд включает 40 модификаций с полезной нагрузкой от 20 до, без малого, до 40 тонн. Еще на стадии разработки, несколько лет назад, перед конструкторами была поставлена задача полностью адаптировать и привести разрабатываемый модельный ряд в абсолютное техническое соответствие требованиям, предъявляемым к перевозке контейнеров во всех зарубежных странах. Благодаря оригинальным техническим решениям тогда, например, удалось добиться того, что



**ПОЛУПРИЦЕП-КОНТЕЙНЕРОВОЗ  
ЧМЗАП-99858-015**

МАССА ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА — 20,32 т  
ПОГРУЗОЧНАЯ ВЫСОТА — 1405 мм  
НАГРУЗКА НА СЕДЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО — 7,64 т  
ТИПЫ ПЕРЕВОЗИМЫХ КОНТЕЙНЕРОВ —  
1С, 1СС, 1СХ  
КОЛИЧЕСТВО КОЛЕС — 8+1  
ШИНЫ — 9,0 R20 143K



**ПОЛУПРИЦЕП-КОНТЕЙНЕРОВОЗ  
ЧМЗАП-9911-050**

МАССА ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА — 33,5 т  
ПОГРУЗОЧНАЯ ВЫСОТА — 1100 мм  
НАГРУЗКА НА СЕДЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО — 15 т  
ТИПЫ ПЕРЕВОЗИМЫХ КОНТЕЙНЕРОВ —  
1С, 1СС, 1СС  
КОЛИЧЕСТВО КОЛЕС — 12+2  
ШИНЫ — 9,0 R20



**ПОЛУПРИЦЕП ТЕНТОВАННЫЙ  
ЧМЗАП-9906.500000.051**

МАССА ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА — 27,5 т  
ПОГРУЗОЧНАЯ ВЫСОТА — 985 мм  
НАГРУЗКА НА СЕДЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО — 12 т  
ВНУТРЕННИЙ ОБЪЕМ КУЗОВА — 120 м<sup>3</sup>  
КОЛИЧЕСТВО КОЛЕС — 12+1  
ШИНЫ — 235/75 R17,5 (8,25 R15)



**ПОЛУПРИЦЕП ТЕНТОВАННЫЙ  
ЧМЗАП-9906.500000.040**

МАССА ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА — 33,5 т  
ПОГРУЗОЧНАЯ ВЫСОТА — 1325 мм  
НАГРУЗКА НА СЕДЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО — 15 т  
ВНУТРЕННИЙ ОБЪЕМ КУЗОВА — 89 м<sup>3</sup>  
КОЛИЧЕСТВО КОЛЕС — 6+1  
ШИНЫ — 385/65 R22,5 160J

при перевозке контейнера высотой в 2,9 метра, общий габарит загруженного транспортного средства по высоте не превышает четырех метров. Модели ЧМЗАП-998580-015, ЧМЗАП-998590-018, ЧМЗАП-991100-041 вновь оказались нужными потребителям, и их производство возобновилось.

В чем же кроется секрет нынешнего, если можно так выразиться, «ретробума»? А разгадка довольно проста. Сегодня, когда все стали считать свои доходы и расходы особенно скрупулезно, покупатели стараются приобретать технику более универсальную. Потребитель, по возможности, старается уйти от модельного ряда узкой специализации, узкой направленности. Приоритет при прочих равных условиях отдается моделям, которые позволяют осуществлять транспортировку разнохарактерных грузов. Именно такой универсальностью отличаются модели, ныне вновь запускаемые в производство.

Универсальность и многофункциональность — это качество, которым по определению обладают тентованные и бортовые полуприцепы. Ведь изделия этого модельного ряда по сути своей предназначаются для перевозки групп грузов весьма обширной номенклатуры. Бортовые и тентованные полуприцепы, произведенные на Челябинском машиностроительном заводе автомобильных прицепов, внешне мало чем отличаются от аналогичной продукции других отечественных заводов-изготовителей. Положительные отличия моделей этого ряда производства ОАО «Уралавтоприцеп» становятся заметными при эксплуатационном сравнении. Объективные данные свидетельствуют о практически полном отсутствии неожиданных поломок, минимальных затратах на содержание и эксплуатацию. В актив челябинской спецтехники можно добавить и особую устойчивость к сверхнормативным перегрузам, и неприхотливость к качеству дорожного покрытия. Качества, за которые потребите-



ли предпочитают прицепную технику этого ряда именно из Челябинска, можно перечислять и дальше.

Но говорить о том, что универсальностью обладают лишь представители модельного ряда бортовых и тентованных полуприцепов, было бы неправильно. Эти же качества конструктивно заложены в панелевозы семейства ЧМЗАП-938532 и полуприцепы-трубовозы, такие, например, как ЧМЗАП-9606.000000.038Б или ЧМЗАП-9906.500000.038. Они способны транспортировать не только стеновые железобетонные панели для строительства или трубы разного диаметра и назначения, для чего, собственно, они и предназначены. Конструктивные особенности этой спецтехники позволяют сравнительно легко трансформировать панелевозы или трубовозы и переоборудовать их под транспортировку ящиков, мешков, европоддонов и других грузов в тарно-штучной упаковке или практически любых тяжеловесных неделимых и негабаритных грузов.

Но говорить о том, что модели, производство которых сегодня восстанавливает ОАО «Уралавтоприцеп», являются зеркальной копией, механическим повторением того, что производилось на заводе несколько лет назад, было бы неправильно. За последние годы на ЧМЗАП сделан большой технологический рывок, сегодняшняя продукция завода заслуженно конкурирует с лучшими мировыми аналогами, а иногда и превосходит их. Так что сегодня в процессе производства «вчерашних» моделей широко используются новые технологии окраски, сварки и множество других новаций. Иными словами, надежная, экономичная и многофункциональная прицепная техника, разработанная в минувшие годы, ныне вобрала в себя лучшие достижения ОАО «Уралавтоприцеп» последнего времени. Лучшие модели минувших лет производства Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов снова в строю.



**ПОЛУПРИЦЕП-ТРУБОВОЗ БОРТОВОЙ**  
ЧМЗАП-9906-0000038Б

МАССА ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА — 18,5 т  
ПОГРУЗОЧНАЯ ВЫСОТА — 1320 мм  
НАГРУЗКА НА СЕДЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО — 9,5 т  
ГАБАРИТЫ ПЛАТФОРМЫ — 12500x2500 мм  
КОЛИЧЕСТВО КОЛЕС — 4+1  
ШИНЫ — 1200x500x508



**ПОЛУПРИЦЕП-ПАНЕЛЕВОЗ**  
ЧМЗАП-99064-042-КНТ

МАССА ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА — 33,4 т  
ПОГРУЗОЧНАЯ ВЫСОТА — 885 мм  
НАГРУЗКА НА СЕДЕЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО — 17 т  
КОЛИЧЕСТВО КОЛЕС — 12+1  
ШИНЫ — 235/75 R17,5 (8,25 R15)

## СТАНДАРТЫ:

ГОСТ 23985-80

ГОСТ Р 41.55-99 — для сцепного шкворня;

ГОСТ 12105-74 — для седельного устройства тягача;

ГОСТ 9200 или ОСТ 37.001.441 — для выводов электросоединений;

ГОСТ 4364-81 — для выводов пневмопривода тормозной системы;

СНИП 2.05.02.-85 — для дорожного покрытия.

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Масса перевозимого груза, кг	32 000
Масса снаряженного полуприцепа, кг	6 000
Нагрузка на ССУ, кгс	13 000
Нагрузка на дорогу через шины, кгс	25 000
Количество колёс, шт	6+2
Шина	385/65R22,5 мод Я-607
Подвеска	пневматическая (BPW)
Максимальная скорость с грузом, км/ч	100
Типы перевозимых контейнеров	1AA, 1CC, 1A, 1C, 1B, 1BX, 1BB

Дополнительное оборудование

опорное устройство JOST, шкворень Georg Fischer, боковая защита SUER, п/о упоры SUER, электрика Vignal, задний буфер SUER, фитинги Rauffos, пневматика и АБС Wabco, контейнерные замки JOST

Полуприцеп-контейнеровоз для перевозки большегрузных контейнеров стандартной высоты (Dry Cube) размеров 20, 30, 40 футов.

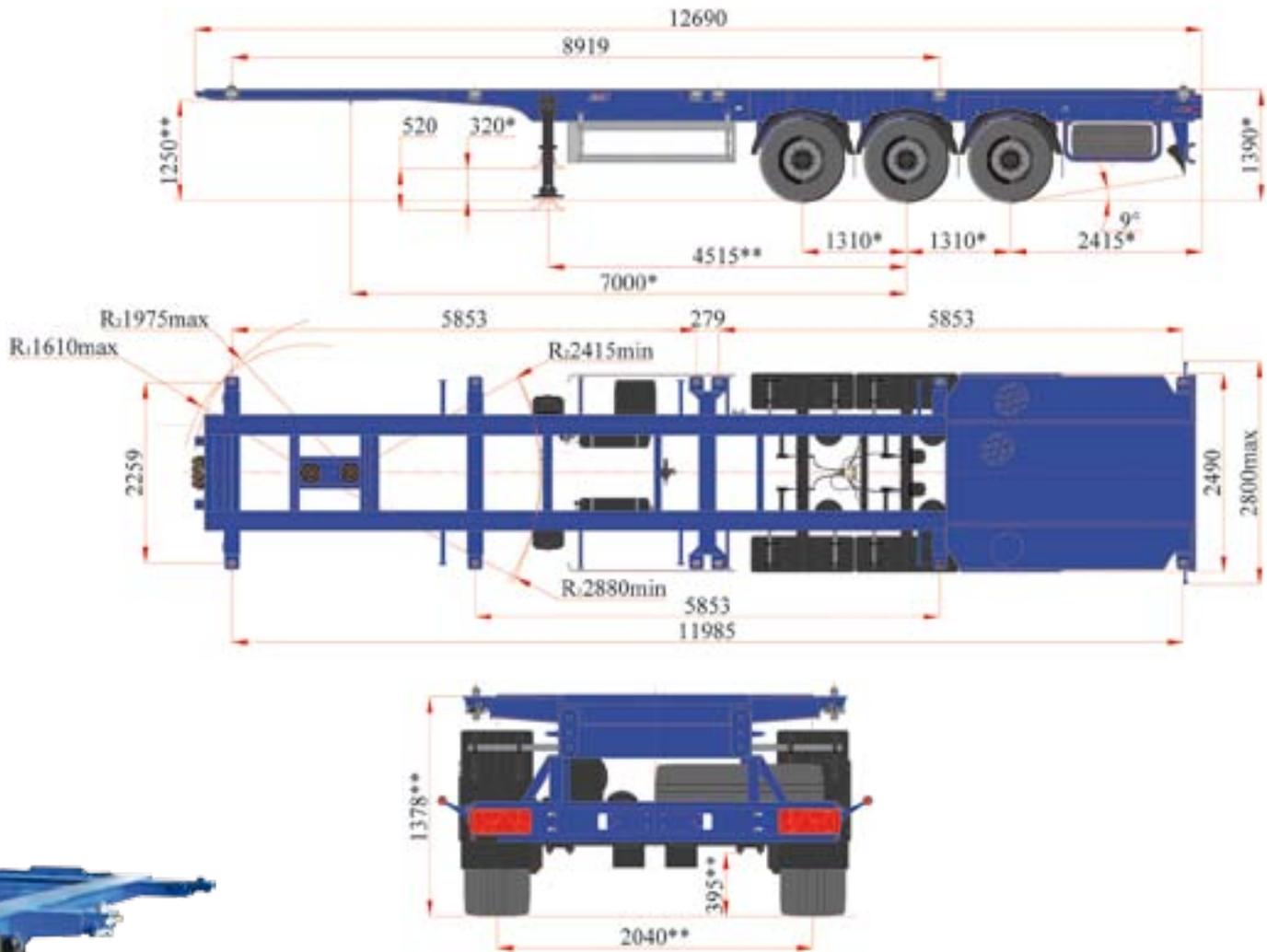
Грузоподъёмность до 32 тонн с распределением полной массы: по седельно-сцепному устройству тягача 13 тонн и нагрузкой на дорогу через шины полуприцепа 25 тонн. Полуприцеп укомплектован: шкворень Gerg Fisher (Германия), Опорное устройство и контейнерные замки JOST (Германия), боковая и задняя защита, противооткатные упоры, корзина для запасных колёс, инструментальный ящик с замками- также от известных европейских производителей.

Рама полуприцепа сварная из проката низколегированной стали. В задней части рамы имеется настил для удобства загрузки контейнера 30 футов установленного на полуприцепе.

Подвеска и осевые агрегаты BPW, пневмоагрегаты и АБС WABCO, электрооборудование VIGNAL.



# КОНТЕЙНЕРОВОЗ ЧМЗАП 9911W-040-11



**ПЕТР ФИЛИППОВИЧ ИВАНОВ**

СТАЖ РАБОТЫ НА ЗАВОДЕ — 52 ГОДА.  
НАЧИНАЛ РАБОТАТЬ УЧЕНИКОМ  
ЭЛЕКТРОСЛЕСАРЯ



# Живая история завода

У Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов существует два дня рождения — в 1943 и в 1956 годах. В разгар Великой Отечественной войны, теперь уже 66 лет назад, основанный несколько ранее для помощи уральским металлургам небольшой производственный участок обрел хозяйственную самостоятельность и стал именоваться заводом металлических конструкций. Вторая дата почему-то официально не считается памятной. А ведь именно 53 года назад завод автомобильных прицепов приобрел направление производственной деятельности, которому не изменяет и поныне. Он стал одним из крупнейших в России, а в отдельные периоды истории и практически единственным в стране производителем автоприцепов и другой специальной техники.

Еще здравствуют ветераны ЧМЗАП, которые стояли у истоков производства. Они не только не теряют связь с родным предприятием, находясь на пенсии. Некоторые из них и сегодня в производственном строю, каждое утро идут через проходную на завод, который за десятилетия, без малейшего преувеличения, стал их родным домом. Эти люди являются олицетворением, живой историей завода.

Завод приобрел свой нынешний производственный статус в 1956 году. А всего лишь через несколько месяцев после этого события на небольшое тогда предприятие впервые пришел молодой уральский паренек Петя Иванов. В его трудовой книжке появилась тогда первая запись. За эти годы в ней появилось множество других записей. Но абсолютно все они связаны с продвижением по служебной лестнице, с изменениями названия завода, а также с великим множеством разного рода поощрений. И в свои 70 лет **ПЕТР ФИЛИППОВИЧ ИВАНОВ** по-прежнему в

**ВЛАДИМИР ДМИТРИЕВИЧ РЫМАРЬ**

СТАЖ РАБОТЫ НА ЗАВОДЕ — 40 ЛЕТ.  
НАЧИНАЛ РАБОТАТЬ ИНЖЕНЕРОМ-  
КОНСТРУКТОРОМ

# Посвящается юбилею завода

строю. Он — одна из ключевых фигур в непростом энергетическом хозяйстве ЧМЗАП.

— Когда я пришел на завод, он занимал лишь небольшую часть нынешней территории,— вспоминает ветеран.— И все эти цеха строились, нынешнее производство создавалось на моих глазах. Год от года росли мощности и объемы, и, стало быть, увеличивались энергетические потребности. Я почти все годы работы имел прямое отношение к созданию и совершенствованию сложного, а во многом и уникального энергетического хозяйства предприятия. И в том, что сегодня у ЧМЗАП, по большому счету, не существует проблем в этом направлении и даже есть солидный задел на дальнейшую перспективу, есть частичка и моего труда. От осознания этого всегда испытываю большое удовлетворение.

16 июля отметил 40-летний юбилей своей трудовой деятельности на заводе **ВЛАДИМИР ДМИТРИЕВИЧ РЫМАРЬ**. Многие годы он являлся руководителем конструкторского коллектива ЧМЗАП, именно под его руководством создавались модели техники, определявшие деятельность предприятия в течение десятилетий.

— В мою бытность проходило техническое становление родного завода. В начале 60-х годов прошлого столетия зародилась конструкторская школа ЧМЗАП, которая вот уже в течение десятилетий является лидером, законодателем мод на отечественном, да, пожалуй, и мировом рынке спецтехники. Никогда не смогу забыть тот энтузиазм, с которым я и мои коллеги по заказу Министерства обороны практически на пустом месте создавали принципиально новое семейство 25,40 и 52-тонных армейских полуприцепов для перевозки тяжелой бронетехники. Уже годы спустя, сравнительно недавно, американцы, после известной военной операции

## НИКОЛАЙ ТАРАСОВИЧ МАЩЕНКО

СТАЖ РАБОТЫ НА ЗАВОДЕ — 50 ЛЕТ.  
НАЧИНАЛ РАБОТАТЬ УЧЕНИКОМ  
ФРЕЗЕРОВЩИКА



## АЛЕКСАНДРА АНДРЕЕВНА ШИХОВА

СТАЖ РАБОТЫ НА ЗАВОДЕ — 49 ЛЕТ.  
НАЧИНАЛА РАБОТАТЬ КОМПЛЕКТОВЩИК



### МИХАИЛ ЗИНОВЬЕВИЧ ПРОКОПЬЕВ

СТАЖ РАБОТЫ НА ЗАВОДЕ — 43 ГОДА.  
НАЧИНАЛ РАБОТАТЬ МАСТЕРОМ

по освобождению Кувейта «Буря в пустыне», сравнивали свою спецтехнику и наш 52-тонный ЧМЗАП-9990-0000000, который они приобрели окольными путями. К тому времени для нашего производства это была далеко не новинка. А для заокеанских военных челябинский полуприцеп стал настоящим откровением. Американская спецтехника, что называется, «летела», зато полуприцеп с Урала был на высоте.

Даже после этого факта я могу говорить, что жизнь прожита не зря. А ведь были и другие достижения, которыми можно гордиться. В их числе можно назвать разработку полуприцепов модульной конструкции. Комплекс оригинальных, в чем-то даже революционных технических идей, которые выдвинул наш коллектив, позволил формировать автопоезда практически неограниченной грузоподъемности, до 1000 и даже 1200 тонн. Челябинскими автопоездами перевозился космический корабль «Буран», астрономическое оборудование, корабли и другая уникальная техника.

Если конструктор Рымарь создавал производственное будущее завода автоприцепов в чертежах, то еще один ветеран, **НИКОЛАЙ ТАРАСОВИЧ МАЩЕНКО**, воплощал идеи разработчиков, так сказать, в металле. Свой трудовой путь на заводе Николай Тарасович начинал учеником фрезеровщика в механическом цехе. А с годами он стал одним из руководителей, отвечавших за сборку тяжеловозных прицепов.

— Всякое на своем веку приходилось пережить, — делится Николай Тарасович. — Вот здесь уже многие говорили о том, что нам очень часто приходилось быть первыми, до нас ничего подобного не создавалось ни в стране, ни за

рубежом. Но потом, когда доводилось видеть плоды своего труда, душу переполняла огромная гордость за сопричастность общему большому делу.

Гордость за сопричастность общему делу. А это дело, воплощенное в металле, долгие годы служило укреплению обороноспособности Родины, развитию ее технического потенциала. Его делали и по сей день добросовестно делают, каждый на своем месте, такие ветераны производства, как, например, **АЛЕКСАНДРА АНДРЕЕВНА ШИХОВА**, которая в будущем году будет отмечать полувековой юбилей своей производственной деятельности на ЧМЗАП, как **МИХАИЛ ЗИНОВЬЕВИЧ ПРОКОПЬЕВ** и другие машиностроители, которые по праву могут считаться живой историей завода.

Кстати, Михаил Зиновьевич Прокопьев во время нашей встречи сказал замечательные слова, под которыми, без сомнения, может подписаться любой ветеран ЧМЗАП:

— Я горжусь нашим заводом и счастлив, что лучшие годы моей жизни прошли здесь, в замечательном коллективе, который делал и делает огромное, важное дело. Жизнь не стоит на месте, и многое изменилось. Но тот настрой, тот энтузиазм, который был присущ заводчанам в былые годы, и сегодня не утрачен. И в новых экономических условиях работники завода автоприцепов настроены создавать только лучшее, только передовое. А это значит, что поводов для гордости за коллектив, за завод стало не меньше, а значительно больше.



Основан в 1943 году

до 1000 тонн и более

# ТЯЖЕЛОВОЗЫ

ВЫСОКОРАМНЫЕ СРЕДНИЕ ПОНИЖЕННЫЕ НИЗКОРАМНЫЕ

# КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ



65 лет на рынке автомобильных прицепов

454038 г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5

**(351) 267-20-10**

marketing-cmzap@yandex.ru [www.cmzap.ru](http://www.cmzap.ru)

**ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП» ПЛОДОТВОРНО**

сотрудничает с ОАО «КАМАЗ» уже на протяжении многих лет. Последние два года взаимный коммерческий интерес возрос, и сегодня завод автоприцепов осуществляет постоянные крупные поставки в Набережные Челны. Один из последних совместных проектов — реализация поставок в Республику Узбекистан автопоездов в составе тягачей «КАМАЗ» с тяжеловозными полуприцепами ЧМЗАП грузоподъемностью 40 и 60 тонн.

Так же в настоящее время началось осуществление долгосрочного совместного проекта по поставкам тяжеловозных автопоездов в Министерство Обороны. Внимание военных к производственным возможностям заводов «Уралавтоприцеп» и «КАМАЗ» неслучайны. Сказывается большой опыт в машиностроительной отрасли, надежность и качество выпускаемой спецтехники.

# ОАО «Уралавтоприцеп» теперь ближе к потребителям

Когда некоторое время назад руководство ОАО «Уралавтоприцеп» принимало решение об организации в столичном регионе площадки, на которой потребители, как говорится, воочию могли бы увидеть продукцию ЧМЗАП, преследовалось сразу несколько целей.

Во-первых, покупатели отныне могли ознакомиться с техникой в любое удобное для них время, а не в пору работы той или иной выставки. Теперь это можно сделать в Москве, куда так или иначе сходятся пути большинства покупателей, а не ехать в Челябинск.

Во-вторых, у клиентов появилась возможность изучить, осмотреть, что называется, пощупать руками именно тот полуприцеп, который незамедлительно можно приобрести и забрать, а не опытный образец.

В-третьих же, при покупке спецтехники с площадки существенно сокращается время и расходы на доставку для большинства клиентов европейской части России и некоторых стран ближнего зарубежья.

Сама жизнь и анализ продаж доказали, что такой подход оказался правильным и своевременным.

А совсем недавно ОАО «Уралавтоприцеп» начало продажу со своей московской площадки универсальных полуприцепов-контейнеровозов ЧМЗАП-991 (1x40, 2x20, 1x20 футов) по ценам завода.

В настоящее время на московской площадке ОАО «Уралавтоприцеп» находится признанный на выставке «СТТ-2009» «хитом сезона» низкорамный полуприцеп-тяжеловоз с отсоединяемым гусаклом ЧМЗАП-93371-000020. Покупатели имеют возможность в реальности ознакомиться с этой новинкой челябинских машиностроителей и сделать заказ.

**АДРЕС МОСКОВСКОЙ ПЛОЩАДКИ:** Киевское шоссе, п. Мешково.  
**ЗВОНИТЕ:** (495)211-71-46; (351)267-20-10



ПОЛУПРИЦЕП-КОНТЕЙНЕРОВОЗ  
ЧМЗАП-9911W-040-011

ОПОРНОЕ УСТРОЙСТВО: JOST  
ШКВОРЕНЬ: FICHER  
БОКОВАЯ ЗАЩИТА: SUER  
П/О УПОРЫ: SUER  
ЭЛЕКТРИКА: VIGNAL  
ЗАДНИЙ БУФЕР: SUER  
ФИТИНГИ: RAUFFOS  
ПНЕВМАТИКА И АБС: WABCO  
КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЗАМКИ: JOST

900000 Р



ПОЛУПРИЦЕП-КОНТЕЙНЕРОВОЗ  
ЧМЗАП-9911W-041

ОПОРНОЕ УСТРОЙСТВО: JOST  
ШКВОРЕНЬ: FICHER  
БОКОВАЯ ЗАЩИТА: SUER  
П/О УПОРЫ: SUER  
ЗАДНИЙ БУФЕР: SUER  
КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЗАМКИ: JOST

890000 Р

## Заказы становятся реальностью... за треть цены

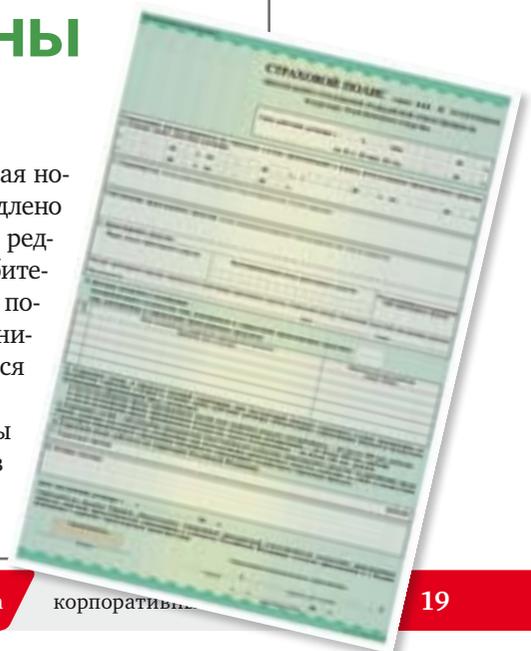
Руководство ОАО «Уралавтоприцеп» в начале лета в интересах заказчиков, постоянных партнеров приняло беспрецедентное решение. В июле 2009 года, в соответствии с заключенными договорами, начиналось изготовление заказов на спецтехнику без 50-процентной предварительной оплаты, что являлось незыблемым правилом ранее. Работы по изготовлению начались при поступлении на счет предприятия 30-процентной предоплаты.

Жизнь доказала эффективность этой акции, ее выгоду и для заказчиков, и для предприятия. Поэтому буквально накануне подписания этого номера журнала в печать принято решение

### ПРОДЛИТЬ ДЕЙСТВИЕ АКЦИИ И НА АВГУСТ 2009 ГОДА.

Есть и еще одна приятная новость. До конца лета продлено действие оказавшейся на редкость популярной у потребителей акции, когда каждому покупателю прицепной техники в подарок предоставляется страховой полис ОСАГО.

Подробности акций вы можете узнать, позвонив в Челябинск по телефону (351) 267-20-10.



# Белые полуприцепы по заказу спасателей



СПЕЦТЕХНИКА ПРОИЗВОДСТВА ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП» ВОСТРЕБОВАНА НЕ ТОЛЬКО СТРУКТУРАМИ МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ. САМОЕ МОЛОДОЕ СИЛОВОЕ ВЕДОМСТВО СТРАНЫ — МЧС РОССИИ — В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ОБРАЩАЕТ САМОЕ ПРИСТАЛЬНОЕ ВНИМАНИЕ НА ПРОДУКЦИЮ ЧЕЛЯБИНСКИХ МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ

Внимание «чрезвычайного» ведомства к полуприцепу ЧМЗАП-9990-0000073-01 случайным назвать нельзя. Его разработка конструкторским коллективом Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов стала заманчивым предложением для заказчиков в связи с возросшими за последние годы требованиями к тоннажу и габаритам перевозимых грузов. ЧМЗАП-9990-0000073 в предлагаемых спецификациях выгодно отличается от аналогов других производителей. В его конструкции использованы самые последние мировые технологические достижения, а при разработке учтены возможно-

сти применения тягачей самых последних моделей, как отечественных, так и зарубежных, и, конечно же, реальное состояние российских дорог. Ведь эта модель полуприцепа-тяжеловоза, в первую очередь, рассчитана на эксплуатацию в условиях России.

Эти, а также ряд других факторов позволил МЧС России сделать осознанный выбор для оснащения своих подразделений, от Ростова-на-Дону до Хабаровска. Уже в июне 2009 года пер-



вые полуприцепы были отправлены заказчику. По действующим договорам, они будут продолжены до конца текущего года. Из отличительных особенностей этого важного государственного заказа следует отметить то, что все полуприцепы в процессе изготовления окрашивают в «фирменный» цвет МЧС — белый.

Напомним основные технические характеристики модели. Этот полуприцеп-тяжеловоз предназначен для перевозки колесной и гусеничной техники, а также других нестандартных грузов массой до 60 тонн. Собственная масса полуприцепа составляет 15 тонн. Модель снабжена механическими трапами шириной 700 мм, оборудованными механическими помощниками подъема и опускания, для въезда на погрузочную платформу своим ходом под углом 14 градусов. В модификации ЧМЗАП-9990-0000073-01 угол изменен до 18 градусов.

Для погрузки неисправной техники или затягивания груза на погрузочную платформу, полуприцеп может быть оборудован гидравлической лебедкой, расположенной на бортовой площадке в его гусачной части. Ширина платформы 2,5 метра. В модификации ЧМЗАП-9990-0000073-01 с помощью боковых уширителей возможно увеличение погрузочной ширины до 3,15 метров.

Гусачная часть рамы, оборудованная бортовой грузовой площадкой, рассчитана на сцепку с седельным тягачом, допускающим нагрузку на седло 21 тонну и колесной формулой 6x6, при 54-тонной нагрузке на дорожное покрытие через шины. Диаметр сцепного шкворня 3,5". По требованию заказчика полуприцеп может быть снабжен антиблокировочной системой тормозов «Wabco» по схеме 4S/3M.

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию по дорогам I-V технических категорий при температуре от минус 45 до плюс 40 градусов. Максимальная скорость движения 60 км/ч. При соблюдении режимов эксплуатации полуприцепа допускается его безгаражное хранение. ■



# Япония в угоне

Опубликованы статистические данные по угонам автомобилей в стране за первую половину 2009 года. Такую информацию предоставили страховщики. В «фаворе» у угонщиков — сплошь «японки». Так, пятое место в рейтинге угонов занимает Mitsubishi Outlander XL, четвертое — Honda Civic, а третье заняла Mazda 3 с 4,5% от всех угонов. Второй же стала Honda CR-V (7,2%).

Лидером же по числу угонов стала Mitsubishi Lancer X: именно на эту модель приходится 13,6% от всех краж машин в России. Воры также «не оставляют без внимания и автомобили марки Suzuki. Об этом пишет [auto.mail.ru](http://auto.mail.ru)



## В Кемерово появилась разметка с вибрацией

На какие только хитрости не идет ГИБДД, чтобы напомнить водителям о том, что дорога — не место для лихачества. На дорогах Кемерово появились два новых вида дорожной разметки. Одна из них шумит и вибрирует, другая вообще приводит водителей в замешательство. Шумовую разметку можно увидеть на Притомском проспекте. Она представляет собой миниатюрных лежащих полицейских. Когда по ней проезжает машина, покрытие разметки начинает вибрировать и издавать особые звуки. Чтобы с комфортом проехать по ней, нужно притормозить. В России этот вид разметки появился впервые.

Зигзагообразная разметка появилась на улице Карболитовской. «Молнию» уже применили в Татарстане, и этот опыт оказался довольно успешным. Водители, увидев на дороге зигзаг, тоже притормаживают.



## А «Калина» лучше

Социологи всероссийского центра изучения общественного мнения выяснили отношение россиян к отечественному автопрому. Опросив 1600 человек из 140 населенных пунктов, исследователи установили, что в целом наши сограждане достаточно позитивно настроены к «родным» автомобилям. Так, 36% считают, что в некоторых ситуациях российские машины даже лучше иномарок — как правило, это люди, имеющие отечественное авто или планирующие его приобрести, а также пожилые респонденты.

Еще 35% опрошенных, в случае, если нет денег на иностранный, вполне готовы купить и отечественный автомобиль. Однако 16% принципиально настроены против отечественного автопрома и полагают, что лучше ходить пешком, чем ездить на машинах российского производства — это, в первую очередь, реальные и потенциальные владельцы иномарок и молодежь 25-35 лет.



## Даешь номер!

В России скоро появятся четырехзначные автомобильные номера — заявил заместитель начальника ГИБДД РФ Владимир Кузин. По его мнению, трехзначных госномеров может не хватить всем желающим поставить авто на учет уже в 2010 году.

Нынешний вид автомобильного номера представляет собой комбинацию из трех букв, причем, только тех, которые можно продублировать на латинице и пяти-шести цифр, из которых последние две-три — код региона. Установленный в 1993 году ГОСТ предписывает каждому номеру иметь серию, обозначающую принадлежность к российскому региону. В каждом регионе может быть зарегистрировано около 1,7 млн. авто с номерными знаками одной серии. Принятая в Москве серия «77» закончилась в 1998 году, после нее ввели «99», которая продержалась до 2002 года. До 2005 года выдавали серию «97», после которой появилась «177-я». И вот зимой 2008 года появилась «199-я» серия, которая по окончании будет заменена на «197-ю».



# Гибриды со скидкой

Сейчас в Соединенных Штатах Америки при покупке автомобиля с гибридным двигателем или электромобиля его владелец получает прямую субсидию, так называемую «правительственную скидку» в размере 7 500 долларов.

С подачи министра энергетики Стивена Чу, яркого сторонника развития энергосберегающих технологий, на поддержку изготовителей «передовых транспортных средств» в госбюджет на следующий год, планируется заложить около \$25 млрд.

Однако, президент США Барак Обама недавно ликвидировал учрежденный Бушем младшим в 2003 году «Фонд развития автомобилей с водородными двигателями» посчитав это направление бесперспективным на фоне стремительного прогресса в развитии электромобилей.



# Росстрахнадзор сообщает

На последнем заседании экспертного совета Федеральной службы страхового надзора был оглашен список десяти страховых компаний, на которые чаще всего жаловались за первое полугодие 2009 года.

Ежегодно количество жалоб на действия сотрудников страховых компаний увеличивается в 1,5 раза. Только за первый квартал в Росстрахнадзор от граждан поступило 6700 жалоб. В каждой третьей-четвертой сообщается о банальном хамском поведении менеджеров и их руководителей.

Почти 38% жалоб пришлось на 10 страховых компаний из 800 числящихся в реестре Росстрахнадзора. У многих из них лицензия уже отозвана. Лидером списка нарушителей является Русская страховая компания, на которую поступило 524 жалобы (лицензия отозвана). Далее идут Гранит — 459 сообщений (лицензия отозвана), Россия — 310, страховая группа Корона — 234 (лицензия отозвана), Росгосстрах-Столица — 231, РАСО — 228, Генеральный страховой альянс — 205 (лицензия отозвана), РЕСО-Гарантия — 189, Росгосстрах — 182, Дженерал резерв — 176 (лицензия отозвана).

Безусловно, статистика должна подсчитываться таким образом, чтобы отражать реальную картину деятельности той или иной компании. Но хочется отметить и тот факт, что любая информация о деятельности страховых компаний окажется полезной для автовладельцев, поскольку облегчит им процесс выбора наиболее подходящей для себя компании.



Основан в 1943 году



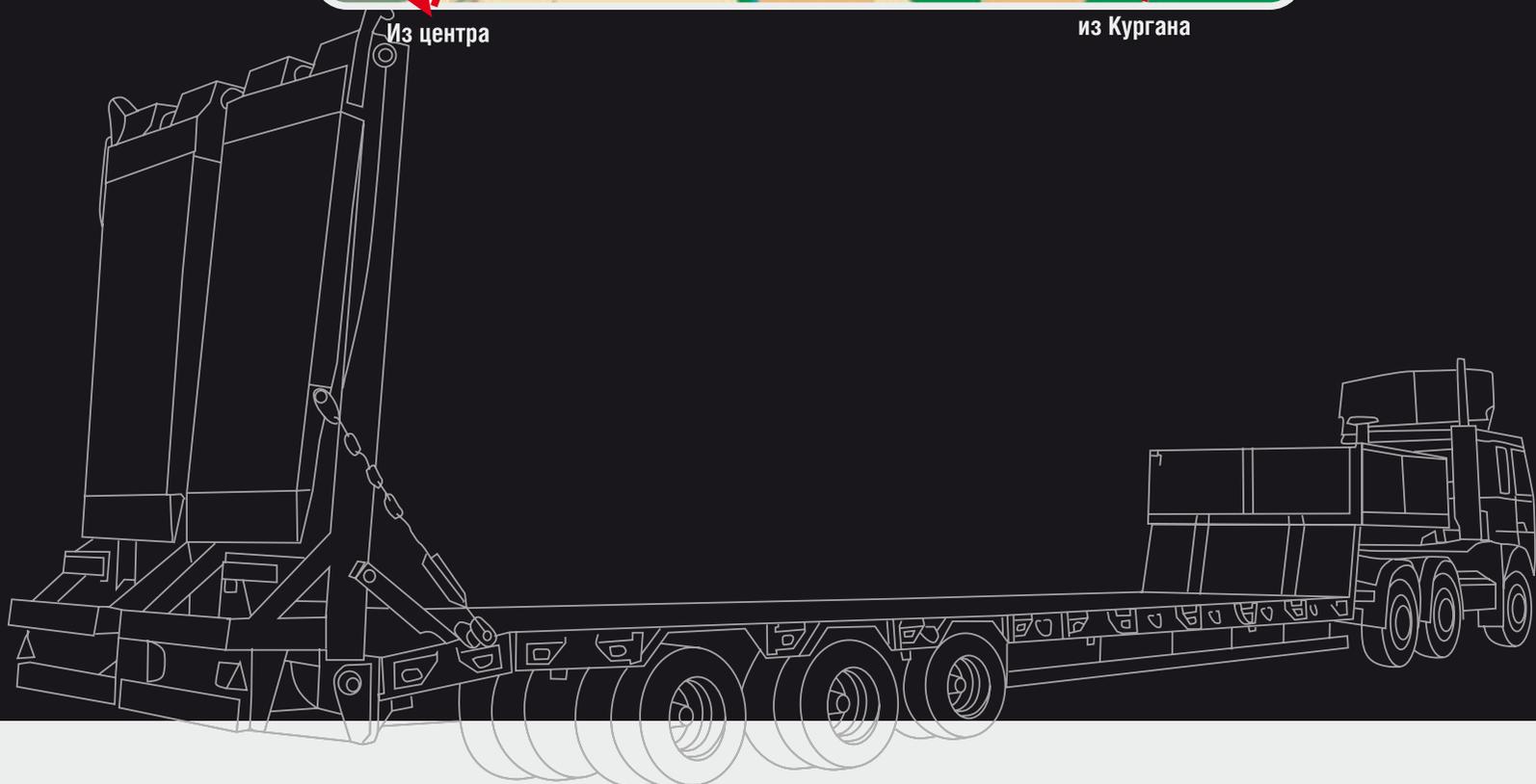
**ТЯЖЕЛОВОЗЫ** до 1000 тонн и более  
ВЫСОКОРАМНЫЕ • СРЕДНИЕ • Пониженные • НИЗКОРАМНЫЕ

**т./ф.: (351) 267-20-10**

**www.cmzap.ru**

45-4038 г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5, marketing\_cmzap@yandex.ru  
65 лет на рынке автомобильных прицепов





ЧМЗАП ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП»  
454038, г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5

**т./ф. (351) 267-20-10**  
звонок со стационарных (городских)  
телефонов бесплатный

[marketing-cmzap@yandex.ru](mailto:marketing-cmzap@yandex.ru) • [www.cmzap.ru](http://www.cmzap.ru)