



## РАСШИРЯЯ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД

Старейшее в России совместное предприятие «ИВЕКО-АМТ», выпускающее тяжелые грузовики, уже два года находится под действием западных санкций. Как в этих условиях удалось сохранить автозавод и что ждет его в перспективе?

Из всех закрывшихся после февраля 2022 года автозаводов по выпуску иностранных грузовиков в России, наверное, сложнее всего было вернуть к жизни «ИВЕКО-АМТ» из Миасса. Главная причина – там выпускали полноприводные тяжелые грузовики с колесными формулами 6x6, а также 8x8 и 10x6, 10x10. Понятно, что ныне на этот автозавод легко «навесить всех собак» за выпуск техники якобы двойного назначения. При этом вина «ИВЕКО-АМТ» была лишь в том, что в 1994 году завод открыли именно под выпуск полноприводных Magirus-Deutz 6x6. Он же IVECO 330.30 ANW или «ИВЕКО-УралАЗ 330.30». Грузовики Magirus-Deutz, в том числе и самосвалы 290D26K 6x4, очень хорошо зарекомендовали себя в середине 70-х на строительстве БАМа, в Сибири, на Дальнем Востоке. Причем владель-

цем третьей части акций совместного предприятия, кроме итальянцев из IVECO и АЗ «Урал», было вовсе не Министерство обороны России, а «ГАЗПРОМ». За 30-летнюю историю совместного предприятия не было случая, чтобы его грузовики участвовали в парадах Российской армии. Тягачи «ИВЕКО-УралАЗ 330.30» с трамами перевозили тяжеленные бульдозеры и экскаваторы по более чем сложным дорогам или вообще без них, полноприводные самосвалы работали на самых начальных этапах сибирских строек, вездеходные автопоезда круглый год вывозили хлысты с самых дальних лесных делянок. Работы для этих машин хватало... И не было никакой необходимости делать из этих груженков тягачи-танковозы или ориентировать их под буксировку артиллерийских систем. Для выпуска подобных армейских автомобилей

в России были и есть другие заводы. Так как же теперь, без итальянцев, удалось перезапустить этот автомобильный завод?

### Развод по-итальянски

У нас любят называть грузовики «ИВЕКО-УралАЗ»/«ИВЕКО-АМТ» наследниками Magirus. Да, наследники... Однако на самом деле между теми «Магирусами» из германского Ульма и тяжелыми грузовиками IVECO Trakker, которые потом по лицензии собирали в Миассе, была огромная пропасть. И в конструкции, и в технологиях. Сейчас можно сказать: просто замечательно, что мы не зациклились на выпуске этих «капотников». И даже вообще крамольное, что не получилось запустить производство дизелей V8 и V10 с воздушным охлаждением Deutz F8L и F10L в Кокчетаве. С капотной компоновкой не было бы возможности выпускать «четырёхосники» 8x4, 8x8 и тем более 10x10. И перспектив у «воздушника» оставалось совсем немного.

Уже весной 1997 года в Миассе начали выпускать бескапотный

«ИВЕКО-УралАЗ-6329», с кабиной IVECO TurboStar и 14-литровой рядной «шестеркой» жидкостно-охлаждения IVECO 8210.42K на 370 л.с. А с 2004 года на грузовики СП «ИВЕКО-АМТ» начали устанавливать современные кабины IVECO Trakker и двигатели Cursor13. Сейчас можно только сказать спасибо итальянцам за такую помощь, за науку. Плодотворное было сотрудничество! С другой стороны, за почти 30 лет работы «ИВЕКО-УралАЗ», а потом «ИВЕКО-АМТ» очень эффективно укрепляли репутацию итальянцев в России. Все же магистральные грузовики IVECO Stralis не были в большом почете у российских перевозчиков, а строительные IVECO Trakker уважали. И во многом уважали именно собранные в Миассе «Тракеры» за качество и за насыщенность российскими опциями.

Однако еще не закончился февраль 2022 года, как в Турине разорвали сотрудничество с «ИВЕКО-АМТ», полностью прекратили поставки агрегатов и комплектующих. При этом кому, как не партнерам с Апеннинского по-



**Пока основной мотор – Cursor13, мощностью от 450 до 560 лошадиных сил**

лустрова было точно знать о гражданской специфике применения миасских вездеходов. Другие западные компании уходили «мягче», старались выполнить все договорные обязательства. А в августе 2022 года компания IVECO вышла из состава акционеров предприятия ООО «ИВЕКО-АМТ». Так было образовано ООО «АМТ N.V.». Но о продолжении сборки именно IVECO Trakker не могло быть и речи. Предприятие стояло на грани катастрофы, практически в шаге от закрытия. При этом необходимо было сохранить коллектив – 225 высококвалифицированных рабочих, 120 конструкторов, технологов и других ИТР. Как-то решить проблемы клиентов, которые разместили заказы еще до начала СВО, и фактически остались без машин. Выполнить задачу по сохранению сервиса и обеспечения запчастями ранее изготовленных грузовиков IVECO Trakker.

### Смена партнера

Сразу после ухода итальянцев стали искать других партнеров, которые были бы близки технологически и по



**Топливные баки алюминиевые или стальные. И обязательно резервуар AdBlue**

модельному ряду к IVECO Trakker. Конечно, нового партнера начали искать в Китае. У КНР сейчас все же вторая по уровню развития экономика мира, а еще есть общие с РФ границы, налажена логистика... Предложений было более чем достаточно, но ближе всего к автомобилям «ИВЕКО-АМТ» оказалось совместное китайско-итальянское предприятие SAIC-IVECO Hongyan (САИК ИВЕКО ХонгЯн). Обратите внимание на аббревиатуру SAIC. Это один из крупнейших автомобилестроительных холдингов в Китае. В его составе есть совместные предприятия по выпуску легковых автомобилей: SAIC Volkswagen, SAIC GM, SAIC Passenger, SGMW, SAIC Maxus, Shanghai Sunwin. То есть выпускают как лицензионные автомобили, так и своей разработки. За выпуск тяжелых грузовиков отвечали SAIC-IVECO Hongyan и Nanjing IVECO, потом их объединили, осталась только SAIC-IVECO Hongyan.

Краткая история SAIC-Hongyan. Компания создана в 1965 году, штаб-квартира находится в Чунцине. Первые выпускаемые



**Зона сборки здесь сравнительно небольшая, но может идти на двух-трех линиях**



**Есть три варианта размещения глушителя, но почти всегда выхлоп вверх**



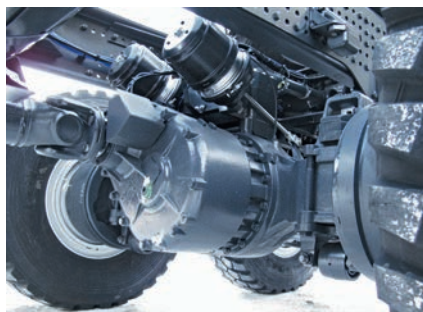
**Воздушный фильтр двухступенчатый, а снизу – полезный противопылевый циклон**



**Забор воздуха в фильтр прямо из-под крыши. Оптимально для вездехода!**



**В топливной системе два фильтра предварительной очистки солярки**



**У межосевого дифференциала первого ведущего моста обязательно есть блокировка**



**Производители мостов разные, но конструктивно мосты схожи**



**Здесь, похоже, пятисателлитный планетарный ступичный редуктор**

грузовики – лицензионные французские военные Berliet. В 1983-м началось сотрудничество с MAN и с австрийской Steyr. Обратите внимание на годы. Это период, когда взаимоотношения СССР и КНР были у самого дна. Во многом под эту конфронтацию Запад давал и деньги, и технологии. Сейчас, слава Богу, отношения с Китаем совсем другие. В 2007 году основано совместное предприятие SAIC IVECO Hongyan Commercial Vehicle со значительным преобладанием китайского капитала. Там выпускали грузовики с использованием агрегатов и кабин IVECO Trakker и Stralis. Однако осенью 2021-го, на фоне постковидной ситуации в мире и рухнувших продаж грузовиков, итальянцы ушли из состава учредителей. Так из названия компании исчезло упоминание об IVECO.

Завод рассчитан на выпуск 80 тысяч тяжелых грузовиков в год и построен по аналогии с заводом IVECO в Мадриде. Именно в столице Испании, а не в Турине или германском Ульме уже давно собирают Trakker и Stralis. На SAIC Hongyan в последние годы выпускают около 15 тысяч автомобилей в год, из них около 10 тысяч идет на внутренний рынок, остальные на экспорт. Понятно, что китайцы были более чем заинтересованы в поставках своих грузовиков в Россию.



**«Раздатки» производства Zhuzhou Gear – практически аналог ZF VG2000/300**



**Коробки передач – 12-ступенчатые Fast Gear 12JSDX220TA на момент 2200 Н·м**

Между тем мы толком и не знали о существовании SAIC IVECO Hongyan. Хотя в конце двухтысячных в России продавались трехосные самосвалы Nanjing IVECO и IVECO Ling Ye. Где-то в 2015 году московское представительство IVECO пыталось продвигать тягачи и самосвалы IVECO 682, то есть практически SAIC IVECO Hongyan. Более поздняя попытка состоялась на Ваума СТТ Russia 2021, где показали самосвал полной массой 33 тонны IVECO Hongyan Genlyon 6x4, с двигателем Cursor 9, мощностью 350 л.с. Примерно в это же время начались поставки в Россию седельных тягачей Hongyan Genlyon 420 6x2 LNG, работающих на сжиженном природном газе, с баллоном-термосом. Но суммарные объемы продаж этих автомобилей не дотяги-

вали даже до сотни экземпляров. А вот после февраля 2022-го китайцам очень кстати пришлось «развод» с IVECO. У SAIC-Hongyan появился хороший шанс закрепиться на нашем рынке.

А что дает для AMT N.V. партнерство с SAIC-Hongyan? Во-первых, это технологически близкая компания. Во-вторых, китайцы предоставили возможность не только использовать их конструкторские наработки (то есть выпускать на основе лицензии необходимые модели), но и производить грузовики в особом исполнении на усмотрение инженеров из Миасса. И третий момент: при ближайшем знакомстве с продукцией SAIC-Hongyan выяснилось, что автомобили сделаны очень добротно, а по прочности «ходовки» даже превосходят IVECO Trakker. Опять-таки, пла-



**На шасси 6x4, 6x6, 8x4 и 8x8 можно монтировать самые разнообразные надстройки**



**Лесовозы – традиционное исполнение для вездеходов «ИВЕКО-УралаЗ» и AMT N.V.**



**Седельные тягачи наиболее эффективны и универсальны по применению**



У раздаточных коробок Zhuzhou Gear несколько моделей и несколько вариантов исполнения под любые условия эксплуатации



У передних ведущих мостов прочная литая стальная балка, мощный шкворневой узел. Оттого и нагрузку держат 9-10 тонн на ось

тежи привязаны к курсу достаточно стабильного юаня, а не к коварному доллару или евро.

### Новая стратегия развития

Сейчас, при альянсе AMT N.V. с SAIC-Hongyan появилась возможность создания более гибкого модельного ряда, чем при работе с итальянцами. При этом, допустим, в сегмент «среднетоннажников» заходить не собираются, хотя это, возможно, увеличило бы количество заказов, сделало бы автозавод более устойчивым к изменениям на рынке грузовиков. Нынешняя стратегия AMT N.V. близка к стратегии Scania, где не выпускают грузовики полной массой менее 16 тонн.

Ранее СП «ИВЕКО-АМТ» выпускало грузовики полной массой от 26 до 43 тонн, преимущественно с колесными формулами 6x4, 6x6, 8x4, 8x6 и 8x8. Двухосные вездеходы Eurocargo 4x4 и «пятиосники» Trakker 10x10 были большой редкостью. В Россию поступали и те IVECO Trakker, которые изготовлены в Мадриде, более-менее с учетом особенностей российской эксплуатации. Однако у автомобилей, изготовленных на СП «ИВЕКО-АМТ», был более широкий выбор вариантов колесной базы, проводилась максимальная адаптация под конкретную надстройку и оборудование, применялись агрегаты, которые позволяют получить еще более качественные характеристики грузовика. К примеру, использовали германские ведущие мосты Kessler или венгерские RABA, которые итальянцы не применяли.

Теперь в планах автозавода увеличить полную массу «трехосников» 6x4 и 6x6 до 51 тонны, у грузовиков 8x4 и 8x8 до 60 тонн. Кроме того, в разработке находится шасси 10x10 с дополнительной приводной осью на регулируемой пневмоподвеске. А его вариант

с разрезной рамой и дополнительной высокой вставкой в средней части будет иметь полную массу до 71 тонны. Это значит, что эмблему AMT на дверях будут носить не только строительные самосвалы, но и внедорожные майнинговые. На новое шасси будут монтировать более тяжелое оборудование для нефтяников и газовиков, появятся новые автокраны и лесовозные автопоезда.

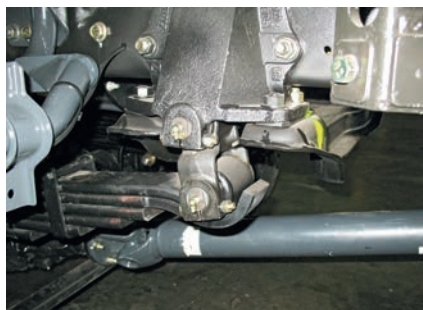
Для столь серьезного увеличения полной массы грузовиков необходима комплексная работа. Например, рама, которую, поставляет SAIC-Hongyan, имеет лонжероны высотой 305 мм с полками по 80 мм. У чистопородного IVECO Trakker рама была даже чуть выше – 309x80 мм, но она одинарная, с толщиной профиля 10 миллиметров. У «китайцев» рама сделана на всю длину по схеме «лонжерон в лонжероне», то есть 8 мм плюс еще 4 мм. Кроме того, рама с локальными усилителями. Два лонжерона 8+4 мм – основной вариант исполнения рамы, но есть еще один – 8+8 мм. Кроме того, здесь применяют высокопрочную легированную сталь с гарантированным пределом прочности 800 Н/мм<sup>2</sup>. Если у Trakker спереди рамы, в траверсе был только один буксирный шкворень, то у рамы SAIC-Hongyan их два.

В задней подвеске используют усиленный стальной литой балансир с дополнительной жесткостной траверсой. Расстояние между осями задних мостов увеличенное – 1400 или 1530 миллиметров, у IVECO Trakker было 1390. То есть на задние оси грузовика могут быть смонтированы не только по паре шин размером 12 R20, но и огромные однооскатные 16 R20 с протектором «ёлкой». Совершенно гениальное решение – четыре стремянки на каждой стороне балансира вместо двух. Очень надежно! Однако оборотной стороной

такого исполнения рамы и элементов подвески является увеличенная высота монтажа надстроек. На шинах 315/80 R22,5 высота полки рамы 1250 мм, на любых других идет увеличение высоты. К примеру, на однооскатных «вездеходовских» шинах 425/85 R21 добавляется 85 миллиметров. Минимальная высота установки седельно-сцепного устройства – 1406 мм, это в том случае, если тягач тоже «обут» в шины 315/80 R22,5.

По нагрузкам на оси грузовики SAIC-Hongyan сборки AMT N.V. тоже оказываются предпочтительнее IVECO Trakker. Там были передние ведущие мосты на 9 тонн, а у миасских грузовиков есть оси и на 9, и на 10 тонн. Еще круче ситуация с задними ведущими мостами. AMT N.V. использует мосты с нагрузкой 13, 16 и даже 20 тонн. Вот так и набирается, допустим, на шасси 8x8 полная масса в 60 тонн: 10+10+20+20. Некоторые модели, в том числе и на 20 тонн, изготавливает SAIC-Hongyan, но преимущественно – Shaanxi Hande Axle. Передаточные числа на выбор, с учетом будущей работы: от 4,2 до 5,7. Мосты, естественно, со ступичными планетарными редукторами, с блокировкой межколесных и межосевого дифференциалов. Мосты SAIC-Hongyan могут быть с клиновым разжимом тормозных барабанных механизмов, но у мостов Hande Axle применяются только простые и надежные разжимные кулаки.

В планах автозавода не только расширение производства тяжелых внедорожных грузовиков, но и выпуск более легких дорожных моделей, в частности двухосных. Планируют выпускать грузовики с колесной формулой 6x2, в том числе и под тандемную сцепку, а также «трехосники» 6x4 с пневмоподвеской



**Пальцы передних рессор надо смазывать. Периодичность – от условий эксплуатации**



**Даже на передних мостах применяются разжимные тормозные кулаки. Надежно!**



**Блок подготовки воздуха – лицензионный Knorr-Bremse, изготовлен в Китае**

ведущих осей. Тем самым завод станет более устойчивым к колебаниям спроса.

### Новый каркас, новый фасад

Конечно, решающим фактором при создании альянса AMT N.V. и SAIC-Hongyan стала общая итальянская родословная. Еще в 2004 году на миасские грузовики начали устанавливать современные кабины IVECO Trakker и дизели IVECO Cursor13 Евро-3. Позже под сварку и окраску кабин IVECO Trakker на «ИВЕКО-АМТ» открыли собственное производство, вплоть до линии катафорезного грунтования, с полным погружением кабины в череду технологических ванн. Катафорез – очень серьезное и дорогое дело, зато многократно повышающее стойкость кабины к коррозии. Однако у SAIC-Hongyan несколько другие кабины IVECO: не Trakker шириной 2300 мм снаружи, а Stralis, шириной 2500 мм. Именно эти комплектные кабины сейчас привозят из Китая в Миасс. Напомним, что широкие кабины на самосвалах и строительной технике применяет Scania. Подобная унификация помогает сократить расходы на производство и эксплуатацию. Да и между «старой» кабиной Trakker и новой SAIC-Hongyan различий совсем немного. Да, светотехника другая, но даже бампер остался стальным, трехэлементным, самым правильным для вездеходов. Причем фасад свой, оригинальный, не похожий ни на привычный IVECO Trakker образца 2013 года, ни на нынешний европейский IVECO T-Way с узкими блок-фарами. Нет совершенно ненужных на наших Северах дополнительных стекол в дверях. В интерьере – схожая панель приборов, практически точная копия «ивековских» кресел, а также комбинация приборов. Так что для

водителя все будет знакомо. Особенность кабин именно у AMT N.V. – дополнительная теплоизоляция и три варианта фен-«автомонок»: один мощностью 2 или 4 кВт, другой – самый жаркий и надежный вариант, это две двухкиловаттные печки.

### В перспективе – не только 13 литров

В 2024 году исполняется 20 лет с начала применения рядных «шестерок» IVECO Cursor13 на грузовиках совместного предприятия. Был бы мотор плох для российской эксплуатации, не протянул бы столько лет на конвейере. Причем, Cursor13, который сейчас поставляет AMT N.V., мотор уже другого поколения. Раньше была линейка двигателей Cursor8, Cursor10 и Cursor13 соответствующего объема, теперь Cursor9, Cursor11 и Cursor13. Различия между ними очень большие. Несмотря на то, что у современного мотора Cursor13 объем остался неизменным 12,88 литра, это практически другой двигатель. Блок цилиндров и головка серьезно доработаны. Если на прежних моторах применяли электронно-управляемые насос-форсунки, то на современных топливная система Common Rail. Эти моторы разрабатывала компания FIAT Power Train (FPT Industrial) под нормы Евро-6, поэтому у них давление впрыска топлива до 2200 бар. Однако в Россию поставляют Cursor13 Евро-5 с меньшим давлением и нейтрализацией по технологии SCR с AdBlue. На всех двигателях Cursor13 установлен моторный тормоз IVECO Super Engine Brake, который на 30% эффективнее прежней версии.

Диапазон мощности 13-литрового мотора от 450 до 560 лошадиных сил, крутящий момент от 2000 до 2500 Н·м при 1100-1500 об/мин. Вспомните про «воздушники» Deutz на 290 л. с.

и 800 Н·м. Кстати, о силах. Как думаете, с какими моторами последнее время выступает на гонках серии «Дакар» команда голландца Жерара де Роя? Та, что гоняется на капотных IVECO и уже трижды побеждала? А если и не побеждала, то занимала призовые места. Правильно, на Cursor13! А ведь с мощностью менее 1000 л. с. и 4500 Н·м с 13 литров объема, сейчас ни на «Дакар», ни на «Шелковый путь» не стоит даже заявку подавать. Кроме того, новая российская команда UralMotorSport, на спортивный «Урал» для ралли-рейдов также поставила IVECO Cursor13. Понятно, что двигатели для спорта доводят и форсируют в исследовательском центре FIAT Power Train в Швейцарии. Но в основе этих чемпионских моторов именно серийные двигатели. И, как говорить, «под занавес»: все современные моторы семейства Cursor сделаны не во Франции, как было раньше, а в Китае. Там построены два больших моторных производства. Из Китая моторы везут в Мадрид, на сборочный конвейер IVECO, и также из КНР Cursor13 привозят в Миасс. На шильдике блока есть надпись SAIC FIAT Power Train Hongyan.

С учетом будущей эксплуатации для грузовиков AMT N.V. разработан особый «северный» пакет опций,



**Рама сделана по схеме «лонжерон в лонжероне»: 8+4 мм или даже 8+8 мм**



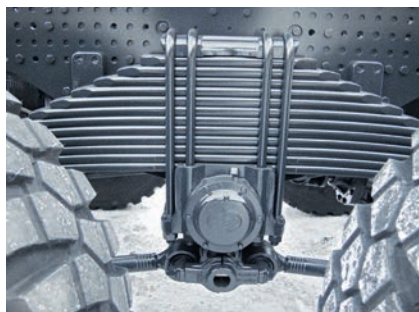
**Тормозные энергоаккумуляторы «спрятаны» высоко в лонжеронах рамы**

рассчитанный на 45-градусные морозы. Это предпусковой подогреватель и дополнительный «Северс» на 220 В, обязательно печка-«автономка», морозоустойчивые шланги, обогрев топливозаборника, фильтра-отстойника топлива и топливной магистрали (terhmoline). Есть утеплительные стеганные чехлы на двигатель и радиатор, под решетку радиатора и на АКБ.

На машины дорожной гаммы будут устанавливать не только Cursor13, но и Cursor11 мощностью 450 л. с. и 2000 Н·м. На двухосные, в том числе и на полный привод, планируют ставить Cursor9 с 320 л. с. Будет и газовая версия мотора, под сжатый метан: 13 литров, 480 л. с. и 2200 Н·м, причем машины будут полноприводными – 6x6 и 8x8. Такое сочетание (метан и полный привод) в Китае не встречается, это полностью разработка инженеров из Миасса. И совершенно невообразимая вещь – планируется освоить выпуск тяжелых грузовиков AMT N.V. с электрическими двигателями. Посмотрим, как эти планы станут реализовываться...

### **Замену нашли быстро**

Так получилось, что в последнее время весь российский грузовой автопром очень сильно зависел от продукции ZF Friedrichshafen. Можно сказать, что



**Четыре стремлянки на каждую рессору балансира – очень надежное решение!**

в конце 2000-х, начале 2010-х годов сокращалось свое производство коробок передач в расчете на полную замену коробками ZF, в частности, 16-ступенчатыми ZF Ecosplit. Споры нет, классные коробки! У Камского автозавода свое производство коробок передач ZF Ecosplit с локализацией под 70% и даже выше, но все же сохранен и выпуск «камазовских» КП. Только продавать их на сторону «КАМАЗу» нет резона. Коробки ZF германской сборки шли на конвейер Минского автозавода, на АЗ «Урал», их использовали и на «ИВЕКО-АМТ». Однако это все в прошлом... Казалось бы, в нынешней ситуации можно закупать коробки ZF в Китае, там есть свои заводы, но вполне предсказуемо, что это не понравится в Германии. Таким образом, по совокупности причин, на нынешние грузовики AMT N.V. ставят коробки Fast Gear, которые выпускает Shaanxi Fast Auto Drive Group. Эта компания – главный производитель коробок для тяжелых грузовиков в КНР, ежегодно выпускает более полумиллиона КП различных моделей! Коробки изначально лицензионные, американские Eaton Fuller. С американцами Fast Gear сотрудничает с 1984 года, понятно, что за это время их серьезно модернизировали.

Все 12-ступенчатые коробки Fast Gear выполнены по следующей схеме:

основная коробка 6-ступенчатая, а далее количество передач в два раза увеличивает понижающий редуктор-демультипликатор. Причем демультипликатор не планетарный, а с обычной парой шестерен. То есть конструкция Eaton Fuller в корне отличается от 12-ступенчатых коробок Scania и Volvo, где есть повышающий редуктор с двумя рядами, трехступенчатая основная коробка и за ней – планетарный демультипликатор, у AMT N.V. на «рычаге» это выглядит так – 6 передач и пневмоклавиша, управляющая диапазонами демультипликатора. Управление коробкой – на тросах. Интересная особенность конструкции КП Eaton Fuller и, соответственно, китайских коробок – два горизонтальных промежуточных вала. Поток мощности с первичного вала раздваивается на эти промежуточные валы и соединяется на вторичном вале, а дальше передается на демультипликатор. Благодаря двум провалам меньше нагружены подшипники и зубчатое зацепление шестерен, и есть возможность сделать коробку несколько короче. Шестерни прямозубые и значит, нет осевой составляющей нагружающей подшипники. Подшипники валов преимущественно роликовые, более надежные и долговечные, чем шариковые. Еще одна особенность – в коробке нет подшипников качения между шестернями этих шести передач и вторичным валом, то есть каких-то иголок или роликов. Коробка собрана в едином литом чугунном картере – очень прочный корпус. Судя по отзывам наших перевозчиков, коробка Fast Gear – один из самых бесперебойных агрегатов на «китайцах». А кроме надежной конструкции у КП Fast Gear есть еще одно важное достоинство – демократичная цена. При желании в Интернете можно найти



**Передние неведущие управляемые мосты поставляют тоже в нескольких исполнениях по осевой нагрузке**



**Самосвальные установки могут быть производства самого AMT N.V., там их успешно выпускают около 10 лет**



**Правильный фасад: трехэлементный стальной бампер и боковые дефлекторы**



**Кресла и весь интерьер SAIC-Hongyan не хуже, чем на прежних IVECO Trakker**



**Панель приборов выгнута «чайкой» – все кнопки и клавиши под рукой у водителя**

сколько стоит коробка ZF и сколько стоит лицензионный Eaton Fuller.

По крутящему моменту мотора коробка Fast Gear 12JSDX240TA рассчитана на 2400 Н·м и предназначена для Cursor13 мощностью 560 л. с. или для тяжелых условий эксплуатации. Более «легкая» коробка 12JSDX220TA на 2200 Н·м ориентирована на работу с Cursor11. Есть еще одна механическая КП – 12JSDQXL320TA, она вообще на 3200 Н·м. Получается, что Fast Gear предоставил большой выбор коробок, с хорошим запасом. Обычный диапазон чисел от 12,1 на первой передаче до 0,78 на 12-й. Здесь китайская коробка несколько проигрывает ZF Ecosplit на низших передачах. В перспективе – установка роботизированной коробки F12JZ24A, это «автомат» именно от Fast Gear, не китайская лицензионная ZF Traxon.

Для потребителей техники АМТ большое значение имеет отбор мощности для привода надстроек. Здесь есть различные варианты. Редкий для России «сэндвич», который ставится между двигателем и коробкой, обеспечивает отбор момента до 2000 Н·м, причем допускается работа КОМ при движении автомобиля. Есть отбор от коробки передач на 500 или 700 Н·м с разными передаточными числами и направлением вращения.



**Летом 2024 года планируется начать сварку кабин из китайских деталей и окраску**

Есть КОМ для установки на раздаточную коробку, отбираемый момент до 1500 Н·м. Кстати, на грузовики 6x6 и 8x8 ставят китайские раздаточные коробки ZQC2000 производства компании Zhuzhou Gear. Как говорят, это практически аналог «раздатки» ZF VG2000/300. Более мощную Zhuzhou ZTC282, аналог ZF VG2400/400, используют для шасси с 560-сильным Cursor13. «Раздатки» идут в разных исполнениях: с дифференциалом или без него, с принудительной смазкой или с обычным разбрызгиванием.

### Качество и локализация

Почти весь 2022 год на АМТ N.V. потратили на отлаживание связей с потенциальными партнерами, анализировали конструкцию и применяемые агрегаты грузовиков различных марок, работали с адаптацией надстроек. И, конечно, все же обеспечивали выпуск заказанных ранее грузовиков. В 2022 году изготовили 226 автомобилей, в 2023-м реализовано 758, а на 2024-й запланирован выпуск 1300 автомобилей. Нынешний модельный ряд состоит из полноприводных «трехосников» и машин 8x8. Преимущественно это седельные тягачи и самосвалы – по 35-40% от общего выпуска, на третьем месте – сортиментовозы. Остальное – шасси под различные надстройки. Наладили работу с клиентами и дилерами – сейчас дилеров 33, плюс сохранились традиционные заводы-надстройщики. В новые машины поверили. И небезосновательно. Оказывается, по китайским ведущим мостам за это время не было ни одной рекламации. А по результатам анализа затрат на обеспечение гарантии по заявленным рекламациям выяснилось, что примерно на 700 автомобилей IVECO Trakker за год было потрачено 360 млн рублей,



**Над ветровым стеклом размещен неплохой блок ящиков и полок. В потолке – люк**

а на 700 также собранных в Миассе SAIC-Hongyan затратили только 8 млн руб. В 45 раз меньше! Наверное, с такой рентабельностью можно работать.

А как долго грузовики АМТ N.V. будут оставаться полностью китайскими? Всеюе время. На заводе планируют уже к лету 2024 года начать сварку и окраску кабин из китайских панелей. Вообще, производство кабин хотят постепенно расширять – построить еще один цех, довести выпуск до 5 тыс. в год. К этому же сроку намерены организовать сборку рам. Сейчас они поступают из КНР уже готовыми. Однако огромного количества баллов по локализации кабина и рамы не обеспечат. Можно добавить еще свою электропроводку, которую давно «вяжут» в Миассе, чувские рессоры, российские шины и АКБ, частично светотехнику, кресла... Нет смысла собирать в Миассе двигатели и коробки. Если понадобится, то проще, дешевле и правильнее закупать их или в Минске, или в Набережных Челнах. Кстати, очень высоко оценивают на АМТ N.V. двигатели КАМАЗ-910 именно в 13-литровом исполнении. Как реально будет идти локализация, мы увидим.

**Николай Мордовцев**

Фото автора и компании-производителя