

AMT IVECO

КОРПОРАТИВНОЕ ИЗДАНИЕ
ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ»

№ 01
2008



5 декабря 1994 года тремя учредителями – ОАО «УРАЛАЗ», РАО «Газпром» и IVECO S.p.A. – в городе Миассе Челябинской области было создано российско-итальянское предприятие ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ».

ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» является первым совместным предприятием в грузовом отечественном автомобилестроении.



Самосвал
«УРАЛ-ИВЕКО 5531»
выпуска 1993 года

Самосвал
«УРАЛ-ИВЕКО 6529»
(кабина типа «Р»)
выпуска 1997 года



Самосвал
«УРАЛ-ИВЕКО 6339»
(кабина типа «SPR»)
выпуска 2005 года

СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ»

первым в России с 2005 года начал установку на серийные автомобили двигателей, соответствующих экологическим нормам «Евро-3».



Самосвал **«УРАЛ-ИВЕКО 6339»**
(кабина типа «STRALIS»)
начало выпуска с 2006 года

ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ»
ПРОИЗВОДИТ БОЛЬШЕГРУЗНЫЕ
АВТОМОБИЛИ **IVECO TRAKKER**
МАССОЙ до **38000** кг,
АДАПТИРОВАННЫЕ
к **РОССИЙСКИМ**
УСЛОВИЯМ ЭКСПЛУАТАЦИИ



Уважаемые читатели!

Вы держите в руках первый номер корпоративного журнала ООО “ИВЕКО-УРАЛАЗ”.

5 декабря 2007 года совместное российско-итальянское предприятие отметило свое 13-летие. Наша продукция – грузовые автомобили “УРАЛ-ИВЕКО” – востребованы во многих отраслях промышленности, их сейчас хорошо знают в самых разных регионах нашей страны. Однако именно в последние годы в работе предприятия произошли серьезные изменения – обновился и существенно расширился модельный ряд собираемых машин, внедрены и освоены новые технологии производства, что и позволило значительно увеличить выпуск грузовых автомобилей.

Но мы не собираемся останавливаться на достигнутом. Намечена серьезная программа по дальнейшему совершенствованию продукции с учетом самых современных требований и пожеланий потребителей. Поэтому мы считаем, что наши клиенты и партнеры должны быть в курсе происходящих позитивных перемен, в связи с чем издание собственного журнала стало для нас объективной необходимостью.

Надеемся, что журнал станет максимально полезным для наших клиентов. На его страницах будут освещаться основные события в деятельности предприятия, публиковаться отчеты о проводимых тест-драйвах выпускаемых моделей, анализироваться новинки производства, приводиться мнения эксплуатационников.

Мы уверены, что наш новый проект будет способствовать дальнейшему сотрудничеству с нашими партнерами!

Редакция



4-5

■ Новости

Тягачи “УРАЛ-ИВЕКО” заслужили признание потребителей Чукотки.

Возрос спрос на лесовозы “УРАЛ-ИВЕКО”

На базе “УРАЛ-ИВЕКО” создан пожарный автомобиль.

Новые контейнеровозы на базе IVECO TRAKKER.

Супершасси “УРАЛ-ИВЕКО” 8x6

6-7

■ Интервью

Владимир Новик:

“У нашего предприятия есть будущее”

8-9

■ Производство

Будни совместного предприятия

10-11

■ Модельный ряд

Грузовики для России

12-16

■ Тест-драйв

“УРАЛ-ИВЕКО-6539”. Северное исполнение

17

■ Дилеры

Форпост “ИВЕКО-УРАЛАЗ” на Дальнем Востоке

18

■ Эксплуатация

Николай Ищенко:

“На Ямале мы работаем на IVECO TRAKKER”

Тягачи “УРАЛ-ИВЕКО” заслужили признание потребителей Чукотки

Очередная партия седельных тягачей производства СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” направлена для работы на Чукотку.

Седельные тягачи “УРАЛ-ИВЕКО-63391” в составе автопоездов с полуприцепами-контейнерами производства ООО “Миассприцеп” осуществляют доставку крупногабаритных грузов из порта Певек. Для обустройства месторождений золота в регионе автомобилям приходится регулярно преодолевать по “зимникам” 400 км снежной целины.

Два года назад в город Певек были поставлены первые 15 тягачей “УРАЛ-ИВЕКО”, а к началу 2007 года автопарк миасских машин насчитывал уже более 40 автомобилей. Тягачи находятся в постоянной эксплуатации: после возвращения из рейса они подвергаются необходимому техническому осмотру и снова отправляются

в дорогу. Столь напряженный график работ в условиях Крайнего Севера для тягачей “УРАЛ-ИВЕКО” оказался вполне по силам. Так, прошлой зимой с помощью автомобилей производства СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” была проведена уникальная операция: два тягача в сцепке осуществили доставку двух генераторов массой 70 тонн каждый для электроподстанции поселка Купол.

Сохранять высокую работоспособность в арктических широтах автомобилям “УРАЛ-ИВЕКО” позволяют их конструктивные особенности и, прежде всего, комплект опций северного исполнения, включающий предпусковой подогреватель двигателя, системы обогрева аккумуляторных батарей, топливозаборника и топливных фильтров, а также чехлы для утепления моторного отсека и радиатора. Кроме этого, кабины всех машин северного исполнения проходят на заводе дополнительное утепление.



Полноприводные тягачи “УРАЛ-ИВЕКО”, работающие на Чукотке, имеют односкатную ошиновку (шины Michelin), дополнительные элементы защиты двигателя и агрегатов трансмиссии. На них установлены седельно-сцепные устройства фирмы JOST.

Поставку автотехники на Чукотский полуостров и организацию гарантийного и сервисного обслуживания автомобилей в регионе осуществляет официальный дилер ООО “ИВЕКО-УРАЛАЗ” на Дальнем Востоке – компания “Дальлестехсервис” из Хабаровска. В 2007 году около 90% всех грузов на Чукотке было перевезено автопоездами производства СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ”. Трехлетний опыт успешной эксплуатации на Чукотке миасских тягачей привел к подписанию в начале 2008 года новых контрактов на поставку еще 25 автопоездов.



Возрос спрос на лесовозы “УРАЛ-ИВЕКО”

Совместное предприятие “ИВЕКО-УРАЛАЗ” отправило на Дальний Восток сортиментовозы “УРАЛ-ИВЕКО” с колесной формулой 6x4. Миасский завод имеет большой опыт в производстве и поставке лесовозной техники, но раньше такие машины изготавливались только на базе пол-

ноприводных автомобилей. Новые сортиментовозы предназначены для перевозки круглого леса и пиломатериалов по дорогам общего пользования, в том числе, на дальние расстояния.

За рейс сортиментовоз “УРАЛ-ИВЕКО” способен транспортировать две пачки лесного сортимента длиной по 4 метра и одновременно буксировать прицеп еще с двумя 4-х метровыми пачками. Таким образом, общая масса автопоезда составляет 55 тонн. Возможность перевозки большого

объема груза на базе сортиментовоза “УРАЛ-ИВЕКО” и надежность машины в эксплуатации позволяют потребителям уменьшить транспортные расходы и достаточно быстро окупать приобретение автомобиля.

Как и вся техника миасского предприятия, новые сортиментовозы “УРАЛ-ИВЕКО” адаптированы для эксплуатации в российских условиях. На них установлены дополнительные элементы защиты агрегатов шасси и комплекты опций северного исполнения.

На базе “УРАЛ-ИВЕКО” создан пожарный автомобиль

Впервые в России на базе IVECO STRAKKER изготовлен аэродромный пожарный автомобиль, уникальный по своим техническим характеристикам.

Современный пожарный автомобиль, получивший обозначение АА-12/60 (IVECO), является результатом совместной работы двух миас-

ских предприятий – ООО “ИВЕКО-УРАЛАЗ” и ОАО “УРАЛПОЖТЕХНИКА”. Он предназначен для тушения пожаров, проведения спасательных работ на воздушных судах и наземных объектах аэропортов.

Выбор разработчиками шасси “УРАЛ-ИВЕКО” был обусловлен опти-

мальным сочетанием тягово-динамических качеств и грузоподъемности – важнейших параметров любой аэродромной техники специального назначения. В качестве базового был использован грузовой автомобиль “УРАЛ-ИВЕКО” с колесной формулой 6x6. По требованию заказчика была увели-

чена колесная база шасси (до 4900 мм), изменены передаточные числа ведущих мостов, применена односкатная ошиновка (шины Michelin), смонтированы дополнительные элементы защиты трансмиссии и других агрегатов машины. На автомобиле установлен двигатель Cursorg 13 мощностью 380 л.с., соответствующий требованиям “Евро-3”.

В комфортабельной удлиненной кабине серии STRALIS типа АТ увеличенного объема созданы условия для обеспечения транспортировки и боевой

работы экипажа из четырех человек. Высокие технические характеристики шасси позволили ОАО “УРАЛПОЖ-ТЕХНИКА” разместить на базе автомобиля 12000 кг огнетушащих жидкостей, а также самое современное специальное пожарное оборудование отечественных и иностранных производителей, таких как WIL0 (Германия), TFT (США) и “ЭФЭР” (Россия).

Новый аэродромный пожарный автомобиль АА-12/60 (IVECO) прошел все необходимые процедуры сертификации, на него получено “Одобрение



типа транспортного средства” и сертификат “СС ГА”.



Кпотребителям в Тюменскую область отправлены автомобили “УРАЛ-ИВЕКО”, предназначенные для перевозки контейнеров и других крупногабаритных грузов. Речь идет прежде всего о контейнеровозе “УРАЛ-

Новые контейнеровозы на базе IVECO TRAKKER

ИВЕКО-633941” грузоподъемностью 20 тонн, который рассчитан на перевозку стандартного 20-футового контейнера.

Модель “УРАЛ-ИВЕКО-633940” относится к классу Winch Truck и не имеет аналогов в России. Колесная база автомобиля составляет 6005 мм. Устанавливаемая на нем лебедка (она может быть как механической, так и гидравлической) имеет тяговое усилие до 27 тонн.

Грузовая платформа изготавливается в виде сплошного металличе-

ского настила, имеющего небольшой угол наклона назад (в 1°). В хвостовой части платформы устанавливается ролик для затягивания на нее грузов (контейнеров), крепление которых осуществляется цепями. В целях безопасности кабина автомобиля отделена от платформы специальным защитным экраном. Кроме этого, для улучшения обзора во время выполнения погрузочно-разгрузочных работ, в кабине, в отличие от базовой версии грузовика, выполнены задние окна.

Супершасси “УРАЛ-ИВЕКО” 8x6

На СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” впервые изготовлено шасси с колесной формулой 8x6, в конструкции которого применена подкатная ось. Установка дополнительной оси позволила улучшить технические параметры базового автомобиля “УРАЛ-ИВЕКО” (6x6). Грузоподъемность машины составляет 34,5 тонны, длина монтажной базы увеличена до 9,5 метров. При этом новый автомобиль по своим габаритным размерам (11870x2550x3200 мм) и осевым нагрузкам полностью соответствует требованиям к эксплуатации транспорта по дорогам общего пользования, а благодаря возможности подъема оси способен уверенно работать и на бездорожье. К тому же машина может быть как с односкатной ошиновкой различных вариантов, так и с двухскатной.

Идея создания подобного автомобиля существовала на предприятии давно, но реализовать ее удалось

только в 2007 году, когда появился конкретный заказчик проекта – ОАО “Концерн “Стромнефтемаш” из Костромы. Совместная работа двух предприятий позволила создать передвижную насосную установку нового поколения для нефтегазовой отрасли. Как отмечают специалисты, аналогов такого оборудования в России нет. Новое шасси “УРАЛ-ИВЕКО” дало возможность разместить на машине целый цементировочный комплекс, который ранее размещался на 5(!) автомобильных шасси других марок.

Неведущая ось фирмы BPW имеет пневматическую подвеску и возможность регулировки поворота колес. Она блокируется из кабины водителя при движении задним ходом и при достижении скорости более 30 км/ч, а ее подъем осуществляется автоматически или принудительно.



Внедрение в производство технологии установки подкатных осей позволяет ООО “ИВЕКО-УРАЛАЗ” предлагать своим потребителям различные модификации грузовых автомобилей с колесными формулами 6x2, 8x4, 8x6, 10x4, 10x6, имеющие уникальные показатели грузоподъемности. В настоящее время уже ведутся переговоры с рядом отечественных производителей спецтехники о возможности использования новых шасси “УРАЛ-ИВЕКО” для монтажа технологического оборудования для нефтегазового комплекса.

Материал подготовила Ю. Трескина

Владимир Новик:

"У нашего предприятия есть будущее"

– Владимир Леонидович, в ноябре 2007 года исполнилось 13 лет с момента создания в Миассе совместного предприятия с итальянской компанией IVECO по производству грузовых автомобилей. Тринадцать лет в истории предприятия – срок немалый. Как бы Вы определили его основное достижение за этот период?

– Самое главное, о чем сегодня можно с уверенностью говорить, это то, что у нашего предприятия есть будущее. Сколько за это время было разговоров, что у СП нет перспектив, что завод вот-вот будет закрыт – не перечислять. Например, известный российский журналист, главный редактор журнала "Комтранс" Александр Солнцев как-то мне признался: "Всегда интересно бывать на вашем заводе. Знаете почему? Я все думаю, сколько вы еще протянете?". И он был далеко не одинок с такими суждениями.

Правда, порою были не только разговоры, но и конкретные действия, направленные на ликвидацию завода. Но, справедливости ради, нужно признать, что своя логика в подобных суждениях и действиях была. Предприятие у нас небольшое, еще пару лет назад мы собирали не больше двух сотен машин. Разве с такими объемами производства можно выжить на рынке,

где оперируют лидеры мирового автомобилестроения? Ясное дело – нет.

А мы выжили. Более того, сейчас я могу с полным правом сказать, что времена сомнений остались в прошлом. В подтверждение этого можно привести такой факт – сегодня уже есть согласованный с итальянской стороной проект бюджета на 2009 год. Не на 2008, а на 2009! А это значит, что мы решили все вопросы, связанные с поставками от европейских производителей машино-комплектов, из которых собираем наши грузовики.

Так вот, согласно утвержденному бюджету, производство машин на нашем заводе в ближайшие годы существенно возрастет. В 2006 году мы собрали 192 грузовика, в прошлом

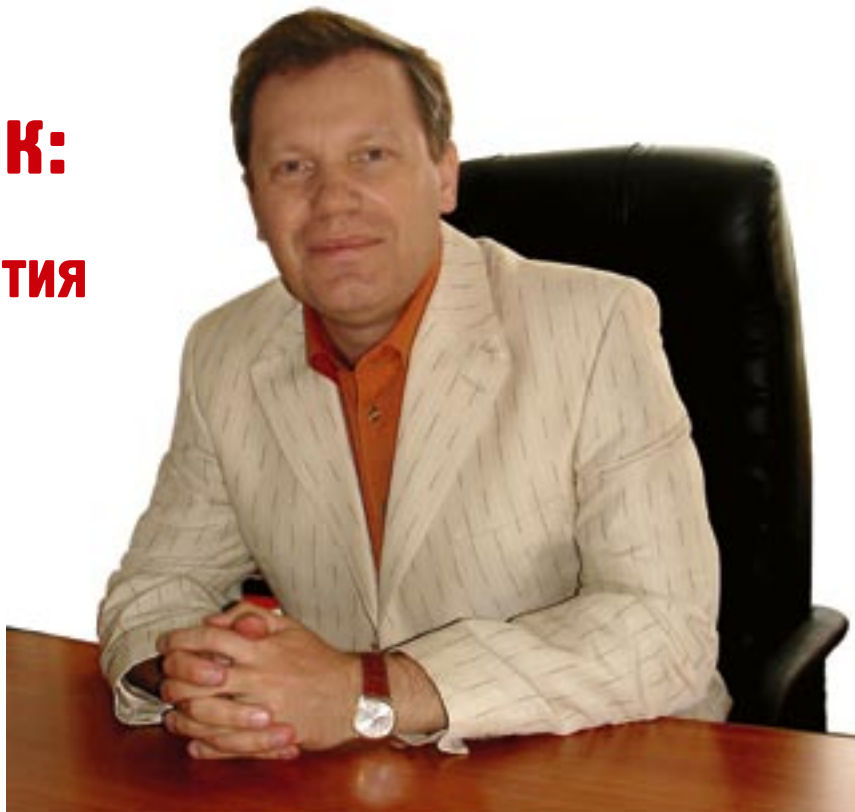
выпустили 372 машины. Уже неплохой прирост, но на текущий год запланировано производство 780 машин, а на 2009 – порядка 1200. Это не просто много для тех производственных мощностей, которыми мы сегодня располагаем – это предел.

– Значит ли это, что завод в Миассе будет расширяться?

– Да. И этот вопрос также согласован с итальянской стороной. Компания IVECO приняла стратегическое решение, что на территории России у нее будет два совместных предприятия, одно из них – это наш завод, который будет продолжать специализироваться на сборке гаммы тяжелых грузовиков. А поскольку у "ИВЕКО" очень амбициозные планы относительно России, то нам необходимо существенно нарастить объем производства. Для этого мы начали строительство нового современного производственного корпуса. Его пуск запланирован уже на будущий год. Когда это произойдет, мы будем иметь возможность выпускать до 5000 грузовиков при односменном режиме работы.

– Речь по-прежнему идет о грузовиках IVECO?

– Особенностью нашего предприятия является то, что собираемые нами IVECO TRAKKER – это не "клоны" машин, выпускаемых в Барселоне, мы делаем автомобили, мак-



Новик Владимир Леонидович. Генеральный директор СП "ИВЕКО-УРАЛАЗ"

Родился в 1963 году в городе Копейске, Челябинской области. В 1985 году окончил с отличием Автотракторный факультет Челябинского политехнического института (ныне Южно-Уральский государственный университет). Трудовую деятельность начал на Уральском автомобильном заводе в качестве инженера-конструктора. За 13 лет прошел путь от рядового конструктора до первого заместителя главного конструктора "УРАЛАЗа". Принимал непосредственное участие в разработке перспективных моделей внедорожных грузовых автомобилей марки "УРАЛ". В июле 1998 года назначен генеральным директором СП "ИВЕКО-УРАЛАЗ". С 2002 по 2003 годы – генеральный директор ОАО "Автомобильный завод "УРАЛ", а с 2003 года по настоящее время – генеральный директор СП "ИВЕКО-УРАЛАЗ".

симально приспособленные к отечественным условиям эксплуатации. И это не рекламный штамп. Наши грузовики успешно работают в Магадане, на Чукотке, в Хабаровском крае, причем даже тогда, когда столбик термометра опускается ниже минус сорока градусов. Не хвалясь, могу сказать, что редко какие другие машины трудятся при таких температурах.

Да, основную часть комплектующих для наших машин мы получаем от европейских поставщиков, но подобный способ производства грузовых автомобилей является сегодня общепринятым. Возьмем тот же IVECO TRAKKER. Собирается этот грузовик в Испании, но двигатель поставляется из Франции, вся «штамповка» идет из Италии, а многие детали шасси – из Германии. Поэтому в «интернациональном» комплектовании сборочного завода нет ничего необычного. Нужно учесть и то, что IVECO является одним из соучредителей нашего предприятия, а это означает, что мы работаем с соблюдением всех его требований по качеству выпускаемой продукции.

В чем же отличие наших машин от тех, что выпускаются в Барселоне? Мы существенно модернизировали основную несущую часть грузовика – раму. Стандартная колесная база IVECO TRAKKER составляет 3,5 метра, мы же делаем машины с колесной базой до 6,05 метра. Важно и то, что некоторые варианты «ивековских» грузовиков, которые мы производим, больше никто, кроме нас, не делает. И это уже не говоря о тех опциях, которые мы предлагаем. Их список обширен, и многие из них затем были внедрены и на сборочных заводах IVECO. Без всякого преувеличения можно сказать, что сегодня каждая машина, покидающая территорию предприятия, имеет свои особенности.

Кстати, то, что грузовики, выпускаемые в Миассе, отличаются от других машин IVECO, признают и сами итальянцы. Не так давно у нас побывало несколько представительных делегаций топ-менеджеров компании, которые, по сути дела, проводили аудит как продукции нашего завода, так и уровня ее производства. Так вот, по итогам такой комплексной инспекции еще раз было отмечено, что у нас есть свой продукт, и «УРАЛ-ИВЕКО», собираемый в Миассе, – это самостоятельная модель «ивековского» грузового автомобиля. Причем, наша

машина – это грузовик по-настоящему мирового уровня.

– Будут ли какие-то изменения в технологии производства?

– Если вы имеете в виду процесс сборки грузовиков, то нет. А зачем что-то менять? Мы, как я уже говорил, выпускаем грузовики мирового уровня. При этом мы не просто собираем автомобили из поставляемых на завод машино-комплектов, мы их действительно производим.

Например, мы самостоятельно изготавливаем рамы и кабины. Для их производства, с завода из итальянского города Брешиа нам поставляют все необходимые заготовки, из которых уже здесь в Миассе мы на собственных сварочных линиях выполняем окончательную сборку. А изготовление самосвальных кузовов, включая подрамники, мы ведем самостоятельно, что называется, с заготовки. Словом, нужды что-то менять в принципах построения производственного процесса просто нет.

– Какие основные проблемы стоят в настоящее время перед предприятием «ИВЕКО-УРАЛАЗ»?

– Грустно об этом говорить, но до недавнего времени нашей настоящей головной болью было качество комплектующих изделий, получаемых от российских поставщиков. Последние годы мы напряженно работали над расширением «опционного ассортимента» для своих клиентов. Причем, изначально предполагалось, что их выпуск будет организован на отечественных заводах, что позволит увеличить степень локализации производства. Так, мы стали устанавливать на машину дополнительный бак объемом 500 литров и инструментальный ящик, комплектовать грузовики шинами большего размера и целым рядом других нововведений. Но в итоге мы получили массу проблем из-за низкого качества комплектующих. И чтобы ее решить,

пришлось пойти на радикальные меры – например, мы, отказавшись от отечественных дисков колес, закупили их в Турции. После долгих мытарств со сторонними самосвальными платформами, мы просто организовали их выпуск у себя на предприятии.

Вынужденно создав производство самосвальных платформ, мы сделали его на таком высоком технологическом уровне, что это позволило нам заключить договор с известной итальянской фирмой «Кантони», занимающейся изготовлением кузовов практически для всех европейских производителей самосвалов. Мы получаем из Италии комплект панелей самосвального кузова и на своих сварочных стендах собираем его. Поэтому сейчас мы предлагаем потребителям на выбор либо самосвальный кузов собственной разработки, либо выпущенный по лицензии «Кантони». Это наглядно показывает, что в настоящее время наше предприятие стабильно и способно решить любые возникающие проблемы. А раз так, то у завода действительно большое будущее.

– В текущем году завод соберет грузовиков в два с лишним раза больше, чем в предыдущем. Наверняка, это потребует существенного расширения дилерской сети предприятия?

– Скорее, речь идет о дальнейшем развитии нашей дилерской сети. Довольно долгое время мы самостоятельно занимались продвижением своих машин. И делали это вполне успешно. Например, только на Дальний Восток мы поставили несколько сотен наших машин, благодаря чему заняли там весомую долю рынка. Поэтому нашу продукцию уже неплохо знают и ценят. Все это заставляет нас активней вести работу по поиску надежных партнеров в регионах, кто не просто продавал бы наши машины, но и смог бы организовать их грамотное сервисное обслуживание и гарантийное сопровождение.

Начинаем мы более активно работать и с дилерами IVECO. В сентябре прошлого года мы провели в Миассе встречу с представителями российских дилерских компаний IVECO, показали им завод, предоставили возможность провести тест-драйв наших машин. Заинтересованность в подобных контактах отметили все, надеюсь, что дальнейшее сотрудничество будет эффективным и взаимовыгодным.

Беседу провел А. Рулевский



Будни совместного предприятия



Первая продукция будущего совместного предприятия «ИВЕКО-УРАЛАЗ» была выпущена еще в 1993 году, тогда в Миассе были собраны 15 грузовых автомобилей. За прошедшие пятнадцать лет модельный ряд выпускаемых машин неоднократно обновлялся, внедрялись самые передовые технологии, запускалось новое оборудование.

В настоящее время производство российско-итальянских грузовых автомобилей в городе Миассе размещается на площади 10900 кв.м. Основные работы проводятся в автосборочном корпусе, включающем участки сборки шасси и монтажа специального оборудования. Участки сварки кабины и самосвальных платформ располагаются в отдельном корпусе.

Производственный цикл на СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» основан на последовательной постовой сборке автомобиля. Каждый пост представляет собой территориально обособленную рабочую зону с определенной специализацией. Подобная организация рабочего процесса позволяет повысить производительность труда, сократить технологический цикл изготовления продукции и обеспечить высокое качество сборки.

В настоящее время основу производственной программы предприятия составляет выпуск грузовых автомобилей «УРАЛ-ИВЕКО» полной массой до

38 тонн, с колесными формулами 6x6 и 6x4 на базе узлов и агрегатов автомобиля IVECO TRAKKER. Сборка ведется из комплектов CKD, поставляемых из Европы.

Темп сборки на предприятии в 2008 году составляет порядка 60 грузовиков в месяц.

Прежде чем запустить автомобиль в производство, с каждым покупателем индивидуально оговаривается комплектация машины с учетом характера и особенностей ее эксплуатации, определяется перечень дополнительных опций (их предлагается порядка 350 наименований). Поэтому все автомобили IVECO TRAKKER производства СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» являются специальными. Учитывая подобную специфику выпускаемой продукции, на предприятии выстроена четкая система планирования и организации производства. К числу основных достоинств совместного предприятия относится способность в рекордно короткие сроки выпускать абсолютно уникальные образцы автомобильной техники. Для потребителей особенно важно то обстоятельство, что завод не вносит никаких изменений в силовой агрегат и трансмиссию первоклассного европейского автомобиля. Доля российских комплектующих невелика и составляет,

с учетом опций и надстройки, порядка 25%. Нужно развеять и предубеждение относительно российской сборки: ее качество постоянно контролируется инспекционными проверками специалистов компании IVECO.

Процесс сборки грузовиков на СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» начинается с изготовления рам автомобилей. Раньше в Миасс они поставлялись готовыми. Сейчас рамы собираются непосредственно на заводе, их изготовление проводится на специальных стапелях с учетом последующей установки необходимых опций. В зависимости от пожеланий заказчика, рамы могут удлиняться и усиливаться. Готовая рама перемещается на посты сборки шасси автомобиля и устанавливается на монтажную тележку. Здесь на раму в строгой последовательности монтируются элементы трансмиссии, двигатель, электрооборудование, тормозная система. Далее собранное шасси грузовика проходит покрасочную камеру, расположенную непосредственно на сборочном конвейере. Эта особенность технологии сборки компании IVECO, другие производители выполняют покраску рамы машины после ее окончательной сборки. После окраски проводится окончательная сборка шасси, устанавливаются колеса и кабина.



Сборка шасси грузовика начинается с изготовления рамы. На стапелях (1) раму могут удлинить (светлый участок) и усилить. На посту сборки к раме крепят элементы шасси (2), двигатель и трансмиссию. После окраски шасси поступает на участок конечной сборки (3), где устанавливают колеса, монтируют элементы выхлопной системы и кабину

Изготовление кабин начинается в сварочном цехе завода. Это производство является гордостью предприятия. Линии сварки кабин и самосвальных кузовов и вся установленная там технологическая оснастка были разработаны и смонтированы специалистами СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» в 2004 году для производства кабины современной серии STRALIS. Пол-



Кабина сваривается с помощью контактно-точечной сварки в специальном кондукторе (1). Сваренные кабины направляются на антикоррозийную обработку методом катафореза (2). Затем в особой камере проводят покраску кабин (3)

контактно-точечной сварки в специальном кондукторе. Далее кабины направляются на антикоррозийную обработку методом катафорезного грунтования и последующую окраску. Цвет кабины заказчик может выбрать любой, исходя из своих предпочтений. Если цвет предварительно не оговаривался, то автомобиль “УРАЛ-ИВЕКО” красится в фирменный красный цвет. После окраски, в автосборочном цехе проводится обустройство салона и устанавливается дополнительное оборудование. Собранную кабину перемещают на сборочный участок и устанавливают на шасси.

ный переход на новую кабину взамен устаревшей (серии Р) был осуществлен в 2005 году. Благодаря этому облик автомобилей “УРАЛ-ИВЕКО” полностью соответствует внешнему виду итальянских грузовиков IVECO TRAKKER.

Все необходимые заготовки для производства кабин поставляются в Миасс с завода компании IVECO в итальянском городе Брешиа. Сборка кабины ведется с помощью аппаратов

Все собранные шасси проходят обязательную обкатку. По результатам контрольного 100-километрового пробега проводятся последние регулировки, после чего шасси передается для монтажа навесного оборудования.

Производство надстроек ведется параллельными потоками вместе со сборкой шасси и кабины. Из навесного оборудования в последние годы наиболее востребованы самосвалы. Так, из 372 грузовиков, реализованных предприятием в 2007 году, 172 машины составляли самосвалы, 103 – седельные тягачи, 70 – сортиментовозы, остальные пришлось на долю лесовозов, контейнеровозов и автомобилей спецтехники.

Собственное производство кузовов на СП было начато в 2006 году.



На стапелях сварочного цеха изготавливают комплекты самосвальных установок: днище, борта и надрамник кузова (1-2). Окончательная сборка кузова ведется на большом кузовном стапеле (3)

Сварка самосвальной платформы осуществляется в том же цехе, где собирают кабины. Технологическое оснащение самосвального производства было проведено специалистами предприятия. Каждый кузов после сварки проходит обработку в дробеструйной камере и только затем красится.

В настоящее время на “ИВЕКО-УРАЛАЗ” изготавливают два типа самосвальных платформ (объемом 15,0 куб. м и 12,8 куб. м). Производство самосвальных платформ на СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” удалось организовать на европейском уровне качества. Именно поэтому в 2006 году представители известной итальянской фирмы Cantoni заключили лицензионное соглашение на сборку в Миассе своих самосвальных платформ.

Особо отметим, что в Миассе производится установка надстроек не только на шасси IVECO TRAKKER собственного производства, но и на готовые шасси, поставляемые из Европы. Эти автомобили поступают на предприятие и проходят необходимую подготовку для работы в дорожно-кли-



Последняя проверка – и новенький миасский “УРАЛ-ИВЕКО” покинет сборочный корпус

матических условиях Урала и Сибири. На них по требованию заказчиков устанавливаются дополнительные опции.

Весь коллектив предприятия в настоящее время насчитывает всего 280 человек. И эти люди не только собирают современные грузовые автомобили, они самостоятельно разрабатывают и внедряют их новые модификации, обеспечивают реализацию и сервисную поддержку своей продукции на всей территории России. Стоит ли после этого удивляться успехам, которых за столь короткое время смогло добиться это молодое предприятие.

А. Рувельский

Грузовики для России

В настоящее время СП "ИВЕКО-УралАЗ" выпускает семейство грузовых автомобилей "Урал-ИВЕКО", разработанных на базе автомобилей IVECO Trakker, которые по своим характеристикам максимально подходят к условиям эксплуатации на дорогах России. Грузовики "Урал-ИВЕКО" соответствуют нормам "Евро-3" и имеют ресурс основных агрегатов в миллион километров пробега. Благодаря проводимому на СП "ИВЕКО-УралАЗ" усилению рам, подвесок, отдельных узлов и агрегатов эти грузовики максимально адаптированы к российским условиям эксплуатации.

Территория, на которой могут эксплуатироваться автомобили "Урал-ИВЕКО", включает те регионы, где температурный режим находится в границах от -45°C до +45°C. Кроме того, по заказу потребителей автомобили могут иметь арктическое исполнение для эксплуатации в условиях сверхнизких температур. При создании северной версии грузовиков "Урал-ИВЕКО" были широко применены техниче-

ские решения и нововведения, разработанные специалистами СП "ИВЕКО-УралАЗ". В число "северных опций", например, входят предпусковой подогреватель двигателя, системы обогрева кабины, агрегатов топливной системы и аккумуляторных батарей. Кроме этого на машины может быть установлен дополнительный топливный бак емкостью 500 литров.

Автомобили могут иметь колесную формулу 4x2, 6x4, 6x6, 8x4. Таким образом, грузовики "Урал-ИВЕКО" могут использоваться как в качестве специальных транспортеров с различными видами надстроек, так и в качестве седельных тягачей для междугородных и международных перевозок.

Силовые агрегаты, которые устанавливают на грузовики "Урал-ИВЕКО", представляют собой 6-цилиндровые дизели Cursor 13 жидкостного охлажде-

ния с турбонаддувом и интеркулером и имеют мощность 380 л.с. и 420 л.с.. С ними агрегируется 16-ступенчатая синхронизированная коробка передач производства немецкой фирмы ZF. Для повышения тяги и проходимости устанавливается 2-ступенчатая раздаточная коробка с понижающей передачей и блокируемым межосевым дифференциалом. Ведущие мосты с разнесенной главной передачей оборудованы блокируемым дифференциалом. Передняя подвеска – на полуэллиптичес-



Лесовозный автопоезд "Урал-ИВЕКО-6339"



Самосвал "Урал-ИВЕКО-6539"

ких рессорах, задняя – в виде балансирующей тележки, связанной с рамой посредством полуэллиптических рессор. Рулевой механизм с гидросилителем. Тормозная система – двухконтурная пневматическая с барабанными механизмами на всех колесах. Нужно учесть, что моторный тормоз-замедлитель входит в стандартное оборудование грузовика.

Автомобили производства СП "ИВЕКО-УралАЗ" могут комплектоваться двумя видами кабин типа STRALIS: короткой (серии AD) и длинной (серии AT). В базовом варианте спальное место есть только в кабине серии AT. Однако по желанию заказчиков спальным местом может быть оснащена и кабина серии AD, а длинная кабина AT может иметь и два спальных места.

Для работы в суровых климатических условиях Севера России



Контейнеровоз "Урал-ИВЕКО-633941"

кабины машин выпускаются с улучшенной термоизоляцией и оснащаются не только автономной отопительной установкой, но и электрообогревом ветрового стекла и зеркал заднего вида.

Размеры колесных баз машин "Урал-ИВЕКО" колеблются от 3575 до 6970 мм и от 4665 до 8985 мм.

В настоящее время на СП "ИВЕКО-УралАЗ" разработаны следующие модификации грузовых автомобилей:



Пожарный автомобиль на базе грузовика "Урал-ИВЕКО-6339"



Седельный тягач "Урал-ИВЕКО-6339"

- **самосвал "Урал-ИВЕКО-6539"** с колесными формулами 6x4 и 6x6, с задней разгрузкой грузоподъемностью до 20,0 тонн и двумя типами платформ – 12,8 м³ и 15 м³. Платформы могут быть как ковшового типа, так и прямоугольными. Задний борт устанавливается по требованию заказчика. Автомобиль может эксплуатироваться с самосвальным прицепом грузоподъемностью до 20 тонн;
- **седельный тягач "Урал-ИВЕКО-6339"** с колесными формулами 6x4 и 6x6. Нагрузка на седельно-сцепное устройство – 33 тонны, масса буксируемого полуприцепа – до 78 тонн;
- **лесовозный автопоезд "Урал-ИВЕКО-6339"** предназначен для перевозки хлыстового леса длиной 27 метров с двухосным прицепом-роспуском со складывающимся дышлом;
- **сортиментовозный автопоезд "Урал-ИВЕКО-633920"** с колесными формулами 6x4, 6x6, 8x4, с прицепом для

перевозки лесоматериалов длиной 2, 4, 6, 8 метров и массой до 23 тонн. Возможна установка гидроманипулятора;



Сортиментовозный автопоезд "Урал-ИВЕКО-633920"

- **контейнеровоз "Урал-ИВЕКО-633941"** с колесными формулами 6x4 и 6x6, с механизмом саморазгрузки. Усилие на тросе лебедки 27 тонн, грузоподъемность – 20 тонн;
- **трубоплетевоз "Урал-ИВЕКО-6339"** с колесной формулой 6x6. Длина перевозимых труб до 36 метров (при диаметре 1420 мм). Грузоподъемность 42 тонны.



Трубоплетевоз "Урал-ИВЕКО-6339"

Кроме этого на СП "ИВЕКО-УралАЗ" выпускается широкая номенклатура автомобилей специального назначения, которые могут быть изготовлены с колесными формулами 6x6 и 6x4 и параметрами колесной базы – 4000+1380мм и 5250+1380мм. Большой монтажный отсек и внушительная грузоподъемность позволяют применять шасси для размещения самых разных универсальных установок.

Использование грузовиков "Урал-ИВЕКО" с учетом специфики их исполнения наиболее эффективно в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока. При этом, несмотря на относительно высокую стоимость, надежность автомобилей, а также возможность их использования в самых экстремальных условиях эксплуатации, позволяют в течение 2-3 лет работы окупить вложенные в них средства.

Р. Александров

I.

Начнем с любопытных лингвистических изысканий. Оказывается, слово Trakker (“траккер”) непереводимо на русский язык и не означает ровным счетом ничего. Да, по-английски, водитель тяжелого грузовика тоже именуется “траккер”, но пишется-то это слово иначе – Truckер. “Грузовик” на том же английском языке – это “трак” (Truck), а Trask – колея. Так что в названии машины ее создатели зашифровали множество ассоциаций. Это и “тяжелый грузовик”, который пройдет по любой “колее”, обеспечивая своему “водителю” самые комфортные условия работы. И нужно сказать, что в этих ассоциациях нет никакого преувеличения: все так и есть.

II.

Для теста мы выбрали самосвал “УРАЛ-ИВЕКО-6539”, колесной формулы 6х6, ожидавший отправку на Ямал с очередной партией автомобилей, изготовленных по заказу ДООО “Спецгазавтотранс”.

Самосвал сразу же привлекает внимание выразительным современным дизайном, пропорциональностью форм, внешним проявлением мощности и надежности. Ярко-красный цвет автомобиля (фирменный для машин, выпускаемых на СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ”), такой же, как и у спортивных Ferrari, выгодно подчеркивает его облик на фоне снежной целины.

Начнем с того, что все миасские грузовики комплектуются кабинами типа STRALIS, такими же, как и у одноименных магистральных тягачей IVECO, но дооборудованными всеми атрибутами, обязательными для строительной техники – 3-секционным стальным бампером; подножками, нижние части которых выполнены пластиковыми, легко гнущимися при наезде на препятствия; откидными ступеньками для протирки лобового стекла; фарами, надежно защищенными решетками и “противотуманками”.

Самосвал, который был предоставлен в наше распоряжение, имел кабину серии AD (то есть короткую). Широкая дверь и продуманная система поручней позволяют водителю без труда занять свое рабочее место. Внутри кабины сразу же обращаешь внимание на продуманную эргономику: все просто, удобно и функционально. А главное – тепло! На улице было -17°C, дул сильный, пронизывающий ветер, а внутри было самое настоящее лето. Удивляться этому особо не стоит, поскольку мы тестировали автомобиль северного исполнения, рассчитанный на работу при температурах до -45°C.

Приятно удивил объем свободного пространства: при полностью сдвинутых назад сиденьях между их спинками и задней стенкой кабины остается “зазор” минимум в 150 мм. Что касается внутреннего исполнения кабины, то оно осталось таким же, как и у кабин серии SPR, которые устанавливались на машины “УРАЛ-ИВЕКО” ранее. У них более скромный интерьер и минимум электроники. Но, как показал опыт использования миасских грузовиков, нашим эксплуатационникам так даже удобней, а всякие “умные” приборы, как правило, не любят работать при низких температурах. Важно то,

Наше знакомство с самосвалом “УРАЛ-ИВЕКО-6539” производства СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” проходило в обычных для этой машины условиях: морозным февральским днем мы отправились по заснеженной дороге на каменный карьер.



“УРАЛ-ИВЕКО-6539”	
Двигатель	Cursor 13, рядный 6-цилиндровый, с турбонаддувом
Рабочий объем	13 л
Макс. мощность	380 л.с.
Макс. крутящий момент	1800 Нм при 900-1470 об/мин.
Коробка передач	механическая 16-ступенчатая, синхронизированная ZF 16S151 OD
Колесная формула	6х6
Длина x ширина x высота	8300 x 2550 x 3249 мм
Колесная база	3500 + 1390 мм
Объем кузова	12,8 м ³ (ковшового типа)
Грузоподъемность	до 25000 кг
Максимальная скорость	85 км/ч
Шины	12.00R20
Объем топливного бака	500 л

УРАЛ-ИВЕКО-6539

Северное исполнение

что и в кабинах такой комплектации для водителей созданы комфортные, по-настоящему европейские условия труда. Например, сиденье на пневмоподвеске с интегрированным подголовником, и регулировки рулевого колеса по высоте и углу наклона позволяют водителю любого телосложения и роста найти оптимальное положение для работы.

Удачно скомпонована панель приборов: она информативна и хорошо читается. Садясь за руль машины, не нужно долго искать удобное положение или разбираться с инструкцией в функциях многочисленных клавиш и рукояток, нет необходимости и интуитивно подбирать дозировку усилий на органах управления. Здесь все ясно и понятно – сел и поехал.

Тут нужно обязательно указать, что само рабочее место водителя не уступает в комфорте и удобстве дорожному магистральному тягачу. Об этом свидетельствуют отличная шумо- и виброизоляция кабины. Уровень шума внутри кабины таков, что водитель самосвала чувствует себя в ней примерно так же, как в салоне легковой “иномарки”. При движении даже на проселочной дороге можно свободно разговаривать вполголоса и, к тому же, не испытывать тряски, присущей большинству грузовиков. Неровности дороги сглаживаются благодаря новой системе 4-стоечной подвески кабины, разработанной специально для этого семейства машин. Она имеет 4 гидравлических амортизатора и цилиндрические пружины, жесткость которых можно менять в зависимости от условий эксплуатации.

Отличная обзорность и большие объемные зеркала заднего вида с электроприводом позволяют безопасно совершать самые сложные маневры. Забота о водителе видна даже в мелочах: в кабине размещено множество различных полочек, ящичков и прочих разнообразных бытовых приспособлений для хранения и перевозки нужных вещей. Есть в кабине и магнитола, с которой даже самый протяженный маршрут покажется не таким уж долгим. Кроме того, у автомобиля эффективная система вентиляции. Такое заключение можно сделать потому, что в морозную погоду стекла абсолютно не “затягивает”.

III.

Теперь подробнее о конструкции машины. Самосвалы “УРАЛ-ИВЕКО”,



Грузовики производства СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” комплектуются двумя модификациями кабин типа STRALIS – длинной (АТ) и короткой (АД). На самосвалы ставится кабина серии АД (1). Рабочее место водителя (2) предельно эргономично. Например, при переключении передач водителю не приходится полностью вытягивать руку. Приборный щиток (3) и центральная консоль (4) удобно скомпонованы, благодаря чему очень хорошо считывается необходимая информация, а любые клавиши и тумблеры находятся в зоне досягаемости

как и все автомобили IVECO-TRAKKER, имеют мощные лонжеронные рамы. В стандартную комплектацию грузовиков входят пневматическая двухконтурная тормозная система с ABS, электронный ограничитель тормозного усилия и ASR.

На грузовики “УРАЛ-ИВЕКО” устанавливаются такие же 6-цилиндровые дизельные двигатели Cursor 13 рабочим объемом 13 литров, как и на европейские IVECO-TRAKKER. Они имеют мощность 380 л.с. или 420 л.с. и отвечают всем экологическим нормам “Евро-3”. Эти силовые агрегаты монтируются на автомобили с 2005 года и зарекомендовали себя в России с самой лучшей стороны. Благодаря продуманной конструкции мотора и его оптимальным регулировкам, обеспечивается максимальная отдача по крутящему моменту и мощности. Высокий крутящий момент при низких оборотах двигателя помогает при трогании на подъем и при движении с полной загрузкой на сложных грунтах.

В стандартной комплектации машины предусмотрен моторный тормоз, позволяющий осуществлять спуск без применения штатной системы колесных тормозов, что важно при движении на затяжных спусках. Для охлаждения двигателя применена вискомуфта привода вентилятора радиатора, позволяющая поддерживать оптимальное тепловое состояние силовой установки и снизить расход топлива.

Двигатель агрегируется с 16-ступенчатой механической коробкой передач немецкой фирмы ZF с повышающей верхней передачей. Передачи переключаются четко, и момент включения абсолютно понятен. Машина оснащается 2-ступенчатыми редукторами ведущих мостов, а также устройствами блокировки межосевых и межколесных дифференциалов.

Подвеска грузовика “УРАЛ-ИВЕКО-6539” выполнена по традиционной для самосвалов схеме: передняя – на полуэллиптических рессорах, задняя – балансирующая тележка на полу-



Система наружных зеркал (1) позволяет водителю уверенно управлять самосвалом даже в условиях стесненных рабочих площадок. У машины надежный трехсекционный стальной передний бампер, а фары защищены сетками (2). Нижняя ступенька подножки (3) выполнена из эластичного материала и гнется при наездах на препятствия. При заднем ходе машины включаются не только фонари, но и дополнительная фара (4), что облегчает работу в темное время суток. Запасное колесо крепится на наружной поверхности переднего борта кузова (5)

эллиптических рессорах. Отметим, что на машине установлены многорычковые рессоры. Такая конструкция подвески хотя и имеет повышенную жесткость, но, как показал опыт эксплуатации в российских условиях, она надежнее. Это тем более важно, поскольку для наших эксплуатационников, “кинуть” в кузов ковш-другой сверх нормы – обычное дело.

По той же причине самосвал, предоставленный нам для теста, был “обут” в российские камерные шины. Таким было пожелание потребителей, которые, учитывая, что “продолжительность жизни” дорогостоящих импортных шин в условиях каменных карьеров из-за боковых порезов примерно такая же, как и наших, решили, что переплачивать особого смысла нет.

И еще одна конструктивная особенность – воздухозаборник на самосвалах “УРАЛ-ИВЕКО” устанавливается на боковом срезе кабины, благодаря чему летом не засасывается пыль из-под колес. Зимой же обеспечивается

питание двигателя теплым воздухом из подкапотного пространства.

IV.

Двигаясь на пересеченной местности, по каменным глыбам, присыпанным сверху снегом, “УРАЛ-ИВЕКО” вел себя отлично. Даже крутые подъемы полноприводный самосвал преодолевал с легкостью. Большой дорожный просвет машине обеспечивают мосты с редукторами. Если все же появляется опасность буксования, то водителю достаточно повернуть переключатель блокировки дифференциала (в первом положении блокируется межосевая дифференциал, во втором – еще и межколесные) и движение будет продолжено. Маневренность просто потрясающая, а водитель даже на серьезных ухабах не подскакивает к потолку, хотя подвеска кабины в меру жесткая. Гидроусилитель руля позволяет водителю управлять тяжелым грузовиком без особого напряжения. Усилия на рулевом колесе оптимальные и очень информативные.

Важно отметить, что СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” предлагает своим клиентам большой перечень опций, которыми, по желанию потребителей, могут быть оснащены грузовики. Всего их более 350 и опционный комплект каждой машины согласуется индивидуально с ее заказчиком. Что же собой представляют эти опции?

На самосвале, предоставленном в наше распоряжение, был установлен северный пакет опций, в который входят: предпусковой подогреватель российского производства, дополнительный автономный отопитель кабины (“фен”), обогреваемый аккумуляторный ящик, чехлы утепления моторного отсека и двигателя, обогреваемые фильтры, дополнительная защита двигателя, топливный бак объемом 500 литров с обогреваемым топливозаборником.

К сожалению, во время теста нам не удалось опробовать самосвал в загруженном состоянии, и в полном объеме испытать модернизированную

самосвальную платформу ковшового типа разработки и производства СП “ИВЕКО-УРАЛААЗ”. Дело в том, что у предыдущих кузовов система обогрева была устроена по типу европейских аналогов. В результате прогревалось только 18% кузова, чего, наверное, вполне хватает при работе в умеренном климате, но при эксплуатации автомобиля в условиях Крайнего Севера явно недостаточно. Это приводило к тому, что зимой, во время перевозки на “длинном плече”, влажный сыпучий груз частично примерзал к днищу кузова и не сдвигался при разгрузке. Для устранения этого была полностью переработана конструкция самосвального кузова, но его объем – 12,8 м³ был сохранен. Изменения претерпела геометрия платформы: она стала шире, выше и короче, при этом ее вес снизился почти на 500 (!) кг. Более рациональной стала и развесовка автомобиля. Толщина днища кузова составляет 10 мм, что позволяет перевозить в нем скальную породу, а съемный задний борт дает возможность эксплуатировать груженный автомобиль по дорогам общего пользования.

Усовершенствована и система обогрева кузова, благодаря чему площадь его прогреваемой поверхности увеличена до 62%. Испытания, проведенные на Ямале, полностью доказали эффективность новой конструкции самосвального кузова.

Измененная компоновка гидрооборудования дала возможность крепить запасное колесо и справа, и слева. Гидрооборудование самосвального кузова на нашем грузовике было итальянским (фирмы Vinotto), хотя, по желанию заказчика, оно может быть и других производителей. Увеличился по длине и козырек самосвальной платформы, поэтому кабина машины надежней защищена при разгрузке кузова.

V.

В целом самосвал “УРАЛ-ИВЕКО-6539” оставил самое лучшее впечатление – это машина способна работать в самых сложных условиях эксплуатации. Все потребители отмечают надежность и неприязательность самосвалов “УРАЛ-ИВЕКО-6539”. Многие миасские машины уже “набегали” по 800 и более тысяч километров, фактически круглосуточно работая в условиях низких температур и бездорожья.

Р. Александров



Элементы воздухоподачи (1) выполнены на европейский манер. Передняя подвеска (2) на полуэллиптических рессорах – схема, традиционная для самосвалов. В подвеске задней балансирной тележки (3) используются многорычковые рессоры. Аккумуляторные батареи (4) размещаются в специальном обогреваемом ящике. Новая компоновка гидравлики самосвального кузова позволяет размещать запасное колесо как на левой, так и на правой стороне переднего листа кузова (5)

Борис Никитин

Форпост “ИВЕКО-УРАЛАЗ” на Дальнем Востоке

История компании “Дальлестехсервис” (“ДЛТС”) тесно связана с лесозаготовительной промышленностью Дальнего Востока, которая была и остается одной из главных отраслей региона. Наша компания является основным предприятием, обеспечивающим обслуживание лесовозной техники предприятий, входящих в группу ОАО “Дальлеспром”.

На одном из этапов развития наши интересы пересеклись с компанией “ИВЕКО-УРАЛАЗ”. С этого времени мы работаем в тесном контакте вот уже тринадцать лет.

В своем сегодняшнем статусе “ДЛТС” существует с 2004 года, когда было принято решение о создании самостоятельного предприятия по продаже и послепродажному сопровождению коммерческого автотранспорта. Выбор был сделан в пользу продукции СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ”: основным фактором послужила высокая надежность автомобилей и отличная приспособленность миасских грузовиков к работе в тяжелых российских условиях. Высокие потребительские качества итальянских автомобилей были доказаны еще при строительстве БАМа легендарными “Магирусами”, некоторые из них, несмотря на свой солидный возраст, и по сей день успешно работают в нашем регионе. И сейчас можно сказать, что выбор нами был сделан правильно.

Вот уже более пяти лет компания “Дальлестехсервис” является официальным дилером СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” на Дальнем Востоке. Мы предоставляем полный спектр услуг по продаже и послепродажному сопровождению автомобилей “УРАЛ-ИВЕКО” и IVECO в регионе.

Эксплуатация автомобилей “УРАЛ-ИВЕКО” в течение длительного времени (пробег отдельных машин превышает 700 тыс. км) показала, что в отличие от других образцов отечественной и импортной техники они обладают большей производительностью, увеличенной наработкой узлов

и агрегатов на отказ, топливной экономичностью. Кроме того, все потребители единодушно отмечают комфортные условия труда, созданные для водителя в кабине грузовика “УРАЛ-ИВЕКО”.

Сегодня “ДЛТС” представляет интересы СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” на всей территории Дальневосточного Федерального округа, включая Сахалинскую, Магаданскую, Амурскую области, Чукотку и Якутию. Техника совместного предприятия используется практически во всех серьезных проектах на территории Дальнего Востока, будь то разработка нефтегазовых месторождений на острове Сахалин, освоение золоторудных месторождений Магаданской области и Чукотки, строительство федеральных автодорог “Амур” и “Колыма” и многое другое.

Автомобили “УРАЛ-ИВЕКО” – коммерческие машины, их задача – приносить своим владельцам максимальную прибыль, поэтому наша компания уделяет особое внимание всему, что может сэкономить средства наших клиентов, как при покупке грузовика, так и в процессе его эксплуатации. Повышенная надежность узлов и деталей, быстрый и качественный ремонт, особые условия оплаты – мы во всем стараемся идти навстречу нашим клиентам. Наверное, поэтому их с каждым годом становится все больше. Сегодня более 100 предприятий региона связали свой бизнес с нашей компанией.

“Дальлестехсервис” осуществляет обслуживание всей гаммы автомобилей IVECO и “ИВЕКО-УРАЛАЗ”, а также ремонтные работы любой сложности, вклю-

чая капитальный ремонт агрегатов (двигателей, элементов трансмиссии) автомобиля. Для этого у нас имеется все необходимое, включая диагностические комплексы, специнструменты и оборудование. Тесное сотрудничество с московским представительством компании IVECO и СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” позволяет своевременно получать всю новейшую техническую документацию и оперативно решать возникающие вопросы. Широко практикуется выезд наших специалистов для ремонта к месту эксплуатации техники, при этом география подобных поездок довольно обширна – от Приморского края до Чукотки, и от Сахалина до Якутии.

Но даже самая высокая квалификация механиков не поможет избежать простоев машин, если отсутствуют необходимые для ремонта запасные части. Для решения этой проблемы “ДЛТС” совместно с СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” создали региональный склад запасных частей IVECO в Хабаровске. Склад постоянно пополняется, номенклатура запчастей корректируется в соответствии с изменением парка машин в регионе и потребностями наших клиентов. Все необходимые запасные части мы поставляем в самые кратчайшие сроки.



Борис Никитин,
генеральный директор
ООО “Дальлестехсервис”,
г. Хабаровск

Николай Ищенко:

“На Ямале мы работаем на IVECO TRAKKER”

Наше предприятие специализируется на строительстве дорог, обустройстве нефтегазовых “кустов” и технологических насыпей, а также оказывает автотранспортные услуги. Мы работаем на территории Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов с крупными нефтяными компаниями, такими как “Сибнефть”, “НовоТЭК” и рядом других.

Долгое время мы приобретали для работы самосвалы MAN. В 2004 году купили первые самосвалы IVECO TRAKKER. Приобрели мы эти машины не случайно: у нас была информация о том, что грузовики IVECO устойчиво работают в условиях низких температур и отличаются высокой надежностью. Кроме этого, учитывая, что есть совместное предприятие в Миассе, мы рассчитывали, что не будет проблем с обеспечением запасными частями и сервисным обслуживанием.

Наши расчеты оказались верными. Именно поэтому сегодня автопарк ООО “Спецтрансстрой” насчитывает уже 25 автомобилей IVECO Trakker различных модификаций - это и полноприводные тягачи колесной формулы 6х6, и самосвалы (6х6 и 8х4). Автомобили используются для перевозки щебня, асфальта, песка и плиты.

В целом мы довольны машинами IVECO. При обустройстве Находкинского и Южнорусского месторождений нефти, например, они работали при температурах минус 40°C и даже ниже. Каких-то серьезных проблем с грузовиками “УРАЛ-ИВЕКО” у нас не возникало. Безусловно, в подобных экстремальных условиях эксплуатации тяжело не только людям, но и технике, поэтому случаются и поломки. Но все неисправности, которые мы отмечали, не относились к тяжелым и довольно быстро устранялись силами наших ремонтных подразделений.

Наша компания была первой, которая приобрела на СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” самосвальные полуприцепы производства “Миассприцеп” с объемом кузова 28 м³. Они также неплохо проявили себя. Благодаря подвеске BPW и гидравлике Binotto прицепы очень надежны даже в самых суровых условиях эксплуатации. Тягачи “УРАЛ-ИВЕКО” в составе автопоездов с самосвальными прицепами, работая в очень сложных дорожных условиях, осуществляли доставку грузов по сыпучим пескам.

Практически все свои машины мы приобрели в лизинг. Есть ли разница между грузовиками IVECO, соб-



Николай Ищенко.
Директор ООО “Спецтрансстрой”
(г. Ноябрьск, Ямало-Ненецкий автономный округ Тюменской области)

ранными в Миассе, и произведенными непосредственно в Европе? Поскольку у нас есть и “чистые” IVECO, могу с полной ответственностью заявить, что хотя они и очень похожи, но различия, все-таки, есть. При приобретении грузовиков в СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” их можно укомплектовать различными “арктическими” опциями, благодаря которым машины устойчиво работают при самых низких температурах.

Если говорить о сотрудничестве с СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ”, то должен отметить, что на предприятии всегда оперативно реагируют на все наши запросы о запчастях, консультируют наших специалистов по вопросам сервисного обслуживания машин. Сейчас мы совместно прорабатываем вопрос о том, чтобы на территории Ямало-Ненецкого автономного округа был организован региональный склад запасных частей, что, безусловно, будет способствовать повышению популярности грузовиков производства СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ” среди потребителей, работающих в нашем регионе.



Региональные представители СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ”

ООО “Дальлестехсервис”:

680521, г. Хабаровск,
ул. Горького, 61А. Тел.: (4217) 546510;

ООО “Питертракцентр”:

195027, г. С.-Петербург,
ул. Магнитогорская, 17а.
Тел.: (812) 3264689;

ООО “Политраксервис”:

603108, г. Н.Новгород,
ул. Электровозная, 7.
Тел.: (8312) 213368;

ООО “СургутТраккерТрейд”:

628400, г. Сургут,
ул. Промышленная, д.16, стр. 5.
Тел.: (3462) 780046, 711585;

ЗАО “Уралазавтосервис”:

630083, г. Новосибирск,
ул. Обская, 102.
Тел.: (3832) 694488;

ООО “Северная строительная компания”:

629300, Тюменская область, ЯНАО,
г. Н.Уренгой,
Ленинградский пр., 14, кв. 68.
Тел.: (34949) 39081;

ООО “ТД Сибпромавто”:

625049, г. Тюмень,
ул. Ставропольская, 88.
Тел.: (3513) 563796;

ДООАО “Спецгазавтотранс”:

426039, г. Ижевск,
Боткинское шоссе, 182.
Тел.: (3412) 602812;

ООО “Дизельцентр”:

456216, Челябинская область,
г. Златоуст,
ул. Уржумская, 75.
Тел.: (3513) 626845;

ООО “Ивеко АМТ-Екатеринбург”:

620000, г. Екатеринбург,
ул. Декабристов, 16/18, корп. “В”.
Тел.: (343) 2974026, 2519410;

ООО “Урал-Ивеко Сибирь”:

660055, г. Красноярск,
ул. Джамбульская, 4, оф. 201/2.
Тел.: (3912) 660557;

ООО “АвтоТехТрейд”:

620028, г. Екатеринбург,
ул. Крылова, 35, оф. 1.
Тел.: (343) 2683839; 3815061

ООО “Северная транспортная компания”:

663280, Красноярский край,
р.п. Северо-Енисейский,
пгт Капитана Тибекина, 1.
Тел.: (3912) 973711;

ООО “Уралдормашсервис-Приангарье”:

665708, Иркутская область,
г. Братск, ул. Кирова, 26, оф. 39.
Тел.: (3953) 496518;

ООО “Бадинский комплексный леспромхоз”:

665740, Иркутская область,
Братский район,
с. Покосное, ул. Сибирская, 18.
Тел.: (4212) 649783;

ЗАО “Техсервис-Комсомольск”:

681000, Хабаровский край,
г. Комсомольск-на-Амуре,
ул. Лесозаводская, 6.
Тел.: (4217) 546927.

Выставки с участием СП “ИВЕКО-УРАЛАЗ”

15.04 – 18.04	Иркутск	“Сибавтосалон-2008”
17.04 – 19.04	Ханты-Мансийск	“Югра-Автодор”
22.04 – 26.04	Москва	“КомТранс-2008”
12.05 – 15.05	Уфа	“Автосалон-2008”
20.05 – 23.05	Красноярск	“Авто и сервис-2008”
17.06 – 21.06	Москва	“СТТ-2008”
25.09 – 28.09	Хабаровск	“Транспорт ДВ-2008”
09.09 – 12.09	Челябинск	“Транспорт большого города”
26.09 – 28.09	Сургут	“Сургут. Нефть и газ-2008”
07.10 – 10.10	С-Петербург	“ТрансЛес-2008”
04.12 – 06.12	Вологда	“Русский лес-2008”



WWW.IVECO-URALAZ.RU

**ПРОИЗВОДСТВО
ГРУЗОВЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ
IVECO-TRAKKER:**

САМОСВАЛЫ,
СЕДЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ,
СОРИМЕНТОВОЗЫ,
КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ, ШАССИ, и пр.

**ПРОДАЖА
ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ:**

- более 2500 наименований на складе в Миассе
- доставка **на заказ** в короткие сроки
- консигнационные склады запасных частей: в **Хабаровске, Сургуте, Н. Уренгое** и других городах России

**ДИЛЕР
IVECO S.P.A.**

продает весь модельный ряд автомобилей:

DAILY, CARGO, STRALIS

456300, Россия,
Челябинская обл.,
г. **МИАСС**
Тургоякское шоссе, 8/2
тел./факс: **(3513) > 240-977**

