



IVECO ТРАККЕР

Штрихи к портрету

Чем модернизированный Trakker отличается от предшественников? Чтобы в этом разобраться, «Ивеко Россия» пригласила журналистов на его полигонные испытания.

ТРАЛ-ВНЕДОРОЖНИК



Не менее интересным, чем привезенные на полигон модернизированные Iveco Trakker, оказался полуприцеп-тяжеловоз компании «Политранс», работавший в сцепке с трехосным седельным тягачом Iveco-AMT 633910. Этот оборудованный уширителями трал габаритной длиной без малого 16 м с 10-метровой площадкой и задними трапами специально предназначен для работы в любых дорожных и даже внедорожных условиях: он получил усиленную несущую часть, прочную и выносливую рессорную подвеску компании SAF, а также шесть односкатных колес с широкопрофильными шинами внушительного диаметра (размерность 395/85R20), суммарная нагрузка на которые при полной массе полуприцепа 55 т составляет 38 т. Снаряженная масса трала – 14,5 т, грузоподъемность – 40,5 т, используемый шкворень – 2-дюймовый или 3,5-дюймовый, поставляемый компанией JOST.



В середине апреля компания «Ивеко Руссия» представила российским заказчикам модернизированный Iveco Trakker. С виду отличий от предшественника у него немного: выполненные в едином духе с магистральными Iveco Stralis облицовка радиатора и боковые дефлекторы, добавленные в верхний противосолнечный козырек габаритные огни с LED-лампами, в бампере – слегка измененные фары головного света, у многих галогенные лампы по пре-





На поназе обновленных Ivesco Trakker всех желающих пронатили на БМД – боевой машине Данара

кабиной доработаны спальные полки. Прежнее покрытие пола заменено на более износостойкое и лучше моющееся. В соответствии с изменившимся законодательством о труде и отдыхе водителей все машины теперь укомплектованы тахографами, соответствующими российским требованиям. Плюс появилась возможность оборудования автомобиля телематической системой FleetVisor, облегчающей управление парком. Для европейцев в моторный отсек начали ставить двигатель экологического стандарта Евро-6, тогда как для нашего рынка предложены двигатели экологического

бованием будущего владельца могут быть заменены ксенонотом и дополнены светодиодными ходовыми огнями. А если заглянуть под бампер, то можно увидеть усиленную стальную защиту, прикрывающую картер двигателя. И это, в принципе, все. Но только снаружи – в интерьере кабины тоже есть несколько новых штрихов: увеличено количество отсеков для хранения различной мелочевки, изменены получивший антибликовое покрытие щиток приборов, рулевое колесо и кнопки на центральной консоли, да и сама консоль стала другой. У версий с удлиненной



Ivesco-AMT 633910 – трехосный полноприводный седельник Trakker российского производства с дизелем Cursor 13 мощностью 420 л.с. и нагрузкой на ССУ до 27 т может буксировать полуприцеп массой до 85 т. Задняя подвеска – с использованием многорессорных стабилизатора поперечной устойчивости среднего моста.



Новый Trakker в варианте трехосного полноприводного самосвала: изготовленный в Миассе Ivesco-AMT 653900 с 420-сильным дизелем, 16-ступенчатой КПП и 15-кубовой самосвальной платформой собственного производства, в которой можно перевозить до 23 т груза.

стандарта Евро-5. Более того, некоторые из модификаций до конца года, пока действуют ранее выданные сертификаты, продолжают комплектовать двигателями стандарта Евро-4.

Интересная новость: с этого года «Ивеко Россия» поставляет заказчикам на территории нашей страны трехосные полноприводные Ivesco Trakker только российского производства – их делает расположенная в Миассе компания «ИВЕКО-АМТ». Причем именно делает, а не осуществляет пресловутую отверточную сборку: в ее цехах изготавливают модифицированные рамы, усиленные подвески,



На центральной консоли – новые кнопки, справа на рулевой колонке – рычажок управления интардером

самосвалы и сортименто-возные кузова, а также сваривают, грунтуют и красят кабины. До последнего времени на предприятии выпускали только Iveco Trakker с колесной формулой 6x4 и 6x6, а также, в штучных количествах, их самостоятельно разработанные модификации с задней тележкой-тридемом и двухосные модификации, предназначенные в первую очередь для пожарных машин. А теперь здесь постепенно осваивают еще и выпуск четырехосных Iveco Trakker с классическим расположением осей по схеме 2+2 в заднеприводном и полноприводном исполнении. В отличие от большинства заводов российского автопрома, «ИВЕКО-АМТ» активно строится и развивается: по словам его коммерческого директора Евгения Родионова, в мае этого года введен в строй новый

цех кабин, а в ноябре вступит в работу окрасочный цех с линией катафорезного грунтования и покраски. Недавно построенный корпус, в котором расположены эти цеха, занимает площадь 4,6 тыс. м², а общие производственные площади завода на сегодняшний день выросли до 30,3 тыс. м² против 7,5 тыс. м² в 2000 году – то есть в четыре с лишним раза! Впрочем, в этом году «ИВЕКО-АМТ» будет праздновать 20-летие, так что о нем мы еще расскажем более подробно и обстоятельно в одном из следующих номеров. Сейчас же – все внимание обновленным машинам.

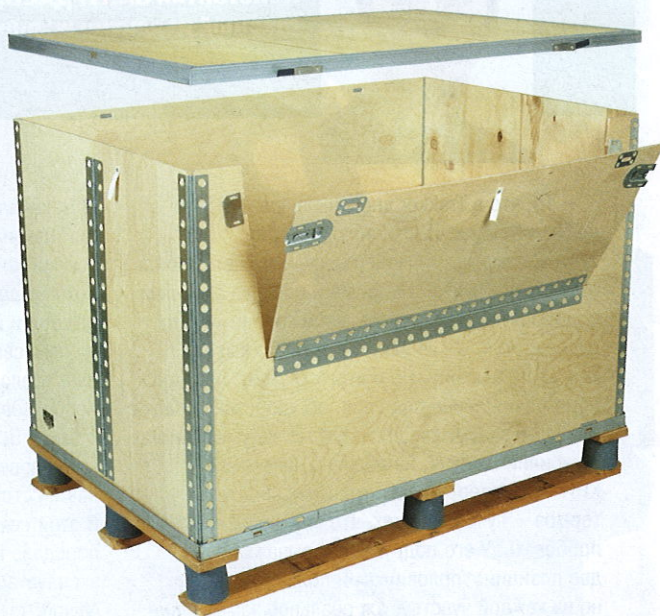
Iveco Trakker, даром что автомобиль строительный, традиционно получил раму с массивными лонжеронами из высокопрочной стали (толщиной 10 мм в стандартной и 7,7 мм в облегченной версии



В водительского сиденья – широчайший набор регулировок

Nefab – надёжный партнёр автоиндустрии уже на протяжении 50 лет!

Многооборотный контейнер



Эффективное решение для транспортировки автозапчастей и компонентов – многооборотный складной контейнер

Nefab RePak

- Быстрая и простая сборка за 30 секунд.
- Прочность и долговечность даже в суровых условиях.
- Служит в течение нескольких лет даже при ежедневном использовании.
- Складывается 1 к 5.
- Штабелирование до 6000 кг на м²
- Температура использования от -40 до +80 °С.
- Любые размеры.



НЕФАБ ПЭКЕДЖИНГ ООО
115035, Россия, Москва,
Садовническая, д. 82, стр. 2
Тел.: +7 (495) 225 93 40
E-mail: info@nefab.ru, www.nefab.ru

NEFAB
www.nefab.ru



Константин ЗАКУРДАЕВ,
главный редактор журнала ST-KT.ru

– То, что в Trakker внесены лишь незначительные изменения, понятно: предшествующими модернизациями автомобиль отточен до блеска. Например, посадка за рулем подбирается на раз даже, несмотря на то, что рулевая колонка не регулируется по вылету – только по наклону. Но и этого хватает: один раз подогнав сиденье под себя, об удобстве посадки более не задумываешься. Как не задумываешься об усилии на руле, на педалях, на рычаге КПП. Интардер, то есть трансмиссионный тормоз – лучший из тех, что мне доводилось пробовать. У его подрулевого рычажка всего две позиции: «половинка» и полная мощность, но на каждой чувствуется реальное замедление, чего не скажешь про аналогичные устройства у некоторых конкурентов.

И механизм коробки передач, а это «механика» с обычным рычагом, работает без каких-либо усилий: спасибо помощнику-сервоприводу. Хотя, перебирать туда-сюда 16 ступеней даже при их идеально четком переключении на самосвале или на бетоносмесителе – то еще удовольствие. Почему, как в Европе, не использовать роботизированный механизм уже в базе? Все-таки ручное переключение КПП на грузовиках премиум-марок даже по меркам нашей страны сегодня выглядит анахронизмом. В этой связи радует, что «ИВЕКО-АМТ» уже передало нескольким заказчикам для опытной эксплуатации трехосные Iveco Trakker с ГМП Allison: такие автомобили получают дорожное минимум на 10%, но резко возрастающее удобство в управлении стоит этих затрат!

ях). Не менее прочная подвеска может быть трех типов: на параболических или полуэллиптических рессорах, а также пневматическая, с четырьмя баллонами на ось.

Возможных к установке двигателей два: 7,8-литровый Cursor 8 мощностью 310 - 360 л.с., а также 12,9-литровый Cursor 13 мощностью 410 - 500 л.с. Оба рядные, 6-цилин-

дровые, с турбонаддувом и изменяемой геометрией сечения турбины. В качестве базовой коробки передач в большинстве случаев применяется 16-ступенчатая механическая ZF Ecosplit 4

с облегчающим переключение сервоусилителем. Кроме того, возможна установка 9-ступенчатой «механики», а также автоматизированного варианта 16-ступенчатой КПП, получившего название Ecotronic с размещением рычага на рулевой колонке. Кабина – в трех вариантах: короткая дневная, а также удлиненная спальная с обивочной или с увеличенной по высоте крышей. Повышению эффективности торможения способствуют декомпрессионный тормоз, система оптимизации тормозного усилия в зависимости от нагрузки, а также интардер (трансмиссионный тормоз) последнего поколения.

Полная масса шасси Iveco Trakker в зависимости от количества осей составляет от 19 до 41 т, а автопоезд может обладать полной массой от 40 т с двухосным седельным тягачом до 72 т с трехосным. При этом конструкция допускает более высокие значения предельно допустимой массы автопоезда. Новое поколение Iveco Trakker уже собирают в Миссиссиппи. В частности, недавно компания выиграла тендер, по которому поставит «Сургутнефтегазу» 55 модернизированных седельных тягачей данной модели в трехосном и четырехосном исполнениях.



Iveco Trakker с колесной формулой 8x4 оснащен дизелем Cursor 13 мощностью 410 л.с. и 16-ступенчатой «механикой» ZF. Разгружаемый назад нубов геометрической вместимостью 21 м³ – производства российской компании «Мультитран». Грузоподъемность самосвала 26 т, полная масса – 41 т (допускается конструкцией, соответственно, 33 и 48 т).



Бетоносмеситель Tigarbo с полезным объемом барабана 10 «нубов» смонтировали на четырехосном шасси Iveco Trakker с силовым агрегатом в составе 410-сильного дизеля Cursor 13 и 16-ступенчатой механической КПП производства ZF. Бетоносмесительный агрегат оборудован автономным дизелем Deutz, планетарным трехступенчатым редуктором ZF и немецким теплообменником АКГ.