

# НАСЛЕДНИК МАГИРУСА

Узнав о том, что с любезного разрешения ООО «ИВЕКО-АМТ» в Миассе мне представится возможность проехаться на самосвале IVECO 330.30 ANW, я отправился в архив. Личный архив. Ведь эта машина под брендом Урал-IVECO 330.30 ANW – первый предмет производства по «отверточной» технологии первого в постсоветской России «грузового» альянса между УралАЗом и IVECO S.p.A. и к тому же ближайший наследник хорошо известного в России со времен строительства Байкало-Амурской магистрали Magirus 290D26K. И вот что, в частности, выяснил.

Александр СОЛНЦЕВ/Фото автора

В статье использованы материалы Валерия Дмитриева и ООО «ИВЕКО-АМТ»

**В** то время, в середине семидесятых годов прошлого столетия, Магирус, резко контрастировавший с изделиями советского автопрома, воспринимался как пришелец с другой планеты. «Ярко-оранжевая окраска, мощный широкий капот, большая трехместная кабина с панорамным ветровым стеклом... По бокам капота с каждой стороны – трубы, уходящие вдоль оконных стоек кабины вверх, под крышу, для забора более чистого воздуха в двигатель... Кабина Магируса после той же кразовской казалась просто

сказкой для наших не избалованных комфортом водителей. Шумо- и термоизолированная, с регулируемым сиденьем водителя, с задней подвеской на четырех гидравлических амортизаторах. Температурный режим в кабине поддерживали две автономных от двигателя и независимых друг от друга отопительно-вентиляционные установки. Теплый воздух подавался и к ящику для аккумуляторных батарей. Двигатель воздушного охлаждения был невероятно надежным, удобным в обслуживании и ремонте. Он достаточно легко пускался

при низких температурах. Кроме того, его отличал низкий уровень шума. Плюс к тому еще и экономическая составляющая, выражавшаяся в пресловутых тонно-километрах. Полезная нагрузка того же самосвала Magirus 290D26K равнялась 14,5 тонны. Отечественный автопром в то время мог предложить из ближайших по грузоподъемности машин только двухосный самосвал МАЗ-503А грузоподъемностью 8 тонн и 12-тонный КрАЗ-256Б.

Могу понять и разделить восторг водителей из семидесятых, но с позиций



дня сегодняшнего даже потомок Магируса – IVECO 330.30 ANW выглядит, мягко говоря, аскетично. На фоне, например, современных Trakker'ов, которые в известном смысле – по той же ходовой части – тоже можно назвать наследниками Магируса. В кабине царство голого металла, эргономика в нынешнем понимании отсутствует как класс. Движение сопровождают шум и вибрации. Не будем, впрочем, забывать, что этой конкретной машине без малого тридцать лет, и трудилась она отнюдь не в тепличных условиях. И то, что в относительно добром здравии дожила до наших дней, уже большое достижение.

Как этот самосвал попал в ИВЕКО-АМТ? Подарили на 20-летний юбилей совместного предприятия. Царский подарок сделало ООО «АвтоТехТрейд», официальный дилер ИВЕКО-Россия и ИВЕКО-АМТ из Екатеринбурга. По некоторым данным, раритет обнаружили в г. Губкинский (Ямало-Ненецкий автономный округ), где он в свое время трудился на отсыпке месторождения. В Миасс самосвал добрался своим ходом, преодолев за 2,5 дня пути 1750 км. Его скорость, правда, не превышала 60 км/ч, зато в кабине, по словам представителей АвтоТехТрейда, был настоящий «Ташкент» благодаря двум масляным печкам.



Наследник Magirus'a - тяжелый самосвал IVECO 330.30 ANW в арктическом исполнении. Сей, представленный на снимке, экземпляр в значительной степени базировался уже на агрегатах IVECO. Соответствующая комплектация позволяла эксплуатировать машину при температурах до  $-55^{\circ}\text{C}$



▲ Вчера и сегодня. IVECO 330.30 ANW родом из прошлого века и опытный образец самосвала (6x6) от ИВЕКО-АМТ, использующий в качестве моторного топлива компримированный природный газ (подробности в «КТТ» № 1/2021). Последний представляет собой симбиоз внедорожного шасси IVECO Trakker и спальной кабины AS (Active Space) от магистрального тягача IVECO Stralis. Так вот, рама и рессорно-балансирная подвеска мостов задней тележки с незначительными изменениями заимствованы у наследника Магируса

► Кузов отечественного производства, но гидравлика Meiller. Мощный стабилизатор позволяет снизить нагрузку на гидроцилиндр подъема/опускания кузова и тем самым уменьшить вероятность его течи





◀ В основе самосвала мощная рама со вставками-усилителями. Толщина лонжеронов 10 мм, такая же, как и на нынешних Trakker'ax

▼ Крестовина надрамника для увеличения жесткости конструкции



Подвеска задней тележки балансирующего типа. Суммарная нагрузка на мосты, оснащенные межосевой и межколесными блокировками, 26 тонн

Подаренный экземпляр можно смело назвать «последним героем». Потому как собран он IVECO Magirus AG, судя по идентификационной таблице, в Италии, скорее всего на заводе в Турине. К тому времени выпуск IVECO 330.30 ANW в немецком Ульме уже свернули, а в Миассе приступили к сборке бескапотных грузовиков с кабиной «Р». Но поскольку

заказчик требовал самосвалы только капотной компоновки, материнская компания приняла решение собрать партию шасси в Италии. Миассцы получили готовое шасси СВУ, самосвальная платформа была изготовлена их партнерами из Южноуральска, а гидрооборудование для нее закупили у Meiller. Вот такая история.

### ИЗ АРХИВА

## КОНТРАКТ ВЕКА

Соглашение о поставке в Советский Союз почти 10 000 грузовиков Magirus-Deutz было подписано 2 октября 1974 года. Точное количество машин порой оспаривается, но порядок цифр именно такой, поэтому иначе как «контрактом века» его и не называют. В официальной церемонии подписания участвовали заместитель министра внешней торговли СССР, руководители Автоэкспорта и Автопромимпорта и члены правления компании «Klöckner-Humboldt-Deutz». Выбор пал на трехосные автомобили с колесной формулой 6x4: самосвал 290D26K, бортовой 290D26L; двухосные (4x2) – самосвал 232D19K, бортовой 232D19L. «Двухосники» оснащались 8-цилиндровыми дизелями непосредственного впрыска, мощностью 248 л.с., а «трехосники» – 10-цилиндровыми аналогичными двигателями мощностью 290-310 л.с.

Основная масса поставок пришлась, естественно, на самосвал 290D26K грузоподъемностью 14 500 кг. «Контракт века», правда, Klöckner-Humboldt-Deutz не помог. Вскоре после подписания договора с «Советами» автомобильное отделение Magirus вошло в состав FIAT, а чуть позже на его базе была образована Корпорация автомобилей промышленного назначения – Industrial Vehicles Corporation, сокращенно IVECO.

В том, что Magirus-Deutz – грузовик для нашей страны, в частности для освоения Сибири, эпохальный, сомнений нет. И по всем статьям выходит, что он заслуживает почетного пьедестала ничуть не меньше, чем некогда водруженная на него в Магадане Tatra T 111. Но сделать это, насколько мне известно, увы, никто так и не удосужился.



▲ 2006 год. Мы с сыном гостили у родственников в Ельце, что в Липецкой губернии, и от нечего делать решили съездить проветриться в Воронеж. Неподалеку от поворота на Липецк увидели оранжевые самосвалы. Бог мой, неужели те самые, бамовские, ведь с момента поставки в СССР первых машин прошло уже более 30 лет?! Оказались они, родимые. Сами понимаете, Воронеж пришлось на время отложить... Самосвалы Magirus-Deutz 290D26K трудились в ИП «Артемов» на отсыпке полотна трассы М-4. Там бамовских ветеранов называли «тракторами на колесах» и скидки на старость не делали – загружали в кузов по 22 т (!) песка  
 > Интерьер кабины самосвала 290D26K мало чем отличается от одного у IVECO 330.30 ANW



Бамовские «трехосники» оснащались моторами V10





Сами мосты уже ивековские...



...равно как и раздаточная коробка



▲ Передний мост «подвешен» на многolistовых рессорах

▼ В выпускной системе, понятное дело, предусмотрен отвод отработавших газов для обогрева кузова



▼ В подкапотном пространстве сконпонуван «воздушник» V8 от Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD). Развал блока цилиндров накрыт плитой-экраном для нагнетаемого воздушного потока. Обратите внимание на две турбины по бокам.

Дизель KHD воздушного охлаждения, относительно легко пускавшийся при низких температурах, очевидно, произвел на руководство советского автопрома не меньшее впечатление, чем в свое время ленд-лизковский Studebaker US6. Еще в 1969 году с руководством немецкой компании всерьез обсуждалась возможность лицензионного освоения «воздушника» на планируемом к строительству автозаводе в Набережных Челнах. Позже мотор Магируса «инспирировал» строительство Кустанайского дизельного завода (КДЗ) и завода двигателей воздушного охлаждения на ГАЗе. Увы, все эти проекты в конечном счете потерпели фиаско



▲ Под крышкой аккумуляторного ящика две батареи. По логике ящик должен иметь подогрев...



◀ Воздушные заслонки механического типа позволяют перекрыть часть потока холодного воздуха к двигателю. Осевой гидравлический вентилятор при температурах 115–117 °С охлаждает развал блока цилиндров

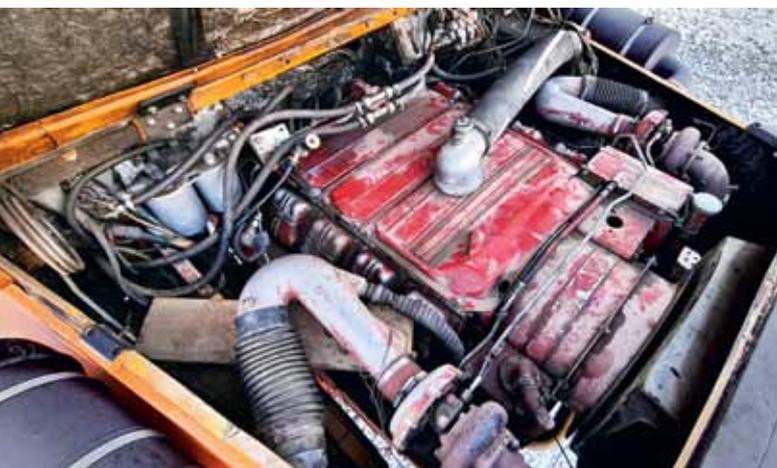


## НЕКОТОРЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОСВАЛА IVECO 330.30 ANW

(по данным производителя)

Колесная формула	6x6
Кабина	3-местная, цельнометаллическая
Колесная база, мм	4000/11 380
Снаряженная масса, кг	14 910
Грузоподъемность, кг	18 590
Полная масса, кг	33 500
Нагрузка на переднюю ось, кг	7500
Нагрузка на мосты задней тележки, кг	2x13 000
Дорожный просвет, мм	365*
Объем кузова, куб. м	12
Двигатель	BF8L513
	турбодизельный, V8, воздушного охлаждения
Рабочий объем, л	12,7
Мощность, л.с./об/мин	315/2300
Крутящий момент, Нм/об/мин	1132/1400
Коробка передач	ZF 16 S 151
	механическая, 16-ступенчатая
Размер шин	12.00 R 20

\* Под передним мостом.





Фирменные особенности компоновки: отдельные воздухозаборники, выведенные вверх по передним стойкам кабины. При низких температурах подачу воздуха можно осуществлять из подкапотного пространства через желтые «гусакис»



« Таким, прямо скажем, незатейливым образом выглядит «блок» стояночного тормоза, ручек межосевых и межколесных блокировок дифференциалов мостов, «понижайки» в раздаточной коробке и управления подъемом кузова, скомпонованный прямо на полу справа от кресла водителя



Интерьер кабины по нынешним меркам весьма спартанский



« Торчащий из пола рычаг 16-ступечатой КП ZF, переключающейся по схеме «2Н»

▼ Зимой «Ташкент» в кабине, несмотря на воздушное охлаждение двигателя, создавали две «автономки». Куда делась вторая «печка», автору неизвестно



Его собратьям, собранным в Миассе по «отверточной» технологии и именовавшимся Урал-IVECO 330.30 ANW, повторить успех Магируса не удалось. Объемы продаж «капотников» оказались мизерными. Обратимся к летописи совместного предприятия. Официальная история российско-итальянских взаимоотношений началась с протокола о намерениях, датированного концом 1991 года. 18 апреля 1992-го стороны подписали лицензионное соглашение, предоставлявшее УралАЗу право на сборку тяжелого самосвала в арктическом исполнении IVECO 330.30 ANW. Подписи под документом поставили генеральный директор Уральского автозавода Ю.И. Горожанинов и глава IVECO S.p.A. Д. Боскетти. Забегая вперед, скажем, что позднее специалисты ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» помимо самосвала с задней разгрузкой грузоподъемностью 18,5 тонны разработали еще несколько модификаций грузовых автомобилей, в том числе лесовозный автопоезд для перевозки хлыстов массой до 42 тонн, сортировочный автопоезд, автоцистерну, ремонтный агрегат для восстановления и освоения нефтяных и газовых скважин. Маркетологи УралАЗа считали, что в России существует очень емкий рынок для подобной автотехники. Дальнейшие события показали, что они ошибались.

Аккурат через девять месяцев, а именно в январе 1993-го, первые 15 самосвалов были переданы объединению «Лангепаснефтегаз». Доля российских комплектующих в этих автомобилях составляла 16%, поэтому можно говорить о том, что их сборка фактически стала первым в отечественной практике полигоном для апробации на зарубежных грузовиках изделий российского производства. Казалось, начало положено. Но действительность оказалась не столь радужной. До конца 1993-го удалось выполнить всего пару крупных заказов: 40 ед. приобрел ЮКОС и 30 ед. – ЛУКОЙЛ.

Причины провала были очевидны. Шел 1993 год. Время было труднейшее. Хотя самосвалы Урал-IVECO 330.30 ANW

и стоили на 20% дешевле, чем их зарубежные аналоги, экономические потрясения, которые в те годы переживала страна, привели к тому, что у потребителей просто не было денег на их приобретение. Стало очевидно, что прежние рамки лицензионного соглашения не охватывают всех нюансов нового проекта, поэтому в апреле 1994 года тремя учредителями — АО «УралАЗ», РАО «Газпром» и IVECO S.p.A. — было принято решение о создании совместного российско-итальянского предприятия «ИВЕКО-УРАЛАЗ», которое 5 декабря 1994 года получило официальную регистрацию. Впрочем, к герою нашего повествования это уже не имело никакого отношения. ■

