



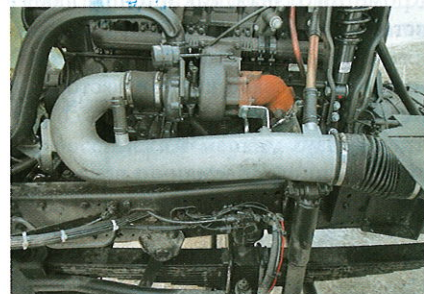
IVECO

САМОСВАЛЫ IVECO
 ТРАККЕР МОЖНО СОВЕР-
 ШЕННО СПРАВЕДЛИВО
 СЧИТАТЬ НАСЛЕДНИКАМИ
 MAGIRUS – ТЕХ САМЫХ
 ЛЕГЕНДАРНЫХ
 СТРОИТЕЛЕЙ БАМА

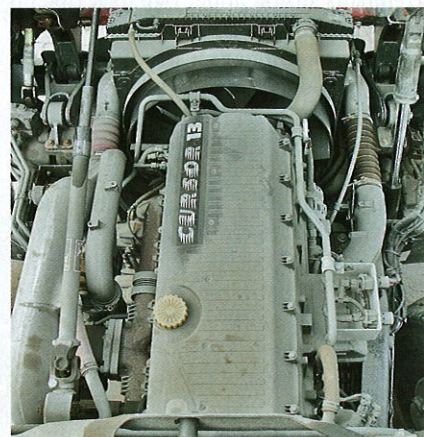
Мало кто знает, что немецкие грузовики Magirus, поставляемые в середине 70-х в СССР, уже тогда могли носить эмблему IVECO. В октябре 1974 года был подписан контракт о закупке этих автомобилей, а уже в январе 1975 года отделение компании Magirus-Deutz по выпуску грузовиков вошло в состав корпорации IVECO. Одним из условий немцев было сохранение старой марки, и только спустя несколько лет произошла смена имени. В те годы поставка в СССР более 9 тысяч грузовиков Magirus помогла и немцам, и итальянцам быстрее оправиться от разразившегося в 1973-

1974 годах энергетического и финансового кризиса. Автомобили изготавливали на заводе в городе Ульме, земля Баден-Вюртенберг, потом там собирали IVECO Stralis. Семейство же IVECO Trakker – испанских кровей, с мадридского завода Pegaso, ведущего свою родословную от Hispano-Suiza. В 1990 году, после 10-летней череды покупок и продаж, Pegaso стала принадлежать концерну IVECO. В 1993 году там и вернули производство Trakker. Тяжелые магистральные и строительные грузовики марки Pegaso испанцы производят с 1955 года, поэтому им опыта не занимать, но конструкторское бюро, создавшее семейство Trakker и все полноприводные модификации, по-прежнему находится в Ульме.

Другое знаковое для современной России событие тоже оказалось связано с IVECO – именно в кооперации с этой компанией было создано первое совместное предприятие по производству тяжелых грузовиков. Вся остальная «большая семерка» пришла в Россию позже. В начале 90-х на «УРАЛАЗе», в Миассе, по лицензии IVECO собирали тяжелые полноприводные тягачи и самосвалы – практически аналоги



IVECO применяет турбины компании Holset, входящей в состав Cummins



Дизели IVECO Cursor надежны, долговечны и при эксплуатации в России

знаменитого Magirus-Deutz 290D26K. В конце 1994 года создали итало-российское СП «Ивеко-Уралаз» – закладывался такой потенциал, который и по нынешним временам воспринимается как более чем серьезный. На «УРАЛАЗе» должны были штамповать панели для бескапотной кабины Magirus/IVECO TurboStar начала 80-х годов, сваривать их, окрашивать готовую кабину. Планируемые объемы производства – более 9 тысяч кабин в год. В конце 1996 года в СП «Ивеко-Уралаз» начали производство бескапотных грузовиков. Это было сочетание шасси IVECO Trakker с изготовленной в Миассе кабиной IVECO TurboStar. Двигатели, 14-литровые дизели жидкостного охлаждения IVECO 8210.42K, – рядные «шестерки» мощностью 370 л. с. Кроме кабины, все остальные комплектующие поступали с итальянских и германских заводов концерна IVECO, использовали 16-ступенчатые коробки передач ZF. В начале 2005 года произошла кардинальная модернизация выпускаемых на совместном предприятии автомобилей. Кабина TurboStar осталась в «собственности» автозавода «Урал», там наладили их производство, а на СП начали поставлять панели значительно более современной кабины IVECO EuroTrakker. В это время итальянцы как раз обновляли семейство полноприводных грузовиков строительного назначения: на смену EuroTrakker пришел просто Trakker с кабиной Stralis AD и AT. В 2010 году провели рестайлинг кабины, тем самым устранив последние различия во внешности самых современных Trakker, производимых на испанском заводе IVECO Pegaso, и миасских автомобилей.

«УРАЛАЗ» давно вышел из числа учредителей СП, а в начале кризиса, в августе 2008 года, продал свои акции и другой учредитель – «Газпром». Все это стало одной из причин переименования совместного предприятия – так в апреле 2009 года возникло ООО «ИВЕКО-АМТ». Итальянцы от своей 33% доли отказываться не собираются, наоборот, еще более серьезно относятся к СП, расценивают его как важный стратегический плацдарм на российском рынке, а высвободившиеся акции выкупила миасская инвестиционная компания АМТ. Предприятие не входит в состав ни одного холдинга, имеет максимальную самостоятельность и от таких реформ только выиграло – работать стало эффективнее, осваивают новые модели. Если в 1997 году выпустили всего 22 грузовика, то начиная с 2008 года делают около 500 автомобилей. Результат, близкий к тому, что обеспечивало сборочное производство Volvo Trucks в Зеленограде, перед тем как построили завод в Калуге. IVECO Trakker из Миасса – эксклюзивный, штучный продукт, в котором стараются максимально учесть потребности российского перевозчика. А по уровню разработки вездеходных шасси для различных спецнастроек на выпускаемых «ИВЕКО-АМТ» Trakker компания уже очень близка к известным голландским производителям Terberg и Ginaf.

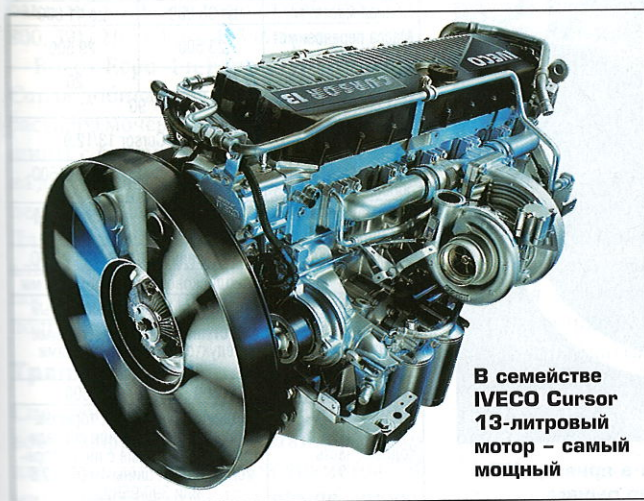
Из выпущенных в 2011-м году в Миассе 959 а/м почти треть – 314 IVECO Trakker самосвалы, причем там же делают и кузова. В 2012 году изготовили 1021 а/м, из них 472 самосвала. Причем через российское представительство IVECO поставляют только в два раза больше грузовиков – в 2010 году 1999

автомобилей получили российскую регистрацию. Самые распространенные модели самосвалов IVECO Trakker AD380T38H 6x4 грузоподъемностью 20-25 тонн и четырехосник IVECO Trakker AD410T42H 8x4 грузоподъемностью 28-30 тонн.

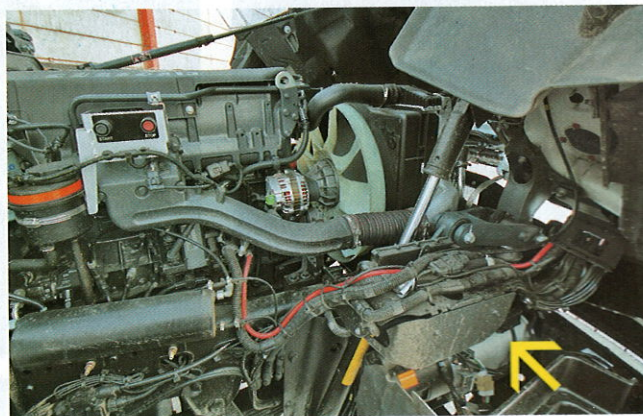
Двигатель

Это когда-то давным давно на Magirus стояли немецкие дизели-воздушники Deutz V8 и V10. Моторы были шумными, а отсутствие наддува позволяло снимать даже с 14,14 литра объема только 310 лошадиных сил. Загнать в современные нормы токсичности горячие воздушники сложно – пришлось бы переходить на рециркуляцию и AdBlue еще на уровне Евро-2.

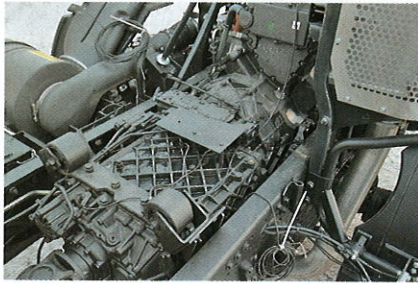
У концерна IVECO свое производство двигателей – их делают на заводе во французском городе Бурбон Ланси, сейчас там выпускают дизели семейства IVECO Cursor. Этим моторам больше 10 лет, но они успешно эволюционировали от Евро-2 до Евро-5, а теперь и Евро-6. В семействе три рядных шестицилиндровых двигателя разного рабочего объема, цифры означают округленный литраж: Cursor 8, или по фиатовской классификации – F2B, Cursor 10, или F3A, Cursor 13, или F3B. Это отлаженные, надежные моторы и производство со своими традициями. Фактически у каждого мотора Cursor есть свой предшественник, которого легко вычислить по диаметру поршневой: у Cursor 8 диаметром 115 мм – FIAT 8340 и FIAT 8360, у Cursor 10, со 125 мм – FIAT 8220 или FIAT 8460. Несколько подвел такую статистику Cursor 13, у него диаметр редкий для IVECO и FIAT –



В семействе IVECO Cursor 13-литровый мотор – самый мощный



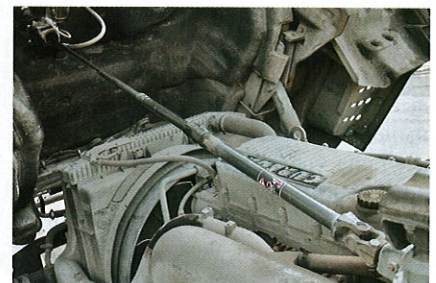
Миасские IVECO Trakker часто эксплуатируются в Сибири, на Дальнем Востоке, поэтому в базе ставят предпусковой подогреватель Eberspacher



Коробки передач – немецкие 16-ступенчатые ZF 16S2220



Коробка в сочетании с раздаткой обеспечивают автомобилю 32 передачи!



Управление 16-ступенчатой коробкой передач ZF – телескопической тягой

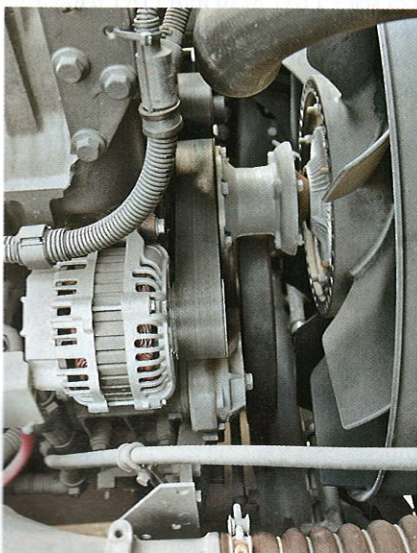
135 мм, до него выпускался двигатель FIAT 8210 диаметром 137 мм. Все дизели предыдущих поколений были с механическими ТНВД, но семейство Cursor оснащено только электронноуправляемыми топливными системами. IVECO отдало предпочтение насос-форсункам, с давлением распыла 1500–1800 бар, как в свое время многие американские производители дизелей, а в Европе – Volvo и Scania.

Конструкция всех дизелей Cursor схожа: рядные «шестерки» с интеркулером и турбонаддувом. Блоки цилиндров отлиты из высокопрочного чугуна, у них повышенная жесткость за счет ажурного литья со множеством ребер, общего корпуса коренных крышек коленвала (его еще иногда называют «рамой») и единой головки блока, закрывающей сразу все цилиндры. Это позволяет моторам IVECO оставаться в числе лидеров по удельной литровой мощности и массе. Стальные коленвалы не лопаются, мокрые гильзы удобны в ремонте, распредвал находится

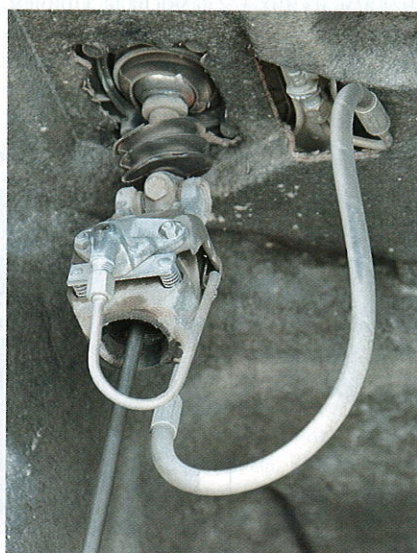
в блоке, а привод ГРМ – со стороны маховика. Благодаря заднему расположению шестерен возможен отбор мощности для привода вспомогательных агрегатов и гидронасосов, но в России его не используют – ограничиваются установкой КОМ на коробку передач. А потенциал отбора мощности от шестерен ГРМ неплохой: в движении с Cursor 13 можно снять 1300 Н.м, а на стоянке – 1800 Н.м. Мощность «добывается» обычным ныне способом: четыре клапана на цилиндр, интеркулер и турбонаддув. На 8-литровом двигателе с самой слабой настройкой мощности стоит обычный турбокомпрессор. При большей мощности и объеме ТКР фирмы Holset обязательно оснащен электронноуправляемым механизмом изменения геометрии направляющего аппарата лопаток. Так добиваются высокого давления наддува на оборотах коленвала чуть выше холостого хода, потому и крутящий момент почти постоянен – от 1000 и до 1700 об/мин. Все двигатели снабжены декомпрессион-

ным моторным тормозом. Управляется он электроникой, срабатывает раньше, чем основная тормозная система, и потому бережет колодки. У 13-литрового мотора тормозная мощность составляет около 450 л. с. при 2800 об/мин.

У самого маленького Cursor 8 рабочий объем составляет 7,8 литра, при этом в исполнении Евро-3 у него три настройки мощности: 273, 310 и 350 лошадиных сил. Несколько больший по объему 10,5-литровый мотор Cursor 10 в исполнении Евро-3. Тот минимум, что с него снимают – 400 л. с., следующий уровень настройки – 430 лошадиных сил. Cursor 13 – самый молодой двигатель в модельном ряду, его рабочий объем – 12,9 литра, диапазон мощности от 380 до 540 лошадиных сил и развивает крутящий момент от 1800 до 2350 Н.м при 1000–1600 об/мин. Двигатели для Европы в исполнении Евро-4 и Евро-5 мощнее на 20–30 лошадиных сил. Интересно, что в 2004 году при обновлении модельного ряда грузовиков строительного назначения IVECO, то есть при пе-



Один поликлиновыи ремень приводит в «движение» почти всю навеску



Одно из больших мест в приводе КП – пластмассовый шарнир рычага

Технические характеристики		
Модели	AD380T38H 6x4	AD410T42H 8x4
Длина/ширина/высота, мм	8230x2500x3130	8766x2500x3250
Полная масса, кг	до 33 000	до 41 000
Масса перевозимого груза, кг	23 500	29 500
Объем кузова, м ³	15	20
Мах скорость, км/ч	90	
Двигатель/рабочий объем, л	IVECO Cursor 13/12,9	
Мощность, л. с. при об/мин	380 при 1500–1900	410 при 1500–1900
Крутящий момент, Н.м при об/мин	1800 при 1000–1480	1940 при 900–1485
Коробка передач	16-ступенчатая ZF 16S2220 OD	
Сцепление	однодисковое диаметром 430 мм	
Замедлитель	моторный, декомпрессионный	
Ведущие мосты	со ступичными планетарными редукторами, блокировками дифференциалов	
Топливный бак, л	300	300
Ходовая часть	подвеска рессорная; тормоза: спереди дисковые или спереди и сзади барабанные с пневмоприводом и ABS; шины 13,00R22,5 или 390/95R22,5	

реходе с EuroTrakker на просто Trakker, было решено не применять на них Cursor 10. Причина тому – близкое, почти полное совпадение верхнего предела мощности у Cursor 8 и нижнего у Cursor 13. Таким образом «десятку» оставили магистральным IVECO Stralis. В Европе на 20-тонные самосвалы действительно ставят 8-литровый мотор мощностью в 350 сил, и даже на четырехосники 8x4 полной массой в 32 тонны, но в Россию поставляют только с двигателями Cursor 13. Причем не делают исключения и для миасского «УралТраккера»! Самая низкая настройка мощности – 380 л. с. выделена для трехосника IVECO Trakker AD380T38H, а для четырехосного IVECO Trakker AD410T42H мотор настроен отдать 410 лошадиных сил. Возможно применение двигателей с настройкой 440 и 480 л. с. И все равно, в сравнении с Cursor 13, которые применяются на IVECO Stralis и выкручивают 540-560 сил, самосвальные двигатели недогружены работой. Старина Magirus о таких дизелях и не мечтал...

На миасских IVECO Trakker есть особый «северный пакет», который включает в себя предпусковой подогреватель Eberspacher, обогрев аккумуляторов теплым воздухом – он забирается от раскаленного корпуса турбины, топливный фильтр-отстойник с электроподогревом и датчиком воды. Чтобы зря не морозить мотор в холода, можно заказать специальный чехол. Воздухозаборник установлен с возможностью забора теплого воздуха зимой из подкапотного пространства, а летом с трехметровой высоты, прямо от уровня крыши – подальше от пыли. Топливный бак оснащен подогреваемым топливозаборником, по объему баки нескольких вариантов: 455, 591, 800, 591+210 и 455+455 литров.

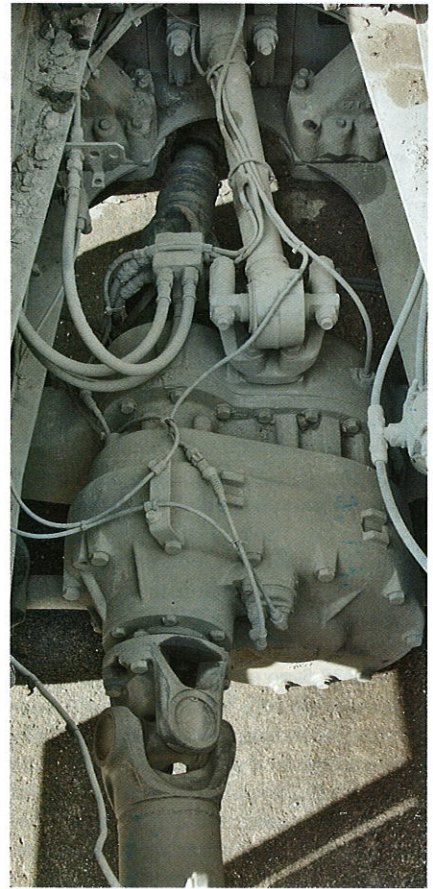
Высот Евро-4 и Евро-5 от семейства Cursor добиваются с помощью водного раствора мочевины AdBlue. Причем машины с бледно-синими буквами «Е5» на дверях были доступны европейским перевозчикам с середины 2007 года. Для России нормы Евро-4 стали актуальны в 2013 году, и все IVECO Trakker поставляются к нам оборудованные дополнительным баком с синей крышкой.

Трансмиссия

Сцепление IVECO Trakker однодисковое, диафрагменное, «стандартного» для тяжелых грузовиков диаметра 430 миллиметров, или 17 дюймов, произ-

водства Sachs – MFZ 430. Компания IVECO, так же как и DAF, MAN, Renault Trucks выбрала в качестве стратегического партнера ZF, и на Trakker с двигателями Cursor 13 устанавливает только 16-ступенчатые коробки передач. Это коробки ZF Ecosplit 16S181 и 16S221 или 16S 252 с повышающей или прямой высшей передачей. Все они оборудованы пневмоусилителями Servoshift механизма переключения передач. Управление коробкой сделано простой и надежной телескопической тягой – «удочкой». Недостаток выбранного IVECO привода КП один – он сделан по схеме 2H, без блокировки включения пониженного диапазона. Если в движении держать руку на рычаге КП, возможно самопроизвольное включение демультипликатора, в лучшем случае трещит зубьями блокирующая муфта синхронизатора. В Европе IVECO Trakker можно заказать и с автоматической коробкой передач. Это может быть или классический «автомат» с ГМП Allison или механическая электронноуправляемая 12-ступенчатая коробка ZF 12AS2301 AsTronic, которую специалисты IVECO называют EuroTronic.

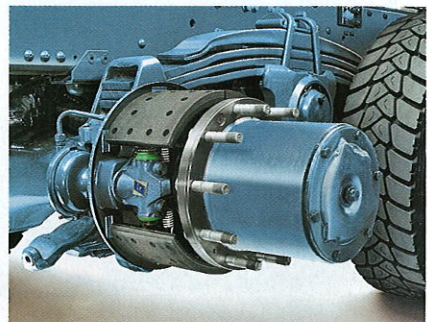
В семейство IVECO Trakker входит более чем 80 вариантов грузовиков колесных формул 4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4 и 8x8 – потому разница в трансмиссии может быть весьма существенная. Кстати, у Magirus четырехосников не было вообще – делать еще более длинным «носатый» грузовик немцы не решились... Первый ведущий мост тележки у IVECO Trakker 6x4 и 8x4 сделан проходным. Для привода переднего ведущего моста у вездеходов 6x6 применяется «ивековская» или ZF двухступенчатая раздатка. Всего в трансмиссии получается 32 передачи – можно легко подобрать нужную под любые условия движения. Единственными IVECO Trakker, у которых установлены ведущие мосты ArvinMeritir с одноступенчатым редуктором, без ступичных, являются шасси для автобетоносмесителей колесной формулой 6x4 и 8x4 для эксплуатации на хороших дорогах. Все остальные варианты Trakker оснащаются ведущими мостами со ступичными планетарными редукторами и блокировками дифференциалов – у IVECO в их производстве огромный опыт. Говорят, что эти мосты ведут свою родословную именно от Magirus. Они гарантируют надежную работу полуосей



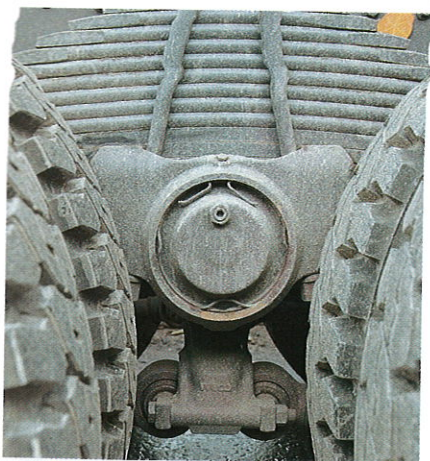
Первый ведущий мост с проходным редуктором и блокировками «диффереров»



На самосвалы ставят пару стабилизаторов поперечной устойчивости



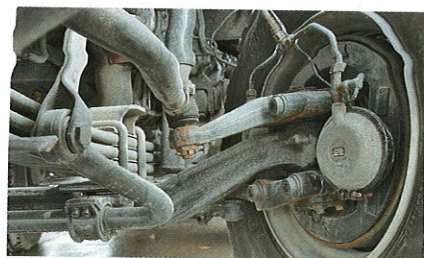
Тормозные механизмы у Trakker барабанные, с клиновым разжимом



Гайки стремянок балансира можно подтянуть только снизу



В этом месте лонжерон рамы сварен, но внутри установлены усилители



Балок со спрямленными шкворневыми «ушами» у IVECO, похоже, нет



На российских ухабах малолистовые передние рессоры могут лопнуть



Решетка боковой защиты давно стала обязательной в России



У самосвала 6x6 ШРУСы в переднем мосту – со сдвоенными крестовинами



Ведущие мосты со ступичными редукторами – залог хорошего клиренса

и обеспечивают дорожный просвет под картером главной передачи, при условии применения шин 12,00R20 – 374 мм. Если автомобиль обут в шины 390/95R22,5, то клиренс составляет 440 миллиметров. В трансмиссии самосвалов производства «ИВЕКО-АМТ» нет особых отличий от IVECO Trakker испанской сборки, разве что в Миассе приоритетным для себя считают выпуск полноприводных моделей автомобилей. Причем кроме трехосных грузовиков 6x4 и 6x6 существуют четырехосные шасси 8x6, с подкатным «ленивым» мостом BPW, с пневмоподвеской. Со временем наверняка появятся и пятиосные автомобили, потенциал к тому есть.

Ходовая

Одна из особенностей семейства IVECO Trakker – оно поделено на два класса или две подгруппы. Одни автомобили предназначены для эксплуатации на дорогах с твердым покрытием, другие – практически на полном бездорожье. Это надо отслеживать, заказы

вая спецификацию на новый грузовик или приобретаая подержанный, привезенный в Россию из Европы. Как обычно, наибольшие изменения у этих подгрупп наблюдаются именно в ходовой части. Лонжероны рамы для легкой подгруппы согнуты из высокопрочной стали толщиной 7,7 мм, а для тяжелой – из 10-миллиметровой. Те машины, которые поставляются в Россию, как раз идут с «толстой» рамой, с одинаковой по всей длине высотой профиля лонжеронов 300 мм и шириной полка 80 мм. Двойных лонжеронов у IVECO Trakker, похоже, нет, но нет и нареканий российских эксплуатационников на прочность рамы. Причем у рамы форма бутылочная, впереди широкая – 1030 мм, позволяющая разместить большой радиатор, а сзади – более узкая, 770 мм. Практически все кронштейны и траверсы закреплены болтами и гайками из высокопрочной стали, но есть и заклепки, обжатые «на холодную». У компании «ИВЕКО-АМТ» есть собственное небольшое конструкторское бюро, и потому есть



Среди производителей кузовов для IVECO Trakker есть отечественные фирмы и европейские. Какие лучше? Порой, разница только в некоторых нюансах и цене

возможность вносить по требованию заказчика определенные изменения в автомобиль. Возможных изменений не так уж и мало: рама, подвеска, кабина, размещение ресиверов, пневмоаппаратуры, глушителя, запасного колеса, топливного бака... Машины получаются очень интересные. Полезно знать, что если для изготовления самосвала или седельного тягача вполне можно обойтись стандартной рамой IVECO Trakker, компоненты которой привозят из Европы, то для длинноразных шасси в СП делают особую «лестницу». Здесь научились удлинять лонжероны для размещения надстройки вплоть до длины 9500 мм, при этом колесная база достигает величины 6050 мм. Лонжероны надваривают до нужной длины фирменными ивековскими швеллерами. Делают это в кондукторе, тщательно выверив режимы сварки полуавтомата, подобрав для применяемой марки стали нужную проволоку. И надваренную раму, и обычные лонжероны усиливают вставками, причем более серьезными, чем это делают на европейских IVECO Trakker. Сомневаться в качестве рамы, изготовленной в «ИВЕКО-АМТ», не надо. На Дальнем Востоке есть очень крупная лесозаготовительная компания ОАО «Тернейлес», которая уже более 10 лет эксплуатирует почти полсотни лесовозов IVECO Trakker, изготовленных в Миассе. Причем на автомобиле перевозят не шестиметровый сортимент, как в той же Скандинавии, а два по четыре метра. Такая длинноразная рама испытывает значительно более высокую нагрузку, чем даже самосвальный «хребет».

Главное отличие четырехосного строительного шасси IVECO Trakker от трехосного – дополнительная ось и связанные с этим изменения в рулевом управлении и подвеске. На самосвалах Trakker возможно применение классических полуэллиптических рессор или более современных и легких малолистовых параболических. В задней подвеске могут устанавливать и пневмобаллоны, по четыре на ось, но у нас это не востребованная комплектация. На трехосниках и четырехосных самосвалах, поставляемых в Россию, в передней подвеске хорошо себя зарекомендовали 9-листовые рессоры. Ширина листа – 90 мм, толщина около 15 миллиметров. В задней подвеске листы рессор шире и толще: 100 и 20 мм,



На этой петле кабина поднимется в случае ДТП с фронтальным ударом

пакет состоит из 13 листов, но бывают случаи, и они ломаются. Одна из особенностей автомобилей производства «ИВЕКО-АМТ» – применение многолистовых полуэллиптических рессор, которые делают на металлургическом комбинате в городе Чусовом Пермской области. Говорят, что именно с сотрудничества с миасским СП на этом заводе началось масштабное производство рессор для грузовиков-иномарок. Рессоры оказались настолько удачными, что одинаково отлично зарекомендовали себя и на самосвалах, работающих на промороженных российских северах, и на дакаровских болидах команды «КАМАЗ-Мастер». Но и сама подвеска «ИВЕКО-АМТ» не менее легендарная – в ее основе «магиурсовская» ось и балансир. Эксплуатационники говорят, что она практически вечная. Четырехосники у СП появились совсем недавно, дополнительную «ленивую» ось сделали четвертой – она выполнена подруливающей, на пневмоподвеске с однооскатной ошиновкой.

Если вспомнить тот же Magirus, то у него для пальцев и серег передних рессор применялись игольчатые подшипники. Смазывать их нужно было постоянно, а еще следить за сохранностью резиновых уплотнений. У IVECO Trakker передние рессоры и реактивные штанги балансирной задней подвески снабжены сайлент-блоками, которые надежны и не требуют обслуживания. На четырехосниках своеобразно сделан задний кронштейн передней рессоры – он одновременно держит и передний палец рессоры второй оси. Так получается компактнее и дешевле в производстве.



У 8x4 в подвеске передних мостов есть такой оригинальный кронштейн

Поставляемые в Россию IVECO Trakker оснащены барабанными тормозами. Однако у IVECO Trakker осталась «болезнь», выявленная еще на бамовских Magirus. В тормозных механизмах применен компактный клиновой разжим колодок, с двумя небольшими тормозными камерами и двумя «клинами» на каждое колесо. Требуемый зазор между накладками и барабаном поддерживается автоматически, за счет особых регулировочных устройств. На Magirus в морозы растрескивались резиновые уплотнители клинового разжимного устройства, но повредить резинки легко и в любое другое время года. Сквозь трещины в регулировочное устройство попадает грязь, и оно заклинивает. Все повторяется и на IVECO Trakker. На регулировочных втулках и работающих с ними в паре сухарях нарезаны такие мелкие спиральные шлицы, что их просто срезает. Чтобы заменить поврежденные детали, надо снимать колеса, барабаны, тормозные колодки. Еще на Magirus было отмечено (ветераны БАМа не дадут соврать!), что «более 20% автомобилей, работающих в сложных условиях, эксплуатируются с неисправными регулировочными узлами. В этих случаях вместо автоматической регулировки применяется регулировка тормозных механизмов вручную, путем поворачивания головок регулировочных болтов специальным ключом». Это выдержка из инструкции по эксплуатации Magirus, она выложена в Интернете. Все же у обычных разжимных кулаков и трещоток таких проблем нет. Перевозчиком, решившим приобрести IVECO Trakker,





Trakker бывают разные. Этот рожден покорять бездорожье

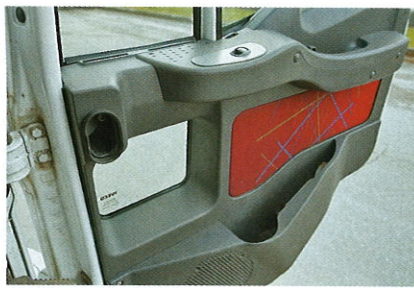
можно рекомендовать брать машины с передними дисковыми тормозами – есть и такие комплектации у 8x4. Проблем должно быть меньше.

Добиться редкого сочетания проходимости и высокой нагрузки на ось полноприводным автомобилям «ИВЕКО-АМТ» помогает одинарная ошиновка, хотя могут применяться и двускатные шины, вплоть до Continental размера 12,00R24. Специалисты СП подобрали соответствующую отечественную резину: шины «КамаУрал» размером 12,00R20 ставят на переднюю ось, а на задние монтируют днепропетровскую ИД-267 от КраЗов-болотников. Однако если нужна увеличенная грузоподъемность, для односкатного варианта используют шины Michelin 395/85R20 впереди и 525/65R20,5 сзади – очень редкий размер. При двускатной ошиновке перевозчики часто предпочитают отечественные шины размером 12,00-20 или 13R22,5.

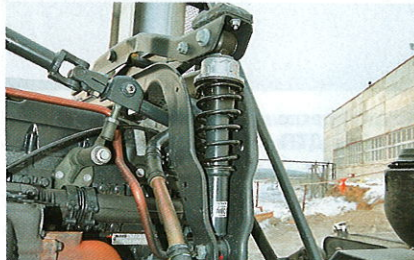


На российских северах спальник нужен даже в самосвале

САМОСВАЛЫ ■ ДОСЬЕ «РЕЙС»



Через дополнительное окошко в двери можно увидеть «наглуую» легковушку



Подвеска кабины – на четырех пружинных стойках. Пневматика – у Stralis

Кабина

С 2004-2005 годов у IVECO Trakker кабина унифицирована с кабиной магистральных IVECO Stralis моделей Active Time и Active Day. Длинные кабины Active Time (сокращенно АТ) имеют два варианта высоты крыши, с одним или двумя спальными местами. Конечно же, предназначение кабин АТ – седельные тягачи. Для самосвалов и автобетоносмесителей предлагают кабины Active Day или AD, короткую, с низкой крышей. В сравнении с флагманской кабиной IVECO Stralis Active Space кабины АТ и AD более узкие, их ширина составляет 2,28 метра. Есть мнение, что более узкую кабину сложнее повредить, маневрируя на стройке – здесь в помощь шоферу еще и дополнительные окошки в дверях. Кроме того, сбоку на крыло левого переднего колеса можно пристроить площадку, с которой водитель самосвала контролирует степень загрузки



Дисплей в комбинации приборов появился у IVECO, наверное, раньше всех

ки кузова. Длины кабины AD в 1,66 метра вполне хватает даже рослому водителю, сзади еще остается жизненное пространство. Кабины Active Time длиннее AD на 44 см, имеют две высоты крыши: 157 и 226 сантиметров, оборудуются одним или двумя спальными местами. Внутри кабины, на высоте 350-400 мм над полом, возвышается тоннель, закрывающий двигатель. Это тоже норма для строительного грузовика. Залезть на место водителя несложно: поручни вполне удобны, дверной проем широк. Как и положено, баранка может быть откинута к панели, а сиденье в ожидании хозяина «приседает» на пневмоподушке. Говорят, что именно сочетание эффективной четырехточечной подвески кабины IVECO Trakker и подрессоренного сиденья водителя создает предпосылки к поломке рессор. Шофер, находясь в тихой и мягкой кабине, не чувствует наших дорожных колдобин, а главному инженеру АТП, чтобы предупредить поломки, впопыху чурбак под сиденье водителя подкладывать...

У IVECO Trakker, поставляемых в Россию, интерьер почему-то решен по-разному. На машинах 2008-2009 годов выпуска может быть устаревшая начинка, в частности, панель приборов от IVECO EuroTrakker образца 2003 года, а на Trakker 2006-2007 годов, наоборот – современный интерьер. Ясно, что это бюджетное решение, учитывающее платежеспособность российского перевозчика, но разница сразу бросается в глаза. В интерьере EuroTrakker преобладает дешевый пластик на панели, двухспицевая баранка с довольно тонким ободом, подрулевой переключатель – с тремя рычажками, почти как на «Жигулях». Кран ручника стоит на тоннеле, электрических стеклоподъемников нет и в помине, регулировка руля с механической цангой. Дизайн начала 90-х... Но у IVECO Trakker все по-другому. Рулевая колонка оборудована иным механизмом регулировки по высоте и углу наклона, с обязательным пневмозажимом. Обод руля толстый, приятно лежит в руках, на панели приборов добротный пластик. Но, видимо, эта чехарда в прошлом. Несколько лет назад, на презентации обновленного IVECO Stralis, итальянцы говорили, что на Stralis, а потом и на Trakker не будет дешевых материалов в отделке кабины. Во всяком случае, глядя на добротную



Удобные кресла, многофункциональный руль, добротный пластик и красивая «архитектура» панели приборов – все это доступно и миасскому IVECO Trakker

малиновую обивку удобных кресел, функциональные полочки и ящички, в этом уже не сомневаешься. Дисплей в комбинации приборов у Stralis, а потом у Trakker появился одним из первых – на него выводится множество необходимой информации о системах автомобиля. Все их микропроцессоры связывает в единое целое мультиплексная система управления, это тоже общая тенденция у всех производителей тяжелых грузовиков.

Вклад концерна IVECO в безопасность водителя и пассажира Trakker при фронтальном столкновении – особые петли в передней подвеске кабины. Такие сейчас делают все европейские производители грузовиков, есть некоторая разница в исполнении, но суть одна – часть энергии удара идет на подъем кабины относительно этих петель. Ну а дальше идет деформация выделенных для того панелей. Главное, чтобы водитель и пассажир не ленились пристегиваться ремнями безопасности.

Несомненное достоинство кабины IVECO Trakker – трехэлементный стальной бампер. У него аккуратная, симпатичная форма, на первый взгляд, кажется, что его выклеили из стеклопластика. Конечно, без композиционных материалов не обошлось: из них фальшрадиаторная панель, дефлекторы, подножки, крылья. Для российских IVECO Stralis и Trakker производство кабин AT и AD уже давно налажено

в Миассе, тем самым СП опередило даже Volvo Trucks, которое сейчас строит производство по сборке кабин в Калуге. Еще в конце 2000-х «IVECO-УралАЗ» отказалось от применения кабины «Р» IVECO TurboStar, передав ее на «УралАЗ» и взамен организовав в СП сборку кабин EuroTrakker, а позже и более современных кабин IVECO Stralis. В Миасс из Европы везут готовые отштампованные панели, а сварка, окраска и окончательная сборка ведется на производстве совместного предприятия. Интересно, что для катафорезного грунтования кабины отправляют на расположенный рядом «УралАЗ», который внедрил катафорез почти десять лет назад, обогнав при этом «КАМАЗ» и «МАЗ». При окраске кабины применяют импортные материалы, в основном немецкой фирмы MIRA. Цвет может быть разным, но базовый «ивековский» – красный. Пластмассовая крыша, как и у грузовиков IVECO европейской сборки, остается белой. Вся внутренняя отделка кабины поставляется из Европы, но теплоизоляция у миасских грузовиков гораздо лучше. Здесь знают, какими бывают российские морозы... Панель приборов менее насыщена электроникой, предпочтение – стрелочным приборам. Электроподогрев зеркал входит в стандартную комплектацию, а воздушную «автономку» устанавливают в качестве опции.

Цены на запасные части

Наименование	Рекомендованная цена, руб. (с НДС)
Фильтр воздушный, элемент	3444
Фильтр масляный	1919
Фильтр тонкой очистки топлива	н/д
Фильтр-патрон осушителя воздуха	964
Поршневые кольца (к-т на цилиндр)	4085
Поршневая группа (к-т на цилиндр)	13 259
Прокладка ГБЦ	6544
Головка блока цилиндров	120 335
Комплект вкладышей шатунных (на шейку)	736
Комплект вкладышей коренных н/ш	1706
Насос-форсунка	19 081
Водяной насос	5044
Клапан впускной, (1 шт.)	949
Клапан выпускной, (1шт.)	1569
Комплект прокладок на двигатель (без ГБЦ)	52 698
Глушитель (с катализатором)	157 244
Стартер	16 485
Термостат	1719
Сцепление в сборе	29 900
Ведомый диск сцепления	25 166
Выжимной подшипник	8570
Пневмогидроусилитель сцепления	7365
Тяга привода коробки передач	1739
Рессора передняя	27 410
Стремянка передней рессоры	1063
Рессора задняя	13 692
Подшипник скольжения оси балансира	25 067
Тормозной барабан передний	15 750
Тормозной барабан задний	21 747
Тормозные колодки передние	н/д
Тормозные колодки задние (на ось)	64 476
Задняя тормозная камера, энергоаккумулятор	19 985
Шланг тормозной, задний	953
Подшипники передней ступицы	7441
Подшипник задней ступицы	н/д
Насос гидроусилителя руля	13 424
Рулевой механизм в сборе	36 585
Тяга рулевая, поперечная	11 312
Ремкомплект шкворнового узла	13 018
Амортизатор передний (две шт., комплект на ось)	7065
Реактивная штанга нижняя	6776
Шпилька колесная задняя	116
Гайка колеса	122
Сальники разные	н/д
Стекло лобовое	11 433
Фара в сборе	9603
Фонарь задний	2325
Указатель поворотов	1266
Топливный насос низкого давления	н/д
Генератор	н/д
Корзина сцепления	н/д

Уточняйте цены у дилеров в своих регионах

Информация по ценам предоставлена ООО «ИВЕКО РУССИЯ»