

Орбиты IVECO-УралАЗ



В. Васильев

Дальнейшее развитие экономики России в последние годы стало сильным импульсом роста грузовых автоперевозок и как следствие увеличения спроса на разнообразные по типуажу автотранспортные средства. При этом высокая потребность наблюдается в специализированном подвижном составе, предназначенном как для местных, так и для междугородных перевозок. Всё это ставит перед машиностроителями страны непростые вопросы по расширению модельного ряда, повышению качества и улучшению потребительских свойств выпускаемой автомобильной техники.

Примером успешного решения этих задач может служить деятельность совместного российско-итальянского предприятия IVECO-УралАЗ. Начав свою деятельность в 1994 г. с отвёрточной сборки грузовиков арктического исполнения IVECO Magirus 330.30, уральским специалистам удалось создать автомобильное производство европейского уровня, в цехах которого выпускаются большегрузные автомобили всевозможных разновидностей. В справедливости данного утверждения автор этих строк смог убедиться лично, ознакомившись с работой СП.

Своя колея

Основной задачей предприятия является производство большегрузных автомобилей для ресурсодобывающих отраслей и строительного комплекса страны, способных работать в тяжёлых условиях эксплуатации. При этом изготовленные на IVECO-УралАЗ машины обладают рядом объективных преимуществ: гибкость комплектации, максимальная приспособленность машин к российским условиям эксплуатации, уменьшение стоимости за счёт программы замещения группы деталей отечественными аналогами, сокращение сроков поставки, поскольку производство расположено в России. Все базовые узлы и агрегаты грузовиков (двигатели, коробки передач, раздаточные коробки, ведущие мосты, рамы и т.д.) поступают на Урал из Европы, т.е. при сборке на заводах IVECO проходят самый жесткий контроль качества.

В настоящее время СП предлагает широкий спектр автомобилей с колёсными формулами 6x4, 6x6 (на их долю приходится две трети выпуска), 8x4 и 8x6. В этом списке находятся самосвалы и седельные тягачи, а также спецтехника

– трубовозы, лесовозы, сортиментовозы, хлыстовозы, контейнеровозы, пожарные машины, шасси, предназначенные под установку всевозможных технологических надстроек. В



**25-тонный самосвал
Урал-IVECO 6539**

настоящее время разрабатываются перспективные автомобили с колёсными формулами 6x2, 10x4 и 10x8. Взяв за основу итальянскую модель IVECO Trakker H, уральские конструкторы разработали ряд специализированных автомобилей, которых нет ни в производственной программе IVECO, ни в модельных рядах других европейских производителей. На их основе создаётся такое количество модификаций, которое диктует меняющаяся конъюнктура рынка.

Основное отличие машин Урал-IVECO от моделей, собираемых на заводах IVECO в Европе – максимальная приспособленность к эксплуатации в российских условиях. Речь идёт о подготовке топлива – на изготавливаемых СП машинах стандартно устанавливается сепаратор очистки топлива от воды и механических примесей, а также подогрев всех топливных фильтров и топлива в баке. Сохранять работоспособность автомобилей в суровых климатических условиях позволяют предпусковые подогреватели двигателя и независимые отопители кабины, обогрев аккумуляторной батареи и топливозаборника, изоляция турбины, забор теплого воздуха из-под кабины, топливные фильтры с подогревом, чехлы утепления моторного отсека и радиатора.

Кроме того, на все машины устанавливаются: защита поддона двигателя, датчиков мостов, фар, задних фонарей, решетки-радиатора, трубок-ресиверов, «сапуны» во внедорожном исполнении, усиленные буксирные крюки и т.д. Вместе с тем климатические особенности для автомобилей, выпускаемых СП, не имеют серьёзного значения, поскольку стандартное исполнение предусматривает эксплуатацию грузовиков в диапазоне от +45 до -45 С. Если этого окажется недостаточно, существует арктическая версия, обеспечивающая безотказное функционирование всех систем и при более низких температурах.

Сегодня грузовики оснащаются комфортабельными кабинами IVECO серии Stralis, которые производятся на площадях СП. Короткая версия Active Day (AD) рассчитана на двух человек, удлиненная – Active Time (AT) снабжается одной или двумя спальными полками.

В последние годы СП «ИВЕКО-УралАЗ» показывает неплохую динамику выпуска грузовиков. Так, если в 2006 г. предприятие изготовило 215 автомобилей, в 2007 г. – 379 экземпляров, то в нынешнем году этот показатель должен составить

800 машин. В 2009 г. на заводе планируют выйти на уровень 1356 единиц. Чтобы успешно справиться с такими объёмами выпуска, будет построен новый производственный корпус.

Вся королевская рать

По результатам работы «ИВЕКО-УралАЗ» в прошлом году лидирующие позиции в производственной программе предприятия заняли самосвалы, их доля составила 48% от всей выпущенной техники. Заказчики могут выбрать машины семейства Урал-IVECO 6539 (6x6 или 6x4) с одно- и двухскатной ошиновкой задних мостов, которые предназначены для транспортировки до 25 т насыпных грузов. Кроме этого, машины могут буксировать самосвальный прицеп с задней разгрузкой грузоподъёмностью 20 т. Грузовики оснащены рядным 6-цилиндровым 380-сильным турбодизелем IVECO F3B Cursor-13 рабочим объёмом 12,9 л, отвечающим экологическому стандарту Евро-3, и механической 16-ступенчатой коробкой передач ZF 16S151. На полноприводных версиях установлены двухступенчатая раздаточная коробка IVECO TC 2200 с понижающей передачей и передний ведущий мост с разнесённой главной передачей. Блокировкой снабжены межколёсные и межосевые дифференциалы задних мостов с разнесённой главной передачей. Передняя подвеска автомобилей 6x4 снабжена параболическими рессорами, а у разновидностей 6x6 – полуэллиптическими, задняя подвеска – рессорно-балансирная. Спереди и сзади установлены стабилизаторы поперечной устойчивости. Размер шин 12.00 R20 или 13 R22,5. Для повышения проходимости предлагаются односкатные шины 395/85 R20, 525/65 R20,5 или 1300x530-533 ВИ-3. Рулевое управление оснащено гидроусилителем, пневматическая тормозная система – двухконтурным пневмоприводом. В стандартную комплектацию входят антиблокировочная система тормозов ABS с электронным ограничителем тормозного усилия EBL. Вместимость топливного бака – 300 или 500 л. Полная масса у одиночного самосвала составляет 38,5 т, его колёсная база – 3500+1390 мм.

На самосвалы Урал-IVECO монтируются платформы различных конструкций, в морозную погоду обогреваемые выхлопными газами. Так, образец ковшового типа с задним откидным бортом (или без него) объёмом 12,8 м³ хорошо при-



Седельный тягач
Урал-IVECO 653911



Четырёхосный сортиментовоз
Урал-IVECO 653920

**Сортиментовозный
автопоезд**

способен для перевозки всех типов насыпных грузов, включая скальные породы. Альтернативой для соответствующих грузов может служить 15-кубовая платформа прямоугольного типа, оснащаемая по желанию клиента сдвижным тентом. Потребителям на выбор предлагаются самосвальный кузов собственной разработки, либо выпущенный по лицензии итальянской компании *Cantoni*, откуда поступает комплект панелей, который на сварочных стендах превращается в готовое изделие. Надо сказать, что самосвальные установки могут оборудоваться гидроприводом итальянских фирм *Vinotto* или *Penta*. Телескопический гидроцилиндр переднего расположения позволяет опрокинуть платформу на угол 60°.

СOLIDНУЮ часть выпуска СП составляют седельные тягачи семейства Урал-IVECO 6339 с колесными формулами 6x4 и 6x6. Модель с обозначением Урал-IVECO 633911 способна буксировать самосвальные полуприцепы грузоподъемностью до 42 т, цистерны различного назначения, полуприцепы для перевозки лесного сортимента весом до 39 т, полуприцепы для перевозки колёсной и гусеничной техники массой до 60 т и т.д. На машинах применяются седельные устройства фирм *Jost* или *КЗКТ*. Высота их расположения – от 1350 до 1885 мм. Машины комплектуются турбодизелем *Cursor-13* мощностью 380 л.с. и механической 16-ступенчатой коробкой передач *ZF*. На тягачах Урал-IVECO-63391 смонтировано гидравлическое оборудование фирмы *Vinotto* (Италия) для управления механизмами подъёма трапов прицепа и питания лебёдки, обеспечивающей самопогрузку неисправной или обездвиженной техники.

Седельный тягач Урал-IVECO 633913, допускающий нагрузку на седельно-сцепное устройство до 22 т, способен транспортировать полуприцеп полной массой до 78 т. Автомобиль может также оборудоваться дизелем *IVECO F3B Cursor-13* с увеличенной до 440 л.с. мощностью. На полноприводных моделях установлены двухступенчатая раздаточная коробка и передний ведущий мост с разнесённой главной передачей. Грузовики могут комплектоваться односкатными широкоприфильными шинами с вездеходным рисунком протектора.

Учитывая, что в последнее время широкое распространение получила скандинавская технология лесозаготовки, заменяющая хлыстовую вывозку, «ИВЕКО-УралАЗ» преимущественно выпускает сортиментовозы. Наибольшим спросом у по-

требителей пользуются два варианта автопоездов: седельный тягач с 12-метровым сортиментовозным полуприцепом и сортиментовоз с прицепом, имеющим площадку длиной 6–10 м. Машины этого типа рассчитаны на транспортировку до 50 м³ древесины, общая масса автопоезда составляет 74 т.

Полезная нагрузка сортиментовозов серии Урал-IVECO 633920 с колесными формулами 6x4, 6x6 и 8x4 составляет соответственно 20 и 26 т, а полная масса буксируемых прицепов достигает 30 т. Величина колёсной базы – 4200+1390 или 4900+1390 мм. В моторном отсеке расположен двигатель *Cursor-13* мощностью 380 или 440 л.с. На раме смонтирована прочная платформа, оборудованная четырьмя (у автомобилей 6x4, 6x6) или шестью (у машин 8x4) парами откидных коников. Максимально за рейс машины способны транспортировать две пачки лесного сортимента длиной по 4 м, и одновременно буксировать прицеп ещё с двумя 4-метровыми пачками. В этом случае полная масса автопоезда составляет 55 т.

В свою очередь лесовоз Урал-IVECO 633930 с колёсной формулой 6x6 и 380-сильным двигателем работает в тандеме с двухосным прицепом-ропуском, имеющим складное дышло. В этом случае полезная нагрузка достигает 43 т, а длина перевозимых хлыстов – 27 м. Масса груза, приходящаяся на коник тягача составляет 20 т, на коник прицепа-ропуски – 18 т. При необходимости лесовозные маши-

**Трубоплетевозный автопоезд
в составе тягача Урал-IVECO 633900
и прицепа-ропуски**



Шасси под установку надстроек
Урал-ИВЕКО 633903



Контейнеровоз
Урал-ИВЕКО 633941
с системой Winch Truck

ны оснащаются гидроманипуляторами для погрузки и разгрузки транспортируемых материалов.

Для газовиков и нефтяников весьма интересен трубоплетевозный автопоезд в составе тягача Урал-ИВЕКО 633900 (6x6) и двухосного прицепа-ропуска САВ 9042-0000020. Его максимальная грузоподъемность достигает 42 т, размеры перевозимых труб находятся в границах: диаметр от 500 до 1420 мм, а длина – до 36 м. Полная масса автопоезда достигает 57,5 т, нагрузка на коники тягача – 22,5, прицепа – 20,5 т. В незагруженном состоянии прицеп-ропуск транспортируется на платформе тягача.

Производство специальных автомобилей для установки разнообразных надстроек и крупногабаритных грузов ведётся на СП с 2005 г. Базовым для этой цели стало шасси Урал-ИВЕКО 6339 с колесными формулами 6x4 и 6x6. Широкий диапазон грузоместимости автомобиля определяют величина колёсной базы от 3500 до 6050 мм и монтажная длина рамы от 5935 до 9500 мм. Полная масса машины, комплектуемой дизелями Cursor-13 мощностью 380 и 420 л.с., составляет 38,5 т. На базе данной модели выпускаются контейнеровозы Урал-ИВЕКО 633940 (6x6) и Урал-ИВЕКО 633941 ((6x4, 6x6). Автомобили с колёсной базой 4205+1380 мм и грузоподъёмностью 20 т успешно справляются с перевозкой стандартного 20-футового контейнера. Полезная нагрузка контейнеровоза Урал-ИВЕКО 633943 достигает 33,5 т.



Аэродромный
пожарный
автомобиль
AA-12/60

Также внимания заслуживают модели Урал-ИВЕКО 633940 и Урал-ИВЕКО 633941, оборудованные механизмом Winch Truck, рассчитанным для погрузки и перевозки различных длинномерных грузов: технологических контейнеров, цистерн, вагончиков и пр. Устанавливаемая на автомобиле лебёдка с тяговым усилием до 27,2 т, может быть как с механическим, так и гидравлическим приводом. Платформа шириной 2,7 м изготавливается, в виде сплошного металлического настила с небольшим наклоном назад и роликом в хвостовой части для затаскивания грузов. Величина колёсной базы составляет 6050+1390 мм.

В прошлом году «ИВЕКО-УралАЗ» и ОАО «УралПожтехника» из Миасса создали аэродромный пожарный автомобиль AA-12/60. Сочетание таких важных для аэродромной техники качеств, как динамика и грузоподъёмность предопределили использование базового шасси IVECO Trakker (6x6), доработанного на «ИВЕКО-УралАЗ». По требованию заказчика колёсную базу шасси увеличили до 4900 мм, изменили передаточные числа ведущих мостов, смонтировали дополнительную защиту трансмиссии и других элементов автомобиля. На автомобиле установлен двигатель мощностью 380 л.с. Технические характеристики шасси позволили разместить 12 т огнетушащих жидкостей, а также специальное пожарное оборудование компаний WILO (Германия), TFT (США) и ЭФЭР (Россия).

Новинкой уральского предприятия является шасси «Урал-Ивеко-633903» с колёсной формулой 8x6, в конструкции которого применена подкатная подъёмная ось. Её установка не позволила улучшить технические параметры базового автомобиля (6x6): увеличить грузоподъёмность до 34,5 т, длину монтажной базы – до 9,5 м. При этом автомобиль по своим габаритным размерам и осевым нагрузкам полностью соответствует требованиям эксплуатации транспорта на дорогах общего пользования, а благодаря подъёму оси, способен преодолевать и бездорожье. Важно, что неведущая ось фирмы «ВРW» снабжена пневматической подвеской и подруливающими колёсами. Они блокируются из кабины водителя при движении задним ходом и при достижении скорости свыше 30 км/ч, а подъём осуществляется автоматически или принудительно. В итоге, например, на четырёхосном шасси удалось разместить полнокомплектный цементировочный комплекс, который ранее размещался на пяти грузовиках других марок. По мнению специалистов, аналогов такому оборудованию в России пока нет.