



Первое в постсоветской России грузовое СП, с апреля 2009-го известное как ООО «IVECO-АМТ», сменило ориентацию. Не подумайте ничего плохого, имеется в виду в географическом смысле. После выхода итальянской компании из состава акционеров в августе 2022 года предприятию из Миасса не оставалось ничего другого, как заняться ребрендингом и поиском новых технологических партнеров. Название поменяли на нейтральное и при этом оставляющее широкое поле для маневра – ООО «АМТ N.V.» (Advanced Manufacturing Technology New Vehicles), что можно расшифровать как «Прогрессивная производственная технология Новые автомобили». А первым новым партнером стала китайская государственная компания «JAC Motors». В Миассе еще в 2022-м собрали шесть десятков самосвалов JAC N350 с кузовами собственного производства.

Александр СОЛНЦЕВ/Фото автора и ООО «АМТ N.V.»

«В ооруженный» такой информацией автор этих строк вошел в главный сборочный цех миасского предприятия и испытал когнитивный диссонанс. Позвольте, а где же перемены? Издали показалось, что ничего не изменилось: кабины Trakker привычного красного цвета устанавливают на доработанные шасси. Всё встало на свои места при ближайшем рассмотрении. Каби-

ны оказались вовсе не траккеровскими, а более объемными, от магистральных Stralis AS, и получают их теперь, как и весь машинокомплект, не с ивековского завода в Мадриде, а от еще одного нового партнера из Поднебесной – компании «SAIC Hongyan», некогда задружившейся с итальянцами.

Другое дело, что смена партнера в данном случае никак не сказалась на традиционной технологии – производстве

специальных грузовых автомобилей, предназначенных для нефтегазовой, лесной, строительной и добывающей отраслей. Из Китая в Миасс приходят шасси с кабиной в исполнении 6x4, а здесь их превращают в полноприводные 6x6, оставляя от первоначальной конструкции лишь рожки да ножки, то есть фактически голую раму. В зависимости от назначения автомобиля меняется колесная база, балка передней оси уступает



◆ Первый опыт сотрудничества с новыми партнерами: самосвалы на шасси JAC N350 с 16-кубовыми платформами прямоугольного типа собственного производства. Толщина днища – 8 мм, бортов – 6 мм

◆ Эра уральских Траккеров в прошлом...



◆ Гамма автомобилей на базе SAIC включает самосвалы, сортиментовозы и седельные тягачи. Кстати, сортиментовозные платформы в Миассе тоже изготавливают собственными силами

◆ Наследие былых времен. Кстати, оба представленные на снимке автомобиля не тривиальной конструкции. На переднем плане полноприводный Eurocargo, а за ним... Когда-то это был опытный образец самосвала на сжатом метане: высокая спальная кабина AS (Active Space) от магистрального тягача Stralis, скрещенная с шасси Trakker'a (подробности в «КТТ» № 1/2021)



◆ Если наблюдать за процессом сборки издали и под таким углом, можно подумать, что IVECO никуда и не уходило...

◆ Процесс превращения автомобилей с колесной формулой 6x4 в 6x6: начало



место ведущему мосту, увеличивается высота рамы, устанавливается раздаточная коробка и т.д. и т.п.

Кстати, о раме. Она остается «родной» и отличается от ивековской по ряду показателей. Так, например, твердость её стали 650 МПа против 490 МПа у рамы Trakker. Высота лонжеронов у них одинаковая, 305 мм, а вот толщина разная. У «китайцев» суммарно 12 мм (8+4) со сплошным сэндвичем по всей длине

и дополнительным усилением в районе задней тележки. У Trakker этот показатель 10 мм. Приятно удивила миассцев и конструкция задней балансирной тележки. Речь в данном случае о поперечине балансирной тележки из штампованных профилей с дополнительной литой траверсой, расположенной под поперечиной, и еще одной трубчатой поперечиной, связывающей кронштейны балансира. В российских условиях

эксплуатации у итальянских машин этот узел вызывал немало нареканий – если лопалась поперечина, а такое случалось не раз, для того, чтобы её извлечь, приходилось разбирать всю заднюю часть тележки. Поэтому в Миассе пришлось разработать свою усиленную поперечину плюс устанавливать дополнительную для надежности. К слову, суммарная грузоподъемность задних мостов 32 т.



◆ Толщина лонжеронов рамы 8 мм плюс 4-мм вставка-усилитель по всей длине. Ширина рамы после кабины, в районе установки надстройки, одинаковая – 865 мм
◆ Усиленная конструкция поперечины балансирной тележки не опция, а стандартное заводское исполнение. Bravo, SAIC!



Раздаточная коробка от Zhuzhou Gear – аналог ZF VG2000/300



Задние ведущие мосты выдерживают нагрузку в 16 тонн каждый. Колесная база задней тележки 1400 мм. Количество листов в подвеске – 12, каждый толщиной 22 мм



Сразу два топливных фильтра с влагоотделителями



◆ Вместо балки передней управляемой оси – 10-тонный ведущий мост. Судя по всему, подвешен он уже на чувовских рессорах. Кстати, стабилизаторы поперечной устойчивости устанавливаются свои, равно как и рулевую тягу и сошку
◆ В моторном отсеке лицензионная рядная «шестерка» с системой топливоподачи common rail мощностью 480 л.с.



Стандартный объем шикарно сваренного алюминиевого топливного бака 400 л. По заказу можно установить стальные или алюминиевые баки емкостью 460, 600 и 800 л. Жаль, топливозаборник в стандарте без подогрева, приходится его менять



Горизонтальный воздушный фильтр с дополнительным предварительным фильтром циклонного типа расположен с правой стороны. Его конструкцию и местоположение в Миассе не меняют. А вот глушитель может быть выведен как наверх, так и горизонтально налево

В свою очередь, передний ведущий мост выдерживает «по паспорту» 10 т, а его технически допустимая нагрузка – 11,5 т. По количеству и толщине листов (пять по 22 мм) передняя подвеска копирует ивековскую. Разве что китайские рессоры немного короче, а следовательно, жестче. Для седельных тягачей запаса их прочности вполне достаточно, а вот для сортиментовозов и самосвалов больше подойдут изделия от АО «ЧМЗ». На чувовские рессоры при необходимости подвешивают и мосты задней тележки.

Поставщики карданных валов остались прежними. Это подмосковный «КарданВалСервис» и «Еврокардан» из Екатеринбурга. Впрочем, на тягачах, эксплуатирующихся в более щадящих условиях, карданы, идущие от «раздатки» до среднего моста, оставляют китайские. В зависимости от величины

колесной базы их укорачивают или, наоборот, удлиняют, устанавливая пром-опору. Вместо раздаточной коробки ZF VG2000/300 теперь используют её аналог ZQC2000 с дифференциалом и системой принудительной смазки. Выпускает ПК «Zhuzhou Gear», дочерняя компания Weichai Power.

Коробка передач носит клеймо Fast Gear. Это 12-ступенчатая МКП с двойным промежуточным валом, но в дальнейшем на грузовики планируют устанавливать также роботизированные коробки и даже ГМП. КП агрегируются с лицензионными моторами объемом 11 (450 л.с.) и 13 литров мощностью от 480 л.с. И тот и другой отвечают требованиям Евро-5.

На автомобили, которые теперь именуются просто АМТ с соответствующим цифровым индексом, предоставляется гарантия. В целом 12 месяцев или

100 000 км пробега, а на силовую линию – 24 месяца или 200 000 км пробега в зависимости от того, какое из обстоятельств наступит ранее.

Отдельно следует сказать, что ООО «АМТ N.V.» не намерено ограничивать свой модельный ряд лишь полноприводной техникой. Перспективная модельная линейка предприятия предусматривает выпуск широкой гаммы автомобилей полной массой от 12 до 90 тонн, с колесными формулами 4x2, 4x4, 6x2, 6x4, 6x6, 8x4, 8x8 и 10x10, включая тягачи для магистральных перевозок и машины для городского хозяйства. Стоит ли после этого удивляться тому, что уже в нынешнем году планируется выпустить 1200 автомобилей на базе SAIC и 3000 на базе JAC? Подобные объемы с прежним партнером Миассу и не снились. ■



◆ Если внешне кабины SAIC и IVECO издали спутать легко, то отличий в интерьере куда как больше
◆ Мощная защита радиатора и поддона двигателя

