

ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

№1, 2020

trucks.autoreview.ru

Представитель России в серии международных конкурсов Truck of the Year и Van of the Year

Машины, о которых пойдет речь, носят ивековские логотипы, но по конструкции это не совсем IVECO, а местами и вовсе не IVECO! Потому что сделаны они посреди Уральских гор, на совместном предприятии в Миассе, которое отметило 25-летие. Я провел там два дня за баранками новых моделей.

Федор ЛАПШИН
Фото автора



Итальянцам и не снилось

«Н у, как ведет себя наш самосвал с грузом? — поинтересовался генеральный директор СП IVECO-AMT (AMT расшифровывается как «Автомобили Миасс Турин») Владимир Новик. И, услышав, что мы с коллегой ездили по карьере на пустой машине, дал команду заводчанам: «Завтра повторите, но уже с загрузкой!»

Часто производители, организовывая тест самосвалов, подгружают их лишь слегка: кинут в кузов пару ковшей, что-

бы на кочках не трясло, — и довольно. Но на этот раз все было на полном серьезе: в карьере к нашей «ивечке» бодро подкатил китайский погрузчик и давай махать ковшом. Три, четыре, пять...

«Может, хватит?» — предложил я. Но водитель погрузчика не унимался, пока не насыпал восемь ковшей щебенки доверху. Подсчет показал: при коэффициенте плотности гранитного щебня около 1,4 и объеме ковша 3,3 м³, да еще с горкой, в кузове было около

40 тонн — как раз на столько и рассчитана машина.

Впервые я увидел ее на прошлогодней выставке Комтранс: уже по надписи на лобовом стекле «60 тонн» (это полная масса) было ясно, что совместное предприятие построило не простой самосвал Trakker с колесной формулой 8x8 — хотя простыми такие машины не могут быть по определению. А могучий!

Прежде всего потому, что вместо родных мостов IVECO тут стоят немец-

кие Kessler с увеличенной грузоподъемностью: спереди — десятитонные (вместо 9 т у родных ивековских), сзади — 20-тонные (вместо 16 т). Эти мосты на IVECO-AMT называют натовскими: Kessler поставляет свою продукцию для военных грузовиков и броневиков. А еще для самосвалов Astra, аэродромных пожарных

Следующий
выпуск выйдет
в AP №4, 2020



Паспортные данные

Модель	IVECO-AMT 753910-10 (самосвал)
Колесная формула	8x8
Полная масса, кг	60000
Грузоподъемность, кг	40000
Двигатель	Cursor 13
Макс. мощность, л.с.	500
Коробка передач	автоматическая, Allison 4500
Раздаточная коробка	ZF VG2000/396
Мосты	Kessler
Объем кузова, м³	22

машин Rosenbauer, штучных гигантов Titan и Tractomas... В общем, для немассовой, но тяжелой техники.

Вернемся к уральскому самосвалу. Его рессоры — Чусовского завода, причем с необслуживаемым балансиrom. Коробка передач — «автомат» Allison: сами ивековцы его тоже не устанавливают на подобные машины. Кузов собственного производства, 22-кубовый и с полом из стали Hagdox. А от итальянской марки остались разве что кабина, 500-сильный двигатель да лонжероны

рамы, но и те с усилителями и поперечинами местной выделки.

В итоге получился менее дорогой аналог упомянутых итальянских тяжеловесов Astra: не так давно IVECO-AMT планировало собирать и их, но отказалось от этой идеи из-за проблем с сервисом на местах и поставками комплектующих. А знакомый всем Trakker, пуская и полностью перелопаченный, — другое дело.

Ну а теперь, как в анекдоте, со всем этим на борту мы попробуем взле-

теть — правда, крайне аккуратно. Уклоны-то в карьере нештучные, и продольные, и поперечные, — это вам не сертифицированное «евробездорожье» для журналистских покатушек где-нибудь в Германии.

По ухабам, потом у экскаватора сдать задним ходом, чтобы не оборвать низко висящие провода, развернуться. Очень круто вверх, вновь развернуться на маленькой площадке, обратно под уклон, перевалить под углом через гребень... Если быть неосторожным, эдакую махину и завалить можно!

Но через пару кругов я выдохнул: тяжеловес идет плавно, мягко (даже без груза его не трясет и кузов не гремит) и, если не лихачить, без опасных кренов — во многом благодаря усиленным стабилизаторам с диаметром 60 мм против 45 мм у обычных.

Поневолле вспомнились «наследники Магируса», носатые самосвалы IVECO, с которых в девяностых началась история СП (тогда оно называлось IVECO-УралАЗ). Вот у них стабилизаторы отсутствовали вообще, из-за чего машины были валкими — на это мне в 1997 году жаловались газавики под Новым Уренгоем.

Однако за время пути «ивечки» могли подрасти: у нынешнего самосвала и двигатель развивает 500 сил вместо 300 тогдашних, и коробка, повторю, ав-



В КраЗе — почти советский уют: шторки, наклейки и огромный вентилятор



Водители старого Урала были поражены: «Мы-то грузим по 10 т, а ваш самосвал берет как четыре наших!»

томатическая. С полной загрузкой она исправно тянула машину в первом-втором диапазонах из шести возможных и лишь однажды резко дернула, не сразу разобравшись в рельефе местности. Только моторного тормоза на крутом спуске не хватает, поэтому приходится подтормаживать еще и педалью — сюда явно просится трансмиссионный ретардер. А в целом очень комфортный в работе, нешумный самосвал, и «тащит» уверенно — еще бы, с безумной главной парой 7,95! Такой не может похвастаться даже новый сканиевский карьер-



Днище кузова, как и полагается карьерным самосвалам, с контрпрогибом



Мосты — немецкие Kessler, хорошо виден стабилизатор поперечной устойчивости



Рессоры — Чусовского завода, с необслуживаемым балансиrom



Сзади — сцепка Rockinger, энергоаккумуляторы на мостах расположены удачно



Ветераны карьеров: экскаватор ЭКГ-5А (он выпускается с 1980 года по сей день) грузит КраЗ-65055, выпущенный в 2003-м



В кузов можно заглянуть с откидной лесенки

ник Hagen (его главная передача до 7,63, хотя и коробка другая, «робот»), а у ивековских мостов это число не превышает 6,1.

Но знаете, каков расход топлива в таких условиях? Еще до поездки я спросил об этом у водителя 13-летнего КраЗа, который грузился здесь же, и его ответ был: «Два литра на километр». То есть — ой, мама, — 200 л/100 км. А наш Trakker за четыре километра по карьере с полной загрузкой сожрал десять литров солярика. Это уже 250 л/100 км... Зато насколько

ко у него выше комфорт, а главное, производительность!

Теперь обратно на базу, обед — и за руль другой местной новинки, газового тягача Trakker 6x4. В Европе таких нет: сама компания IVECO выпускает в газовом варианте лишь магистральные тягачи Stralis, но никак не Траккеры для строительства, плохих дорог и бездорожья.

А уральцы взяли шасси Траккера, скрестили его с более современным по компонентной базе и газовым Стралисом (у него позаимствовали высо-

кую кабину с электроникой, двигатель с коробкой-«роботом» ZF TraXon, новую аппаратуру) — и получили еще один невиданный доселе гибрид.

Я его водил по типично российской шоссе — узкому, местами обледеневшему. Несмотря на 460 газовых сил, разгон тут, как и полагается газовым машинам, вяловатый, хотя цистерна-полуприцеп была пустой. Но в остальном — вполне гармоничный тягач. «Робот» при переключениях не тупит, моторный тормоз на удивление мощный.



Вход в кабину — высоченный!



В переднюю панель встроен пульт управления «автоматом» Allison



Блокировок дифференциалов полно



Интерьер типичен для Траккеров, справа от сиденья — рукоятка подъема кузова



Trakker с приставкой NP (Natural Power, газовый) — такого в гамме самой компании IVECO нет!



Метановых грузовиков у нас уже немало, а вот заправок явно не хватает

И все было хорошо, пока не пришла пора дозаправляться перед возвращением на базу. Заправка со сжатым метаном в городе всего одна, и перед ней — очередь. Тут и новенькие китайские самосвалы (их переогнали к месту работы), и газодизельный КАМАЗ-5490 (он прямо у колонки отказался заводиться — окислилась клемма на аккумуляторе). Машины толпятся, кто-то из водителей лезет вперед, объезжая других, — я аж вспомнил битвы за бензин в девяностых. В итоге мы простояли тут почти

час, из которого заправлялись минут десять. Зато цена... Судя по данным на колонке, нам закачали 59,59 кг, или же 79,45 м³ метана при цене 16 руб/м³ — на 1271 рубль с копейками. То есть при общей емкости баллонов 140 кг полная заправка обошлась бы примерно в три тысячи рублей. Как полный бак солярки для маленькой Газели!
Вот только заправляться придется часто: запас хода без груза (при среднем расходе по борткомпьютеру 32,3 кг/100 км) примерно 430 км.



Динозавр КрАЗ на окраине карьера — знак уходящей эпохи



Баллоны располагаются, как у Стралиса, по бокам рамы



С правой стороны — заправочный штуцер (на фото — с переходником) и манометр



Здесь стоит привычный «робот» ZF TraXon



В кабине — две спальные полки, вот только запас хода явно не дальнбойный

А с полной загрузкой, по данным завода, всего 240 км. Теоретически можно поставить кассету из баллонов еще и за кабину: она увеличит пробег на 120 км, вот только сами специалисты завода против такого решения. У них уже есть отрицательный опыт эксплуатации: «Что только ни делали, на бездорожье такую кассету разматывает моментально!» К тому же она съедает пространство на раме и увеличивает и без того немалую массу машины.

Но раз партия сказала «надо» — комсомол ответил «есть»: на IVECO-AMT хотят сперва сертифицировать этот тягач, затем разобрать его и сделать с теми же компонентами вариант 6x6. А затем построят аналогичные машины 8x4 и 8x8 — чтобы получить к концу 2020 года полную гамму газовых Траккеров. Конечно, они будут дороже обычных: вариант, что я водил, обойдется примерно в 130 тысяч евро.

А самосвал, о котором шла речь в начале статьи, будет стоить уже 180 тысяч евро, и это без учета «автомата» Allison, который добавляет к цене 30 тысяч. Впрочем, аналогичная Astra все равно дороже — 250 тысяч евро.

Кстати, комплект мостов Kessler стоит 14 тысяч евро, но немцы обещают, что, если СП выйдет на ежегодный объем в 200 таких осей, цена набора упадет в два раза. Если получится, то, по словам Владимира Новика, «это будет бомба»...

Напоследок мы с ним прошли по цехам СП — чистым, просторным, но откровенно недогруженным. Ведь при



Кабины здесь изготавливают с нуля — варят и окрашивают, грунтуют в катафорезных ваннах



Двигатель IVECO плюс «автомат» Allison — сами ивековцы такого для тяжелых грузовиков не предлагают



Эта длинная рама превратится в экзотический Trakker с колесной формулой 10x10



Еще один эксперимент завода: небольшой EuroCargo сделали трехосным, да еще и с экскаватором



Глава СП IVECO-AMT Владимир Новик: «Всё сами, своими лапками!»

расчетном объеме в пять тысяч грузовиков завод сейчас выпускает в десять раз меньше! Зато именно производит, а не просто собирает, причем производство сертифицировано по трем стандартам — России, Италии и США. «С 2009 по 2014 год мы вложили в завод миллиард прибыли — всё сами, своими лапками, никто не помогал», — гордится Новик.

В каждой машине — около тысячи оригинальных компонентов, причем тут делают шасси вплоть до длинны-

щих 10x10. А ивековские кабины и варят (вручную, но так, что не отличишь от европейских), и окрашивают — предварительно обрабатывая на роскошной катафорезной линии, смонтированной в упомянутом 2014 году. Она очень похожа на ту, что я видел на новом заводе кабин Daimler для КАМАЗа, только менее масштабная, конечно.

И вот что подумалось при виде этой линии (которая при мне пустовала, но все равно работала: останавливать процесс нельзя). По соседству, прямо за забором, — автозавод Урал, которому катастрофически не хватает современной бескапотной кабины. Та, что есть, от древних ивековских моделей TurboStar/TurboTech (да-да, опять IVECO), давно устарела, и даже обещанный рестайлинг лишь ненадолго оттянет процесс. Вот бы объединить усилия бывших партнеров, УралАЗа и IVECO-УралАЗа, каждый из которых в свое время пошел своим путем!

Ну а то, что небольшой завод стал производителем современных грузовиков «по индпошиву» для Сибири, Севера и прочего российского бездорожья, согласитесь, прекрасно. Тем более что самим итальянцам такое и не снилось.



Экземпляры собирают поштучно и неторопливо — этим производством напомнило завод IVECO в далекой Австралии

Паспортные данные

Модель	IVECO-AMT CNG (тягач)
Колесная формула	6x4
Полная масса автопоезда, кг	50000
Масса буксируемого полуприцепа, кг	39000
Двигатель	Cursor 13 (газовый)
Макс. мощность, л.с.	460
Коробка передач	роботизированная Hi-Tronix (ZF TraXon)
Газовые баллоны, штук	8
Вместимость CNG, кг	140
Запас хода при полной загрузке, км	до 240

