

авто парк

5 КОЛ

80 ЛЕТ ПОБЕД
ЮБИЛЕЙ ТВЕРСКОГО
ЭКСКАВАТОРНОГО ЗАВОДА



ЭКОНОМИКА
Льготный лизинг

СОБЫТИЕ
Форум потребительской
кооперации •
Выставка COMTRANS 2023

ПРОИЗВОДСТВО
Завод «Соллерс» в Елабуге

ОБЗОР
Зимние шины
Yokohama

ВСТАЛ В СТРОЙ

VALDAI 45

ТЕСТ
«КОМПАС 5»
НОВИНКА
YUTONG ZK 6947 H



ТОЧНО В ЦЕЛЬ
ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА ORTHAUS

САМОСВАЛЬНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ

ORTHAUS

Тормозная система **Knorr-Bremse**

Кузов из стали **Hardox**

Оси **BPW**



Объем **30м³**

Гидроцилиндр **Hyva**

Рама из стали **ArcelorMittal S700 MC+**

10 ЛЕТ
В РОССИИ

orthausrus.ru

8 800 101 24 25

info@orthausrus.ru

Реклама



Мы в TELEGRAM
@FIFTHKOLESOMAGAZINE

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламы.

Использование любых материалов из журнала,
включая дизайнерские разработки,
возможно только после согласования с редакцией.

Издание распространяется прямой рассылкой
и по подписке. Цена свободная.

ДАТА ВЫХОДА В СВЕТ 02.10.2023

16+

ДЕНЬ ВОДИТЕЛЯ

ЕЖЕГОДНО В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ ВОДИТЕЛИ ОТМЕЧАЮТ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК. НА ОФИЦИАЛЬНОМ УРОВНЕ ДЕНЬ АВТОМОБИЛИСТА В 2023 ГОДУ ОТМЕЧАЕТСЯ В СОРОК ШЕСТОЙ РАЗ. С ЧЕМ ВСТРЕЧАЕТ ЕГО ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ?

В октябре традиционно поздравляют профессиональных водителей — людей, управляющих городским общественным транспортом, грузовыми автомобилями и специальной техникой. Но наряду с ними, поздравления также принимают и работники всей транспортной отрасли: начиная от тех, кто обслуживает автомобили, до людей, которые их создают, занимаются их реализацией или эксплуатацией.

Праздник — это не только повод для торжества, но и шанс найти решение для насущных проблем. Не успели транспортные компании толком решить проблемы, спровоцированные пандемией коронавируса, порушившей логистические цепочки и породившей массу иных трудностей, как отрасль настигла другая беда. Та самая, что раздулась до невероятных масштабов после начала военной операции — санкции. Перевозчики адаптировались к новой реальности, но безоблачным их существование сейчас назовешь едва ли.

Говоря об актуальных проблемах, требующих немедленного решения, собеседники «Автопарка» в один голос буквально кричат о кадровом голоде. В частности, о нехватке водителей с категорией СЕ, которые управляют тягачами массой свыше 3,5 тонны. За последние пять лет дефицит шоферов вырос с 15 до 21%. По данным комитета по транспортной логистике «Деловой России», сейчас не хватает порядка 50 000 водителей, из-за чего около 10% автопарков простаивает без дела. Из-за дефицита кадров зарплатные требования соискателей подскочили на 30–40%. Хотя последний опрос, проведенный компанией «Скиф-Карго» среди своих сотрудников, показал, что шоферов интересуют не только деньги, падающие регулярно на карту, но и «нематериальная мотивация»: соблюдение режима труда и отдыха, бесплатное питание, медицинская страховка.

Что еще, помимо социального пакета и прочих «нерублевых» бонусов, поможет хоть как-то выйти из ситуации? В качестве временной меры, считают перевозчики, подойдет привлечение водителей из стран Средней Азии — с отменой регионального патента (хотя, заметим, проблем с мигрантами у нас и без того хватает). А в долгосрочной перспективе нужно заинтересовывать молодых людей. На проблему уже отреагировали в Госдуме. Председатель партии «Справедливая Россия — За Правду» Сергей Миронов обратил внимание на проблему нехватки дальнобойщиков и призвал решить ее, введя в колледжах программу подготовки водителей грузовиков.



**МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР**

Важную роль в повышении популярности профессии могли бы сыграть такие условия, как «обеление» рынка, ужесточение ответственности за нарушение режима труда и отдыха, развитие инфраструктуры. Впрочем, транспортно-логистическая отрасль сильно нуждается не только в дальнобойщиках, но и в складских работниках: грузчиках, приемосдатчиках, водителях погрузчиков.

Следующий вопрос, беспокоящий перевозчиков, связан с ростом цен на горючее. Это огромная статья расходов для любой транспортной компании, осуществляющей автомобильные доставки груза. А топливный рынок сейчас переживает кризис: стоимость нефтепродуктов бьет все мыслимые и немыслимые рекорды. Да, власти уже приняли меры — запретили экспорт бензина и дизеля за границу. Только вот потребители — те же перевозчики и обычные граждане — эффект пока не ощутили.

Когда кризис только начал разгораться, российские перевозчики обратились за помощью к государству, но существенной поддержки от властей так и не дождалось. Ни налоговых льгот, ни приостановки утилизационного сбора, ни субсидий, направленных на сохранение рабочих мест, ни упрощения процедуры оспаривания штрафов за превышение норм АСВГК — ничего. Напротив: правительство, словно издеваясь, регулярно переписывает в большую сторону тарифы на проезд по «платникам» и придумывает новые ограничения.

А решить какие-то, хотя бы локальные, проблемы стоило, ведь в конечном итоге это приведет к развитию отрасли, от которой зависит бесперебойная работа всей экономики страны. 🇷🇺



ЦИФРОВИЗАЦИЯ АВОПЕРЕВОЗОК

28

ЭКОНОМИКА

НОВОСТИ



6

НОВОСТИ

14

ФОРУМ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ КООПЕРАЦИИ

СОБЫТИЕ

20

ВЫСТАВКА COMTRANS 2023

СОБЫТИЕ



«ВАЛДАЙ 45»

36

ЗНАКОМСТВО

БИЗНЕС



28

ЦИФРОВИЗАЦИЯ АВОПЕРЕВОЗОК

ЭКОНОМИКА

32

ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЛЬГОТНОГО ЛИЗИНГА

ЭКОНОМИКА

34

САММИТ ПО УГЛЕРОДНОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ

ЭКОЛОГИЯ



DONGFENG K33-561

56

ЗНАКОМСТВО

ГРУЗОВИКИ



36

«ВАЛДАЙ 45»

ЗНАКОМСТВО

40

BEIBEN TRUCK

ЗНАКОМСТВО

44

«КОМПАС 5»

ТЕСТ

48

DONGFENG CAPTAIN-T

ТЕСТ

52

DAEWOO DEXEN

ТЕСТ

56

DONGFENG K33-561

ЗНАКОМСТВО

60

EVM PRO

ТЕСТ



REVOLUX

D3



**ПРЕВОСХОДНАЯ ЗАЩИТА ДВИГАТЕЛЯ
В ЛЮБЫХ УСЛОВИЯХ**



ПОСЕТИТЕ САЙТ REVOLUX,
ВОСПОЛЬЗОВАВШИСЬ
QR-КОДОМ



ROSNEFT-LUBRICANTS.RU



YUTONG ZK 6947 H

62

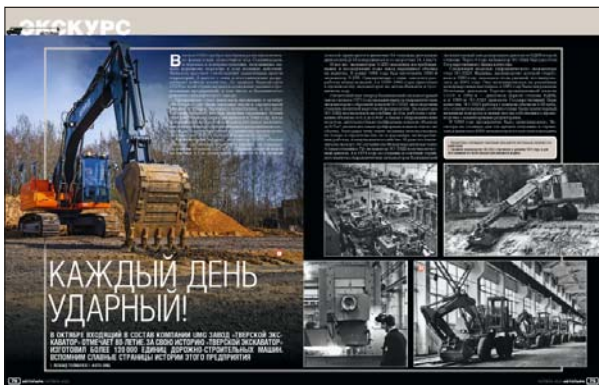
НОВИНКА



ORTHAUS TRAILERS

64

ПРОИЗВОДСТВО



ЮБИЛЕЙ ТВЕРСКОГО ЭКСКАВАТОРНОГО ЗАВОДА

78

ИСТОРИЯ

АВТОБУСЫ



62

YUTONG ZK 6947 H

НОВИНКА

ПРИЦЕПЫ



64

ORTHAUS TRAILERS

ПРОИЗВОДСТВО

АВТОМЕХАНИКА



68

НОВОСТИ

70

ЗАВОД «СОЛЛЕРС» В ЕЛАБУГЕ

ПРОИЗВОДСТВО

74

ЗАО «ПРАМОТРОНИК»

ПРОИЗВОДСТВО

76

ЗИМНИЕ ШИНЫ УОКОНАМА

ОБЗОР

ЭКСКУРС



78

ЮБИЛЕЙ ТВЕРСКОГО ЭКСКАВАТОРНОГО ЗАВОДА

ИСТОРИЯ



Реклама

901ZS

ЗИМНЯЯ ШИНА ДЛЯ
РУЛЕВОЙ/ВЕДУЩЕЙ ОСИ



РАЗМЕР	ИН/МС
385/55R22.5	158/160J
385/65R22.5	158L (160J)
275/70R22.5	150/148J (153/148E)
315/70R22.5	154/150L (152/148M)
295/80R22.5 *	154/149M
315/80R22.5 *	156/150K



Carbon Disclosure Project*
* Проект раскрытия информации об углероде

YOKOHAMA

www.yokohama.ru

ООО «ЙОКОХАМА РУС», ОГРН 1055003311521
141407, Московская область, г. Химки, ул. Панфилова, дом 19, стр. 1, этаж 3



ПЕРЕЗАПУСК

«Соллерс» перезапускает завод во Владивостоке. Вместо Mazda там будут производить аналоги китайских пикапов. Пока речь идет об одной модели — Sollers ST6, для которой на выбор доступны бензиновый и дизельный двигатели рабочим объемом 2,0 л. Бензиновый агрегат с турбонаддувом развивает мощность 176 л. с. и крутящий момент 290 Нм. Мощность дизельного двигателя составляет 136 л. с., а крутящий момент — 320 Нм. Моторы комплектуются 6-ступенчатой механической КП. Пятиместный пикап будет доступен для заказа в комплектациях Base и Comfort. Уже в стандартной комплектации доступны: multifункциональный руль, кондиционер, круиз-контроль, бортовой компьютер, аудиосистема, электрическая регулировка зеркал, электростеклоподъемники, подогрев передних сидений и задние датчики парковки. Комплектацию Comfort дополняют такие опции, как кожаная отделка руля и сидений, бесключевой доступ с запуском двигателя кнопкой, камера заднего вида, а также мультимедийная система с 6-ю динамиками, большим сенсорным экраном и Apple CarPlay с Android Auto. Цены на бензиновую версию Sollers ST6 стартуют с отметки 2,4 млн рублей, на версию с дизельным двигателем — с 2,5 млн рублей. Начало продаж нового пикапа намечено на октябрь.



ДВАДЦАТЬ АВТОБУСОВ ДЛЯ ОМСКА

КАМАЗ закрыл контракт на поставку партии газомоторных автобусов НЕФА3-5299-40-57 в Омск. Новая автотехника уже поступила в распоряжение муниципального пассажирского предприятия № 8. Техника выйдет на самые востребованные омские маршруты, в том числе на магистральный маршрут № 33. Рестайлинговый низкопольный автобус НЕФА3-5299-40-57 создан, чтобы обеспечивать городскую мобильность с заботой об экологии, тишине и комфорте для пассажиров. При этом все поставленные в Омск автобусы оборудованы северным пакетом, кондиционером с обогревом, а также комплектом телематического оборудования (видеокамерами, салонным табло, речевым информатором), тахографом. Автобус разработан для удобного перемещения всех категорий пассажиров и полностью соответствует программе «Доступная среда». Общая пассажировместимость автобуса — 96 человек, 29 мест предусмотрены для сидящих пассажиров.

Модель НЕФА3 5299-40-57 является одной из самых востребованных в продуктивном портфеле КАМАЗа. В компании своевременно были решены вопросы импортозамещения: автобусы поставляются с компонентами отечественного производства и компонентами из дружественных стран. Сегодня КАМАЗ готов поставлять в российские регионы современный комфортабельный пассажирский транспорт, покрывая спрос и обеспечивая технологический суверенитет страны.



БЕЗ CO₂

В России начались продажи электрического мини-мусоровоза Pilotcar P1000. Спецтехника на шасси турецкой компании Pilotcar Otomotive San стала самой яркой новинкой выставки «Вейстэк».

Компактная машина габаритами 4000x1350x1900 мм предназначена для сбора и перевозки отходов в коттеджных поселках, садах, парках и местах отдыха. Небольшие размеры позволяют мусоровозу работать в стесненных условиях на закрытых территориях и даже в помещениях. В оснащение мусоровоза входит бункер объемом 2 м³ и подъемное устройство для мусорных баков массой до 300 кг. В бункере с двух сторон имеются открывающиеся крышки, позволяющие загружать мусор вручную.

Pilotcar P1000 приводится в движение электродвигателем переменного тока мощностью 22 кВт. Силовой агрегат, питающийся от литий-железо-фосфатного аккумулятора, позволяет технике развить скорость 55 км/ч и преодолевать 25% уклон. Быстрая зарядка аккумулятора осуществляется за 3,5 часа, медленная — за 7 часов. Запас хода при полной зарядке достигает 220 км. Предусмотрена система рекуперативного торможения.



■ Компания «Прибыльные инвестиции» (входит в ГК «КОНТРОЛ лизинг») закрыла сделку по приобретению ГК «Балтийский лизинг» по итогам проведенного в сентябре аукциона. Группа компаний «Балтийский лизинг» — одна из ведущих лизинговых компаний России. Занимает 7-е место в отраслевом рейтинге агентства «Эксперт РА» (RAEX) по итогам первого полугодия 2023 года, имеет рейтинг кредитоспособности на уровне гизАА- с развивающимся прогнозом. Компания образована в 1990 году. Основная сфера деятельности — предоставление в лизинг автотранспорта и спецтехники. По итогам первого полугодия объем нового бизнеса «Балтийского лизинга» превысил 71,6 млрд рублей. Группа компаний «КОНТРОЛ лизинг» ведет свою основную деятельность в направлениях розничного и корпоративного лизинга на рынке транспорта и спецтехники. «КОНТРОЛ» входит в число ведущих лизинговых компаний по направлениям «Легковой транспорт» и «Грузовой транспорт» и занимает 12-ю и 14-ю позицию рейтингов RAEX, соответственно.

■ Эксперты «Авито Спецтехника» проанализировали данные о сегменте грузового транспорта на платформе в III квартале 2023 года. Согласно данным платформы, в России спрос на новые грузовики в июле-сентябре вырос на 35% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, предложение выросло на 110%. Спрос на грузовую технику с наработкой в III квартале 2023 года увеличился на 21,8% год к году, предложение осталось на том же уровне. Средняя цена на новые грузовики в III квартале составила 9 850 000 рублей, а на технику с наработкой — 1 900 000 рублей. Новой техникой в период с июля по сентябрь стали интересоваться значительно чаще в Оренбургской области: спрос вырос более, чем в три раза год к году. Также заметный рост покупательского спроса отмечается в Ленинградской области (+160%), Челябинской области (+138%) и Нижегородской области (+92%). По данным «Авито Спецтехника», в III квартале наибольший рост спроса на грузовики с наработкой был отмечен в Удмуртии — динамика год к году составила +98,1%.

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ DONGFENG LIUZHOU - CHENGLONG H7



ЭКОНОМИЧНЫЙ

НАДЁЖНЫЙ

ИННОВАЦИОННЫЙ



+7 (499) 270-47-40
WWW.CHENGLONG.RU



ПРОДАЖИ - СЕРВИС - ЗАПЧАСТИ



НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫЕ ВЫСТАВКИ В РФ И ЗА РУБЕЖОМ

ТРАНСЛОГИСТИКА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Отраслевое мероприятие для прямого диалога операторов рынка перевозок с грузовладельцами

3–4 октября, КЦ «Петроконгресс»

WELDEX

Международная выставка сварочных материалов, оборудования и технологий

10–13 октября, МВЦ «Крокус Экспо»

ИНТЕРПОЛИТЕХ

Международная выставка средств обеспечения безопасности государства

17–19 октября, ВДНХ

MITEX 2023

Главное отраслевое событие инструментальной индустрии

7–10 ноября, ЦВК «Экспоцентр»

TRANSLOGISTICA URAL 2023

Выставка-форум транспортно-логистических услуг, технологий, запчастей, оборудования для коммерческого транспорта

17–19 октября, МВЦ «Екатеринбург Экспо»

GASSUF

Международная выставка газобаллонного, газозаправочного оборудования и техники на газомоторном топливе

24–26 октября, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

ПРОИЗВОДСТВО И РЫНОК СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

XVIII Международная конференция

9–10 ноября

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ — 2023

Главное деловое событие транспортной отрасли России

11–17 ноября, Гостиный двор

ЛОГИСТИКА ГОТОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ 2023

Конференция, посвященная рынку транспортировки автомобилей

23 ноября, Москва



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАФИК

Renault Trucks электрифицировала фургон Trafic. Новинка доступна в различных конфигурациях: три версии фургона (L1H1, L2H1, L2H2), две грузопассажирские версии (L1H1 и L2H1), а также модификация с грузовой платформой. Renault E-Tech Trafic в версии фургона предлагается в вариантах с объемом грузового пространства от 5,8 до 8,9 м³. Внутренняя высота в версии H2 составляет 1898 мм. Автомобиль оснащен новым электродвигателем мощностью 90 кВт и может буксировать прицеп массой 920 кг. Электрический Trafic получил аккумуляторы емкостью 52 кВт·ч, обеспечивающие запас хода 297 км по WLTP в смешанном цикле, а один из лучших показателей потребления электроэнергии на рынке — 18,7 кВт·ч, помогает снизить стоимость владения автомобилем.

Renault Trucks E-Tech Trafic также поставляется с восьмилетней гарантией на тяговый аккумулятор и двухлетней гарантией на остальную часть автомобиля, включая детали, работу и круглосуточную помощь при поломке. Новый электрофургон будет доступен во Франции, Великобритании, Ирландии, Бельгии, Нидерландах, Швейцарии, Италии и Германии с октября этого года.



ПРОТИВ ОГНЯ

Ивановский машиностроительный завод «Автокран» запустил производство пожарных телескопических лестниц ТПЛ-32. Завод имеет большой опыт в изготовлении грузоподъемной техники, что позволяет ему использовать накопленные знания для создания новых моделей пожарных лестниц. Планируется, что производство будет осуществляться на обновленном оборудовании, что позволит увеличить объемы выпуска и повысить качество продукции.

ТПЛ-32 — это новый продукт для отечественных производителей: пожарная лестница, оснащенная рабочей площадкой, позволяющей разместить до трех человек (включая спасаемых) и сухотрубом для подачи водопенной смеси на рабочую площадку, где может быть установлен лафет и/или точка раздачи для ручных стволосов.

Машина может применяться при тушении пожаров или ликвидации последствий обрушений в многоквартирных домах или крупных производственных объектах. Предлагаемое техническое решение позволяет получить функционал ТПЛ-32 не хуже иностранных аналогов, но по существенно более низкой цене, сообщает пресс-служба.





«ГЕНЕРАЛ» ЗАРЯДОК

В рамках международной выставки «Электротранс 2023» компания «ПК «Транспортные системы» представила свою инновационную разработку — электробус «Генерал» с комбинированной зарядкой. В новом электробусе предусмотрено три типа зарядки: медленная от розетки, быстрая от зарядных станций и динамическая зарядка от контактной сети в движении без потери времени. Запас хода на одном заряде — 100 км, а выбор сразу из трех типов зарядки дает возможность подстраиваться под городскую инфраструктуру независимо от региона, отмечает пресс-служба.

Пассажироместимость 12-метровой машины достигает 100 человек. Обновленный интерьер кузова выполнен из алюминевых сплавов и имеет легко заменяемые элементы. В салоне предусмотрено место для инвалидной коляски, а количество сидений непосредственно в низкопольной части салона увеличено.

К ЦЕНТРУ РОССИИ

В России стартовал автопробег среднетоннажных автомобилей Dongfeng, в ходе которого пять грузовиков проедут 6200 км от Санкт-Петербурга до финальной точки — Красноярска.

В рамках автопробега на площадках официальных дилерских центров Dongfeng в Москве, Воронеже, Саратове, Нижнем Новгороде, Набережных Челнах, Челябинске, Екатеринбурге и Новосибирске проходят клиентские дни, где каждый желающий может убедиться в надежности и удобстве представленных авто.

Первая остановка состоялась в дилерском центре «Мэйджор Трак Центр» в Истринском районе Подмосковья. Здесь представили штормный фургон Dongfeng Z55 (изготовитель «Рустрак»), автогидроподъемник Skuman на шасси Dongfeng C80N, рефрижераторный фургон Dongfeng C80N (изготовитель ЦТТМ), бортовую платформу с КМУ на базе Dongfeng C120L (ТФК «Феникс») и 12-тонный самосвал Dongfeng C120 производства автозавода «Чайка-Сервис».

Также в пробеге принимают участие легкие фургоны Dongfeng K33-560. Впервые широкой публике представлены 14-местный микроавтобус и грузопассажирский фургон, изготовленные нижегородской компанией «Луидор».



KAMAZ-6520

**ВЕДУЩИЕ МОСТЫ
16 т + 16 т**



**ОБЪЕМ
САМОСВАЛЬНОЙ
ПЛАТФОРМЫ
20 м³**



Реклама

КАМАЗ-ЛИЗИНГ

- АВАНС от 0%*
- ЛИЗИНГОВЫЕ КАНИКУЛЫ
- РАСПРОДАЖА КАМАЗ-5490 С ПРОБЕГОМ

*Аванс 0% предоставляется при положительном результате АФХД на основании полного пакета документов. Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org

НАЗНАЧЕНИЯ



РАИСА ЛЕЖЕПЕКОВА
Генеральный директор
ООО «ИЫЛДЫЗ РУС»

Раиса дипломированный специалист в области маркетинга, финансов и управления. В 2012 году получила степень MBA «Финансы» в Высшей Школе Финансов и Менеджмента (РАНХиГС). Раиса Лежепекова обладает 15-летним профессиональным опытом на рынке коммерческого транспорта в России. С 2011 по 2022 гг. (с небольшим перерывом) она возглавляла направление маркетинга и корпоративных коммуникаций в дочерней компании немецкого концерна Schmitz Cargobull. С сентября компания «ИЫЛДЫЗ РУС» стала дистрибьютором полуприце-пов Yildiz Treyler в России.



ЕВГЕНИЙ РОТМАН
Генеральный директор
ООО «ДААЗ» по совместительству

Евгений прошел трудовой путь от ученика слесаря механо-сборочных работ Волжского объединения по производству легковых автомобилей до уровня руководителя высшего звена управления в таких компаниях, как АВТОВАЗ, «Гражданские самолеты Сухого», Группа OAT, ОАО «VA3», ПАО «КАМАЗ». Вся трудовая деятельность Евгения Ротмана связана с его активным участием в работе по совершенствованию производства, повышению производительности труда, внедрению в производство новейшей техники и технологий, освоению выпуска новых видов продукции.



ЕЛЕНА ФРОЛОВА
Директор по легковым автомобилям
ПАО «КАМАЗ»

Елена Фролова окончила Университет Российской академии образования по специальности «Экономика», второе высшее образование получила в Institute of Management Development по специальности «Управление бизнесом». С 1997 года работала на АВТОВАЗе, с 2005 по 2011 годы занимала руководящие позиции в финансовом блоке компании «Соллерс», впоследствии была назначена на должность заместителя директора по финансам. Предыдущие три года работала в должности генерального директора «Мазда Соллерс Мануфакчуринг Рус».

БОЛЬШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Компания «Макскам», дистрибьютор китайского бренда SORL в России, представила на выставке Comtrans 2023 системы контроля давления в шинах TPMS и электронно-управляемой пневматической подвески ECAS нового поколения. Эти новинки — значительный шаг в развитии бренда в России и большие перспективы для наших партнеров и клиентов, отмечают в компании.



ECAS позволяет автомобилю поддерживать оптимальную высоту по отношению к дороге, обеспечивая комфортное и безопасное движение на любом типе поверхности. Это особенно полезно при проезде неровных дорог или при необходимости поднять кузов автомобиля на большую высоту, например, для проезда через преграды.

Бренд SORL принадлежит промышленному холдингу Ruili Group. Входящие в его состав 18 компаний выпускают автокомпоненты, автомобильные компрессоры и пневматическую аппаратуру тормозной системы. SORL — крупнейший производитель и главный экспортер пневматической аппаратуры и других автомобильных компонентов в Китае. У компании — свой технический центр и научно-исследовательская лаборатория. В ассортименте более 5000 наименований запасных частей для большинства европейских автомобилей: Volvo, Scania, MAN, Mercedes, Iveco, DAF, Renault, MAZ, КАМАЗ, ГАЗ и др. Компания SORL входит в топ-100 производителей запасных частей в Китае.

В ТВЕРИ ПОЗДРАВИЛИ МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ

Компания

«Прамотроник» приняла участие в выставке достижений машиностроительных предприятий Тверской области, которая прошла в «День машиностроителя». Сегодня машиностроительный комплекс Верхневолжья является одной из самых перспективных и быстро развивающихся отраслей промышленности. Он включает свыше 70 высокотехнологичных предприятий, на которых трудятся 17 тысяч профессионалов. В структуру комплекса входит транспортное и автомобильное машиностроение, производство дорожно-строительной техники и оборудования для добычи полезных ископаемых, коммунальной, сельскохозяйственной техники, станков, радиоэлектроники, электрооборудования. Ряд предприятий реализует проекты в сфере импортозамещения. Например, компания «Прамотроник», которая объединяет «Лихославльский радиаторный завод» и АО «Элтра-Термо», реализует проект по локализации производства комплектующих изделий для коммерческого транспорта. На торжественной церемонии праздника, за многолетний добросовестный труд, высокий профессионализм и личный вклад в развитие машиностроения в Тверской области, лучшим представителям отрасли были вручены региональные награды. Благодарность губернатора Тверской области, в том числе, была объявлена электросварщику АО «Элтра-Термо» Николаю Орлову.



ГОРОДУ НА ВЫБОР

Электробус 624201 «Электрогород» производства УТТЗ дебютировал на выставке «ЭлектроТранс 2023». Пассажирская машина большого класса имеет длину 12 м и вмещает 89 человек. Количество сидячих мест – 38. Примечательно, что кузов изготовлен самими уфимцами, а не взят от МАЗа, как на серийной продукции УТТЗ.

Салон удобен для маломобильных групп населения и пассажиров с детьми. Есть уже стандартный набор USB-разъемов для зарядки портативных устройств. Базовое оснащение также включает кондиционер, светодиодные фары, механическую аппарель, электронную систему информирования пассажиров. Благодаря передней независимой подвеске, обеспечен плавный и мягкий ход. Машина оснащена асинхронным электродвигателем мощностью 180 кВт и крутящим моментом 520 Нм. Размещенные на крыше NMC-батареи энергоемкостью 350-482 кВт·ч обеспечивают запас хода до 250 км. Время полной зарядки – 190 минут при мощности заряда 180 кВт. Ожидается, что уже вскоре новый электробус будет проходить опытную эксплуатацию в Уфе.



СКОРОСТЬ, СТИЛЬ И СОВЕРШЕНСТВО

КАМА TYRES представила шины Forza — новое направление развития продукции компании. Грузовые шины Forza, представленные в бюджетном сегменте, разработаны с применением цельнометаллокордной конструкции каркаса, аналогичной шинам КАМА.

Такая конструкция каркаса обеспечивает повышение ключевых характеристик шин — нагрузки и скорости, а также позволяет увеличить их ходимость. Оптимально построенный профиль и цельнометаллокордный каркас гарантируют безопасную и эффективную эксплуатацию шин Forza на протяжении всего срока их службы.

Шины Forza представлены в шести моделях: REG S — для рулевой оси, REG D — для ведущей оси, REG T — для осей прицепа (для региональных перевозок), CITY A — для осей городского автобуса, MIX A — для бездорожья и OR A — для смешанной эксплуатации. Предполагается дальнейшее расширение ассортимента.



Лизинг автомобилей КАМАЗ

от 0% до 7 лет
аванс срок лизинга

Особые условия страхования



8-800-555-00-99

8-800-555-55-56

www.kamaz.ru

www.sberleasing.ru

callcentre@kamaz.org

info@sberleasing.ru

ПО ПУТИ С «ЧЕЛНОКОМ»

ПАО «КАМАЗ» и ГУП «Мосгортранс» заключили контракт на предоставление и использование технологического решения для организации автобусных перевозок по требованию в рамках сервиса «По пути», который реализован по инициативе Департамента транспорта города Москвы в новых районах.

В рамках достигнутых договоренностей ведущая российская машиностроительная компания предоставит доступ к технологическому решению сервиса «Челнок», разработчиком которого выступает ООО «Цифровая платформа КАМАЗ». Сервис «Челнок» будет интегрирован в мобильное приложение «Московский транспорт». Услуги по поставке решения будут предоставляться до конца 2025 года.

Проект расширил зону влияния на новые районы Москвы по модели первой и последней мили. Это новое высокотехнологичное дополнение к уже имеющемуся общественному транспорту.

«По пути» работает в пяти поселениях ТиНАО: Сосенском, Воскресенском, Филимоновском, Десновском и Рязановском, а также на территории центра «Сколково» — в дополнение к регулярным автобусным маршрутам.



ПОЛУТОРКА ПО-КИТАЙСКИ

В России начинаются продажи малотоннажных грузовиков BAW. Технику BAW представит компания BNM (Build New Mobility), которая планирует привозить в РФ автомобили лишь на первых порах, а в планах — локализация сборки. В России BAW представлены с одно- и двухрядной кабиной, но длина авто (почти 6 метров) от этого не меняется, переменной в данной случае является длина грузовой платформы, варьирующаяся от 3 до 3,7 м. Ширина составляет 1,78 м. BNM предусмотрительно готовит две версии грузовичков для РФ: на метане и на бензине. Объем двигателя в обоих случаях равен 2,0 л, мощность — 122 и 133 л. с. Трансмиссия — безальтернативная 5-скоростная механическая КП, привод — задний. Автомобили полной массой до 3,5 тонн обладают грузоподъемностью до 1,5 тонн. Однако специально для Москвы будет доступна версия авто полной массой две тонны, впрочем сроков появления ее пока не называют. Не уточняются и цены на новинку, но, по предварительным данным, стоимость составит менее 2,4 млн рублей. Премьера китайского грузовичка состоялась в августе на выставке MIMS Automobility Moscow.

КУПЛЕНО В ЛИЗИНГ

«ПСБ Лизинг» передал первые электрогрузовики EVM Pro по программе льготного лизинга автотранспорта от Минпромторга России.

Два автомобиля EVM Pro общей стоимостью 9 млн рублей были приобретены для перевозки металлического лома между сортировочными центрами в Ростове-на-Дону и области. Новые авто позволят оптимизировать расходы и существенно сэкономить на топливе. В рамках программы льготного лизинга Минпромторг России предоставил субсидию на электрогрузомобили, суммарная скидка на авансовый платеж составила 1,9 млн рублей.

Сейчас по программе льготного лизинга от Минпромторга России в «ПСБ Лизинг» можно приобрести новые отечественные транспортные средства с субсидией на оплату части авансового платежа.

Универсальная лизинговая компания «ПСБ Лизинг», входит в топ-10 игроков рынка, предлагает услуги лизинга различных видов имущества. Компания активно участвует в программах государственного субсидирования, создает и развивает партнерские проекты с ведущими производителями автомобилей и спецтехники.



■ По данным «Автостат Инфо», продажи китайских грузовиков в России составили 10 759 ед. в августе текущего года, что на 327% больше результата за аналогичный период прошлого года. Из материалов источника известно также, что за тот же период продажи российских грузовых автомобилей выросли на 19% с 3313 до 3935 ед. соответственно. Sitrak C7H, занимающий первое место по продажам на грузовом рынке РФ среди китайских моделей, показал в августе многократный прирост относительно прошлого года — с 98 до 2488 ед. Объем продаж грузовых машин FAW J6 в тот же период увеличился с 458 до 1453 ед., что позволило модели занять второе место в рейтинге среди грузовых «китайцев». Третий результат продемонстрировал Shaanxi SX 331 (8x4) — 843 ед. против прошлогодних 450 шт. В топ-5 рейтинга продаж вошли также Foton Auman (721 ед.) и Shaanxi SX 325 (702 ед.) против прошлогодних 450 ед.). Напомним, в августе 2023 года грузовой рынок России показал годовой прирост на 143% к аналогичному периоду прошлого года — до 16 296 ед.

■ Дочернее общество ПАО «Соллерс», ООО «Соллерс Производство Трансмиссий», получит льготный заем в размере 564 млн рублей на локализацию производства 6-ступенчатой механической КП на индустриальной площадке Заволжского моторного завода. Привлеченные средства займа ФРП будут направлены на закупку оборудования для чехи сборки коробок передач, линии механической обработки корпусных деталей МКП, а также серийной литейной оснастки. Группа «Соллерс» запустит серийное производство МКП в Заволжье во II квартале следующего года. На предприятии будет осуществляться сборка и тестирование агрегатов, планируется локализовать операции по литью и механической обработке картеров, в дальнейшем рассматривается локализация всех основных деталей МКП. Общий объем производства по проекту составит 7 тысяч штук в 2024 году с последующим ростом до 50 тысяч агрегатов в год. Новые МКП получат LCV и пикапы Sollers, автомобили бренда УАЗ. Также в планах компании — установка локализованных коробок передач на другие отечественные автомобили.



СИВТРАНСХОЛОД
ДИСТРИБЬЮШН

Единственный
официальный
дистрибьютор



www.sivtrans.ru
+7 (499) 501-99-25

Управляя холодом

Холодильные
установки Carrier
для всех типов
коммерческого
транспорта

43 сервисных
центра по всей
России

Официальная
гарантия



ГОНКА ЗА ЛИДЕРОМ

В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА «КООПЕРАЦИЯ: ВРЕМЯ, ТРАДИЦИИ, ЛЮДИ» ПРОШЛА ЦЕРЕМОНИЯ НАГРАЖДЕНИЯ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ПЕРВОГО ВСЕРОССИЙСКОГО КОНКУРСА «ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ 2023», ОРГАНИЗОВАННОГО ЖУРНАЛОМ «АВТОПАРК 5 КОЛЕСО» И ЦЕНТРОСОЮЗОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. САМЫХ ДОСТОЙНЫХ ОТМЕТИЛИ В НАЧАЛЕ СЕНТЯБРЯ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО ЮРИЯ КУЗНЕЦОВА

В мире не счесть конкурсов на звание лучшего автомобиля. Есть подобные и в России. Ежегодно в нашей стране выбирают лучшую легковушку, лучшие грузовики и автобусы, а также другие разнообразные транспортные средства. Есть даже премия, которая выявляет лучший специализированный трактор.

При всем многообразии конкурсов, производителей автомобилей для выездной торговли, в просторечии — «автолавок», ни один из них не рассматривал. Между тем, автолавка, как явление, не осталось в глубоком советском прошлом. Можем судить об этом по откликам на статью 2021 года (см. «Автопарк» №6/2021), где журнал затронул прошлое, настоящее и будущее автолавок. Так, неожиданно мы дали толчок большой и хорошей идее, которая нашла по-

нимание у специалистов Центросоюза России. Под его крыло входит большинство владельцев машин, которые заняты в выездной торговле в системе потребительской кооперации. В сентябре 2023 года в Нижнем Новгороде в рамках Международного форума «Кооперация: время, традиции, люди» специалисты Центросоюза, автомобильные инженеры и журналисты выбрали лучших из лучших. Тех, кто создает такой транспорт, и тех, кто его эксплуатирует.





1. По названиям шатров потребительских обществ можно было изучать географию страны.



Конкурс «Лидер мобильной торговли 2023» прошел впервые, но в нем состязались 50 участников из 16 регионов России.

НОМИНАЦИИ И НОМИНИРОВАННЫЕ

Целью конкурса стало желание показать стране, насколько сегодня нужны и важны автолавки, а также люди, ко-

торые на них работают. Заодно он стал неким образовательным началом для потребителей обществ России. Со страниц нашего журнала в рамках специальной рубрики мы рассказывали о том, что даже в сегодняшних условиях в стране есть новые технические решения для автомобилей, которые работают в мобильной торговле. Конкурс проводился по пяти номинациям: «Лучший экипаж автолавки», «Автолавки. Лучшее техническое решение», «Фудтрак: лучший дизайн

и оснащение», «Лучший транспорт для e-commerce» и «Лучшее маркетинговое решение».

Больше всего заявок пришло по номинации «Лучший экипаж». Люди писали нам не только о своих предприятиях, стаже работы, охвату деревень и поселков, но и о тех, для кого они работают, доставляя продукты и товары на своих не всегда самых совершенных автомобилях. Наиболее активные присылали даже небольшие видеозарисовки о своей





1. Фудтрак модели «Луидор-2250J2» на шасси самой грузоподъемной «Газели Next 4.6».
2. Покупатель входит в торговую зону через сдвижную дверь, поднимаясь по откидной лестнице с поручнями.
3. ГК «СТТ» представила автолавку модульной конструкции на шасси «Газель Next» массой 3,5 тонны. От дождя и непогоды покупателей защищает боковая ставня.
4. Подобная техника для выездной торговли уже неоднократно замечена в дни массовых мероприятий. Фудтраки наверняка пригодятся и для работы в потребительской кооперации.
5. «Соболь NN» в версии промтоварный фургон. Его грузовое пространство вмещает 5 европалет.
- 6-7. Задумок по производству транспорта для кооператоров у отечественных автопроизводителей хватает.

работе. Просмотрев ролики, мы поняли, что в будущем нам, возможно, придется оценивать кооператоров по умению работать в кадре, операторскому мастерству и искусству видеомонтажа. А сколько слов неподдельной благодарности мы прочитали о рабочих машинах с символом КООП на бортах: «Газелях», УАЗах, «Ладах» и других марках. Не случайно в день закрытия Международного форума потребительской кооперации состоялся настоящий парад автолавок! Люди, надрав бока своих любимцев, простили машинам

внезапные поломки, не всегда резвый мотор, не очень выносливую подвеску и другие огрехи, и колонной проехали по Владимиру, где завершил свою работу Международный форум потребительской кооперации. 12 автолавок из 10 регионов страны показали себя во всей автомобильной красе, прежде чем припарковаться в центральной парке города и «превратиться» в торговые точки. Самой выносливой из них стала автолавка на базе «Газели» из Башкортостана: машина пробежала уже 300 тыс. км.

В номинации «Лучший экипаж» среди 32 российских потребительских обществ победителем было признано ПО «Торговая база» Погарского райпотребсоюза из Брянска. Приз был присужден по совокупности месячного оборота и количеству обслуживаемых населенных пунктов. В номинации «Автолавки. Лучшее техническое решение» среди участников значились ГАЗ «Валдай Next» завода LPRO, автолавка ГАЗ-2834 ME, хлебный фургон УАЗ «Профи» и промтоварный прицеп-фургон Трейлер-82945 F. Победителем единодушно была признана автолавка на базе ГАЗ-2834 ME от Зеленодольского райпо (Татарстан). Комплектация машины была создана при непосредственном участии кооператоров и покорила жюри соотношением цены и качества.

В номинации «Лучший транспорт для e-commerce» были представлены шесть





участников: минифургон ВИС-2349, промтоварный фургон ГАЗ «Соболь NN», промтоварный фургон Dongfeng Captain-T, цельнометаллический фургон Dongfeng K33-561, электрофургон EVM Pro и промтоварный фургон Sollers Argo. В этой номинации жюри конкурса отдало предпочтение фургону Dongfeng Captain-T производства компании «Промтех». Во-первых, это новая модель российского производителя, а во-вторых, полезный объем фургона (один из ключевых параметров для перевозчиков) у промтеховской машины составил 16 м³. Приз вручил главный редактор журнала «5 колесо» Алексей Вожаков.

В номинацию «Фудтрак. Лучший дизайн и оснащение» попали два прицепа: 089711W и Mobitrusk SL-4. Компанию им составил фудтрак на базе «Газель Next» производства компании «Форвард». Победителем стал прицеп Mobitrusk SL-4 от компании ООО «Вкусный дворик» Оренбургского облпотребсоюза. В номинации «Лучшее маркетинговое решение» награда досталась потребителю обществу «Мелеуз» из Башкирии. Для повышения узнаваемости марки оно активно привлекло социальные сети, регулярно публикуя в районной газете график движение автолавки.

ЭТОЙ ЯРМАРКИ ПРАЗДНИК

Первое сентября этого года, ярмарочная площадь, Нижний Новгород. Будний



день, но на форуме полным-полно народу. На главной площади города раскрыла свои шатры многоликая сударыня-ярмарка: арбузы из Оренбурга, алтайский мед, сибирские сушеные грибы и варенье из шишек, знамени-

тые тульские пряники, мясные деликатесы из Тамбова, иван-чай из Поволжья, настоящая рыбацкая уха из Астрахани и много чего еще — всего не перечислить. Атмосфера на площади такая, что хоть нарежь ее большими ломтями и раздавай всем желающим! И все это под катание на настоящей ярмарочной карусели, зазывные крики скоморохов да танцы фольклорных коллективов, представляющих многочисленные народы России. По названиям шатров потребительских обществ можно было изучать географию страны. Отказавшись от дегустации пирогов, о чем мы потом пожалели, идем знакомиться с автомобильной экспозицией. Да, друзья, была на форуме и такая.

НА ГЛАВНОЙ ПЛОЩАДИ ГОРОДА РАСКРЫЛА СВОИ ШАТРЫ МНОГОЛИКАЯ СУДАРЫНЯ-ЯРМАРКА: АРБУЗЫ ИЗ ОРЕНБУРГА, АЛТАЙСКИЙ МЕД, СИБИРСКИЕ СУШЕНЫЕ ГРИБЫ И ВАРЕНЬЕ ИЗ ШИШЕК...

ТРАДИЦИОННЫЕ АВТОЛАВКИ ВЫГЛЯДЯТ ПРОСТО: НА ШАССИ ЛЕГКОГО КОММЕРЧЕСКОГО ГРУЗОВИКА УСТАНОВЛИВАЮТ ФУРГОН, ИЗ КОТОРОГО И ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ТОРГОВЛЯ

- 1-2. ПАО Сбербанк, стратегический партнер форума, представил свои предложения для членов Центросоюза РФ по банковским продуктам и сервисам экосистемы.
3. Целью конкурса «Лидер мобильной торговли» стало желание показать стране насколько сегодня нужны и важны автолавки, а также люди, которые на них работают.
4. Победителей выбирало профессиональное жюри.
5. Приз победителю номинации «Лучший транспорт для e-commerce» вручил главный редактор журнала «5 колесо» Алексей Вожаков.

СМОТР-КОНКУРС

Группа компаний «Современные транспортные технологии» (ГК «СТТ»), а также другие дилеры Горьковского завода («Луидор», «Промавто» и «Автомеханический завод») показали новую технику для кооператоров: от новых моделей автолавок до мобильных фельдшерских пунктов. Большинство из них были выполнены на шасси одного из главных российских автозаводов, ярмарка-то проходит в Нижнем, оттого и техника с оленем повсюду. В нынешней экспозиции были своеобразные «хиты» прошлых показов Центросоюза,

я имею в виду роскошный мультисервисный офис ПАО Сбербанк, который построен на шасси среднетоннажного грузовика. Российский финансовый конгломерат стал стратегическим партнером Международного форума. В административном центре Приволжского федерального округа Сбер представил свои новые специальные предложения по банковским продуктам и сервисам экосистемы для членов Центросоюза России.

Вернемся к новинкам. К ним, безусловно, можно отнести автолавку модели «Луидор-2250J2» на шасси самой грузоподъемной «Газели Next 4.6». Традиционные автолавки выглядят просто: на шасси легкого коммерческого грузовика устанавливают фургон, из которого и осуществляется

торговля. Минус такой конструкции в том, что покупатель всегда на улице, вдобавок приобретать покупки неудобно: витрина находится высоко, плюс до окна выдачи товара надо тянуться. Представитель компании «Луидор» Владимир Федин объяснил мне, что инженеры предприятия устранили этот недостаток, для чего разместили автолавку в габаритах стандартного цельнометаллического фургона. Силовой агрегат остался прежним — дизельный двигатель, механическая коробка передач. Все изменения — в кузове. Покупатель входит в мобильный магазин через боковую сдвижную дверь, поднимаясь по ступеням откидной лестницы с поручнями. Все покупки осуществляются через окно выдачи товара, которое сделано в сплошной перегородке авто-



1



2

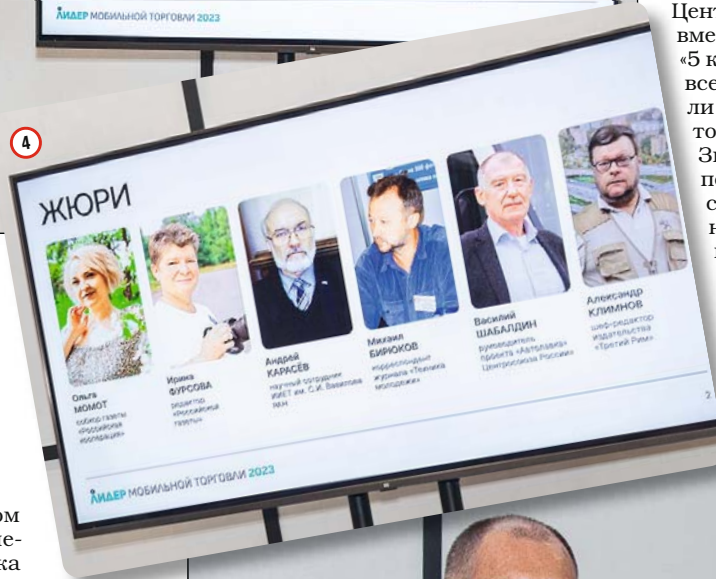


ванных моделей для кооператоров, ГК «СТТ» показала легкий грузовик «Соболь NN» в версии промтоварный фургон. В него входит 5 европалет. Грузовой отсек снабжен петлями для крепления груза. Объем фургона — 11,5 м³. И это я перечислил машины только этого года. А что появится в следующем году? Производственные планы отечественных заводов по выпуску автолавок нам пока, увы, неизвестны, но уверен, что задумок у них хватает.

Руководитель проекта «Автолавка» Центросоюза РФ Василий Шабалдин, вместе с главным редактором журнала «5 колесо» Алексеем Вожаковым, раздав все дипломы, грамоты и кубки, заверили меня, что конкурс «Лидер мобильной торговли» решено сделать постоянным. Значит, наша совместная работа по своеобразной гонке за лидером с целью рассказать о самых лучших не прошла даром и продолжится в следующем году. Мы этому только рады. Надо полагать, что и вы тоже. Это ничего, что мы вас, читателей, в болельщики включили? Не против? Тогда спасибо всем и до встречи на конкурсе «Лидер мобильной торговли 2024!»

лавки, разделяющей кабину и «торговый зал». Витрина с образцами товара расположена по правому борту фургона. Для комфортной работы продавца машина снабжена автономным отопителем, 220-вольтным генератором, фильтро-вентиляционной установкой и отсеком с умывальником и биотуалетом. Отделка стен и потолка фургона — из композитных моющихся алюминиевых панелей. В качестве опции можно заказать двойную термошумоизоляцию салона.

Другой вариант автолавки представила ГК «СТТ». Техника тоже построена на шасси «Газели Next», но полной массой 3,5 тонны. Так как машина модульная, уровень окна выдачи покупок смогли значительно понизить. Витрина расположена по правому борту, от дождя и непогоды покупателей защищает боковая ставня. Внутри автолавки есть все необходимое оборудование: холодильный шкаф, витрина, полки для товара. Объем рабочей зоны — 13,5 м³. Опционально автолавку можно оснастить изолированным санузлом с раковиной. Рядом с автолавкой разместился фудтрак. Подобные автомобили для выездной торговли уже неоднократно замечены в стране в дни массовых мероприятий. Наверняка пригодятся они и для работы в потребительской кооперации. Машина выполнена на базе «Газели Next». Кузов надстройки сделан по каркасной технологии. Окно выдачи находится на отметке 1430 мм. Машина снабжена многоуровневой рабочей зоной, в которой есть СВЧ-печь, жарочная поверхность, холодильник и другое кухонное оборудование. Площадь фудтрака составляет 14,5 м². Распашная дверь для персонала расположена в заднем борту машины. Помимо специализиро-



РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА «АВТОЛАВКА» ЦЕНТРОСОЮЗА РФ ВАСИЛИЙ ШАБАЛДИН И АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ СООБЩИЛИ, ЧТО КОНКУРС «ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ» РЕШЕНО СДЕЛАТЬ ПОСТОЯННЫМ



ЛЮДИ, МАШИНЫ, ИДЕИ

В 2023 ГОДУ ГЛАВНАЯ ВЫСТАВКА КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ СТРАНЫ ВПЕРВЫЕ ПРОШЛА НА ТЕРРИТОРИИ ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР» НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ. НЕСМОТРИ НА ТО, ЧТО COMTRANS 2023 НЕ СТАЛ РЕКОРДНЫМ ПО ЧИСЛУ УЧАСТНИКОВ И РАЗНООБРАЗИЮ ПРЕДСТАВЛЕННЫХ ОБРАЗЦОВ ТЕХНИКИ, ЭТУ ПЛОЩАДКУ ОПРЕДЕЛЕННО СТОИТ ОТНЕСТИ К РАЗРЯДУ ЗНАКОВЫХ СОБЫТИЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

› КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ, МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ › ФОТО АВТОРОВ И НИКОЛАЯ КУШНИРЕНКО

Нынешний международный салон коммерческого транспорта окончательно подтвердил, что на российском рынке грузовиков и автобусов есть всего два действительно больших игрока — ГАЗ и КАМАЗ, а другие отечественные бренды находятся в тени этих гигантов. Скажем, стенд «Урала» занимал примерно десятую часть выставочной площади, оккупированной КАМАЗом, а «Соллерс» не приехал на мероприятие вовсе. Мы побывали в «Экспоцентре» и выбрали самые интересные машины выставки.

ДО 3,5 ТОНН

Разработчики «Соболя NN 4x4», для которого Comtrans 2023 стал местом дебюта, постарались сохранить этому малотоннажнику свойственные для его заднеприводной версии эргономику и комфорт пассажирского автомобиля, одновременно повысив проходимость до уровня настоящих внедорожников. Серьезный клиренс (220 мм), понижающая передача в раздаточной коробке, возможность заблокировать оба межколесных дифференциала — «Соболь NN 4x4» оказался наделен высоким внедорожным

потенциалом! А чтобы полноприводник в равной степени уверенно чувствовал себя и на асфальте, и на проселке, для него разработали новую трансмиссию, сохранив при этом независимую переднюю подвеску, которой в свое время лишился полноприводный «Соболь Бизнес». И управляется трансмиссия у «Соболя NN 4x4» по-новому: ступени раздатки переключаются не архаичными рычагами, а удобным селектором.

Еще одна новинка ГАЗа из-за низкой крыши и односкатных ведущих колес со стороны выглядела как удлиненный «Соболь NN». На самом деле, этот цельнометаллический фургон оказался очередной модификацией «Газели NN». Его колесная база по сравнению с аналогичным по кузову «Сободем NN» на 140 мм больше. Поэтому и кузов у такой «Газели NN»





1



2

длиннее, благодаря чему задние двери теперь открываются не на 180°, а на 270°, поскольку могут спокойно прижиматься к бортам, не соударяясь со сдвинутыми назад боковыми дверями.

Интересно, что именно данной модификации «Газели NN» выпала возможность первой примерить новую газовую автоматизированную коробку передач. Ее создали на базе серийной 5-ступенчатой МКП. Если после всесторонних испытаний будет принято решение о запуске такой коробки-робота в серию, ее смогут получить все модификации «Соболей» и «Газелей» с индексом NN. Еще одним новшеством упомянутой «Газели NN» оказались встроенные в корпус зеркала заднего вида радары для контроля слепых зон — они помогают безопасно перестраиваться в плотном городском потоке.

Две другие, впервые показанные на выставке модификации «Газели NN», относятся к числу автомобилей спецназначения. Один из них — очередная вариация на тему машин скорой медицинской помощи, которые ГАЗ теперь выпускает самостоятельно. Главное новшество в ее конструкции — увеличенная длина кузова. Дополнительное внутреннее пространство позволило разместить больше кислородных баллонов. Дело в том, что при перевозке пациентов между медучреждениями в разных городах, обычного количества таких баллонов не всегда хватало. В удлиненной модификации данная проблема решена. Кроме того, демонстрация новой модификации «скорой» позволила еще раз оценить преимущества используемой ГАЗом долговечной и легко моющейся металлопластиковой мебели и рейлинговой системы крепления, которая позволяет размещать медицинское оборудование наиболее удобно и рационально.



3

Второй новый спецавтомобиль на базе «Газели NN» — автодом, по качеству отделки и разнообразию оборудования не уступающий аналогам зарубежного производства. За основу для него взяли цельнометаллический фургон полной массой 3,5 тонны, благодаря чему управлять «домом на колесах» может водитель с правами категории В. Компоновка рассчитана на четверых туристов: на ночь двое располагаются на первом этаже, двое — на втором, во время стоянки раскладывающемся на манер палатки. Интересно, что сам ГАЗ не планирует производства автодомов, поскольку это не серийная а, скорее, штучная продукция. Расчет на то, что данным направлением займется кто-то из сторонних партнеров. Думается, что такой партнер найдется довольно скоро: автодом выполнен с тщательностью, вкусом и знанием дела.

Еще одна интересная премьера на стенде ГАЗа — тоже малотоннажник. У него пока нет собственного имени, а есть только аббревиатура: SDV 3.5. Это универсальный электрофургон, предназначенный для городских служб доставки, автопарки которых последние годы стремительно растут. Разрабатывая SDV 3.5, конструкторы стремились обеспечить



4

1. Разработчики «Соболя NN 4x4» постарались сохранить этому малотоннажнику свойственные для заднеприводной версии эргономику и комфорт пассажирского автомобиля.
2. Данной модификации «Газели NN» выпала возможность первой примерить новую газовую автоматизированную коробку передач.
3. Очередная вариация на тему машин «скорой», которые ГАЗ теперь выпускает самостоятельно.
4. Автодом на базе «Газели NN» по качеству отделки и разнообразию оборудования не уступает аналогам зарубежного производства.

водителю-экспедитору максимально удобный процесс входа и выхода, поскольку таковой в случае с автомобилями данной специализации повторяется по сотне раз на дню. Поэтому здесь проделан проход из кабины в грузовой отсек, пол выполнен низким и ровным на всей площади кузова, а бесступенчатый вход обеспечен как через боковую, так и через заднюю торцевую двери. Последняя сделана автоматической, а в ее проеме предусмотрена аппарель, чтобы можно было без затруднений закатывать и выкатывать тележку с грузом.

По компоновке и назначению SDV 3.5 — автомобиль для ГАЗа абсолютно нового типа. Тем не менее, по агре-



1



2



3

гатному наполнению его постарались максимально унифицировать с ранее разработанными моделями. Например, использовали передний мост от нового полноприводного «Соболя NN 4x4». А электрооборудование поделился электрический фургон «Газель eNN».

Нижегородский «Промтех» продолжает расширять линейку модификаций на базе китайского бескапотного малотоннажника «Капитан-Т». На выставке состоялась премьера еще одной из их числа, главное отличие которой — установка на шасси с колесной базой 3600 мм кузова-фургона впечатляющим объемом в 20 кубов. И это при сохранении полной массы автомобиля в 3,5 тонны! Кузов-фургон изготовлен из пластиковых панелей толщиной 25 мм с прослойкой из экструзионного полистирола. Поэтому, несмотря на внушительные размеры, он получился достаточно легким, что позволило сохранить грузоподъемность малотоннажника на уровне 1200 кг. Габариты фургона 4840x2040x2040 мм позволяют перевозить в нем 10 европаллет. Задняя рессорная подвеска дополнена пневмобаллонами.

СРЕДНИЙ КЛАСС

То, что ГАЗ сможет заместить на российском рынке среднетоннажники ушедшей в историю марки ЗИЛ, ожидали давно, но для этого ему нужно было освоить производство грузовика полной массой 12 тонн. И вот такой грузовик появился: на Comtrans 2023 состоялась премьера бескапотного «Валдая 12». Как раз 12-тонного, то есть с предельным значением полной массы для движения по дорогам общего пользования без попадания под действие системы «Платон». Напомним, что прежде наиболее тяжелым грузовиком в производственной программе ГАЗа оставался 10-тонный «Газон Next». В рамках своей выставочной экспозиции ГАЗ представил модификацию «Валдая 12» с самой большой из четырех возможных колесных баз — 5310 мм. Такое межосевое расстояние обеспечивает внушительную монтажную длину рамы — 7,25 м. В зависимости от величины колесной базы, грузоподъемность шасси варьируется от 7,5 до 8 тонн.

С более легким, уже ставшим серийным среднетоннажником «Валдай 8», новичок унифицирован по кабине,

но она у него в варианте со спальником. В остальном «Валдай 12» — полностью новый автомобиль: для него с нуля разработали передний и задний мосты, раму с прямыми лонжеронами и подвеску, которая сзади сделана пневматической. Кроме того, грузовик оснастили новым дизелем ЯМЗ-535 — это модификация серийно выпускаемой рядной «четверки» ЯМЗ-534 с увеличенным литражом. Кстати, в продажу «Валдай 12» поступит с обоими вышеупомянутыми двигателями.

Специально для складской или внутрицеховой логистики на ГАЗе разработали NEOS — его премьера тоже состоялась на Comtrans 2023. NEOS представляет собой роботизированную транспортную платформу с электроприводом, способную с одинаковым успехом двигаться в обе стороны. У нее даже нет как таковых передней и задней частей: обе выглядят одинаково! Курсируя между пунктами загрузки и выгрузки, платформе не придется тратить время на развороты.

У КАМАЗа серийное производство среднетоннажных «Компасов» стартовало еще в 2022 году, поэтому сейчас разработчики сконцентрированы в первую очередь на расширении линейки их модификаций. Вот и в «Экспоцентре» представили несколько новых вариантов этих среднетоннажников. Так, «Компас 12» впервые презентовали с самосвальным кузовом трехсторонней разгрузки, а «Компас 9» показали с разработанной компанией «Ростар» задней пневматической подвеской. Дебютировавший в этом году «Компас 5» тоже показали



4

1. По компоновке и по назначению SDV 3.5 — автомобиль для ГАЗа абсолютно нового типа.
2. Малотоннажник Dongfeng Captian-T с 20-кубовым фургоном.
3. Модификация «Валдая 12» с самой большой из четырех возможных колесных баз.
4. Специально для складской или внутрицеховой логистики на ГАЗе создали NEOS.
- 5-6. «Компас 9» с разработанной компанией «Ростар» задней пневматической подвеской.
7. Переднеприводный фургон Dongfeng K33-561.
8. Среднетоннажный грузовик под новым для нашего рынка брендом Forland.
9. «Урал» привез в Москву электрический грузовик, при полной массе 19 тонн обладающий грузоподъемностью 11 тонн.



со спецнадстройкой: его превратили в автоэвакуатор со сдвижной платформой. Со стороны Dongfeng K33-561 выглядит чистым малотоннажником. Но полная масса этого цельнометаллического фургона, показанного на выставке компанией «Коммерческие Автомобили Дунфен», составляет без малого четыре тонны. То есть формально это уже средний класс. Под капотом Dongfeng K33-561 стоит дизель M9T-600 мощностью 136 л. с. Интересно, что он соответствует экологическому классу Евро-6. С двигателем агрегирована 6-ступенчатая МКП, от которой крутящий момент передается не на задние, а на передние колеса! Мы уже тестировали китайский переднеприводный фургон, подробнее читайте в этом номере.

Компания «Автодом» совместно с АО «МБ РУС» представила на своем стенде среднетоннажный грузовик под новым для нашего рынка брендом Forland. Это 9-тонный Forland 8 в варианте с кузовом-рефрижератором объемом 21 м³, в котором допускается перевозить до 5 тонн груза. В моторном отсеке автомобиля установлен 4-цилиндровый турбодизель объемом 3,8 л, развивающий 156 л. с., с которым агрегирована 6-ступенчатая КП. Передние тормоза — дисковые, задние — барабанные. Алюминиевый топливный бак вмещает 200 л.

ТЯЖЕЛЫЙ КЛАСС

Автозавод из Миасса на своем стенде представил «Урал С34520» — трехосный самосвал с кабиной над двигателем и 12-кубовым кузовом задней разгрузки. Его полная масса — 26 тонн: по данному параметру «Урал С34520» способен вписаться в весовые ограничения для движения по дорогам общего пользования. Жаль только, что на Comtrans 2023 уральцы в своем благородном по-

рыве оказались одиноки. Остальные производители тяжелых грузовиков представили самосвалы, далеко выходящие за рамки подобных ограничений.

Впрочем, автозавод «Урал» тоже вошел в их число! Он презентовал газовую модификацию трехосного бескапотного самосвала под обозначением «Урал С355В0». При заявленной полной массе в 35 тонн, в своем 16-кубовом кузове это самосвал способен перевозить 21 тонну сыпучих грузов. Впрочем, наверняка запас прочности у его конструкции есть: не зря данную модель предлагают еще и с кузовом вместимостью 20 кубов.

Газовый двигатель «Урал С355В0» называется Т15 и на максимуме развивает 420 л. с. Его разработали в Екатеринбурге на основе выпускаемого в Ярославле V-образного 8-цилиндрового дизеля, снабдив системой зажигания и аппаратурой для работы на метане.

На выставке состоялась премьера нового внедорожника, который получил обозначение «Урал-80». У его появления есть своя предыстория. Помните, в 2022 году на форуме «Армия 2022» демонстрировали перспективный «Урал-4360» полной массой 10 тонн и грузоподъемностью четыре тонны? Этот грузовик повышенной проходимости с колесной формулой 4x4 должен был занять позицию на ступеньку ниже, чем серийно выпускаемый «Урал-43206», полная масса которого в варианте с новой кабиной составляет порядка 13 тонн, а грузоподъемность — 5,5 тонн. Но исследование среди потенциальных заказчиков показало, что они, конечно, не против облегчения конструкции и уменьшения расхода топлива, но все же хотели бы видеть полную массу и грузоподъемность нового грузовика такими, как у серийного «Урал-43206», чтобы можно было использовать аналогичные кузова и надстройки. Производители против подобного мнения, естественно, не возражали, ибо такое решение позволяло сохранить в конструкции прежние мосты и подвеску, упростив и удешевив тем самым как внедрение в серию, так и эксплуатацию новой машины. В результате и появился «Урал-80». Но тогда чем же он отличается от «Урал-43206»?

Главное отличие в том, что под капот «Урал-80» вместо 6-цилиндрового дизеля поставили 4-цилиндровый: более легкий,

дешевый и экономичный. Это новейший ЯМЗ-535 мощностью 240 л. с. Кстати, столько же развивает и 6-цилиндровый ЯМЗ-536. Меньшие габариты нового движка позволили сделать короче и капот, и сам автомобиль, а монтажная длина рамы у него даже выросла!

Задел на ближайшее будущее: автозавод «Урал» привез в Москву электрический грузовик грузоподъемностью 11 тонн при полной массе 19 тонн. Как уточняют сами разработчики, это модульная платформа, оснащенная электрическим приводом. В Екатеринбурге на выставке «Иннопром» такой «Урал» показали в варианте с гибридной силовой установкой. Теперь же перед посетителями выставки предстал электротрак. Причем вся его электрическая составляющая, включая мотор, — российского производства.

На стенде Камского автозавода основной упор был сделан на демонстрацию различных версий автомобилей нового модельного ряда КАМАЗ К5, которых в необычайно сжатые по меркам нашего автопрома сроки удалось избавиться от комплектующих из недружественных стран. Так, вместо немецких автоматизированной КП и гипоидного ведущего моста теперь применяются их аналоги китайского производства, а в новой камазовской рядной «шестерке» импортируемый из Европы блок цилиндров, со слов представителей завода, заменен на блок российского производства. Более того, коробка-робот у КАМАЗ К5 скоро тоже будет отечественная: на выставке показали опытный 16-ступенчатую А2520ТО. Это российский вариант



немецкой ZF Ecosplit, производство которой в Набережных Челнах ведет «ЦФ КАМА» (бывшее СП с ZF).

Впрочем, модернизированный КАМАЗ К5 уже можно было увидеть на других выставках, а вот два других автомобиля семейства на Comtrans 2023 показали впервые.

Один из них и внешне, и по конструкции — все тот же КАМАЗ-54901, но с электронной начинкой, по сути, превратившей его в робота. Такой тягач получил собственное название «Маяк». Для обеспечения автономного движения его кабину укомплектовали радарными

системами связи и органами машинного зрения. И это — не опытная разработка: в настоящее время четыре таких автономных тягача задействованы в реальных коммерческих перевозках.

Вторая новинка в камазовском семействе — КАМАЗ-65955. Это тоже седельный тягач, но, во-первых, трехосный, во-вторых, полноприводный, в-третьих, с региональной, то есть с более узкой и низкой кабиной. Кроме того, у него усилена ходовая часть, что обеспечило возможность работы в составе 100-тонного автопоезда. Максимальная нагрузка на седельно-сцепное устройство со-





6



7



8

ставляет 21,6 тонны. В состав силового агрегата включена механическая 16-ступенчатая коробка передач производства «ЦФ КАМА» с ручным переключением ступеней. Двигатель здесь — тоже камазовская рядная «шестерка», но уже модернизированная, причем в наиболее мощном варианте. Рабочий объем у нее увеличен с 12 до 13 л, а мощность достигает 560 л. с. По характеристикам дизель увеличенного литража не сильно отличается от предшественника, но максимального момента он достигает при значительно меньших оборотах и обладает улучшенной экономичностью. Полный привод КАМАЗ-65955 получил с целью облегчить начало движения на заснеженной или обледеневшей дороге.

Самой яркой премьерой КАМАЗа на выставке стал предназначенный для работы в карьерах самосвал-тяжеловес «Атлант 49», он же — КАМАЗ-4554 и КАМАЗ-К3445. Обладая полной массой 72 тонны, этот гигант рассчитан на перевозку 49 тонн груза. Сзади использован тандем из ведущих мостов с допустимой нагрузкой 25 тонн каждый. В состав силового агрегата входят рядный 6-цилиндровый дизель КАМАЗ-910.11 мощностью 500 л. с. и 7-ступенчатая гидромеханическая АКП (судя по логотипу на механизме переключения в кабине — марки Allison). Подвеска — рессорная. Кузов вместимостью аж 35 м³ разработчики называют углевозным. Но, если исходить из плотности угля, этот кузов, не выходя за рамки заявленной грузоподъемности, можно было бы сделать на несколько кубов больше. Но, видимо, тогда бы выйти за предельные габариты для беспрепятственного движения по дорогам общего пользования, а так этот тяжеловес полностью вписывается в упомянутые ограничения.

В дополнение к ранее показанным в нашей стране двухосным и трехосным седельным тягачам семейства V9, ООО «ДАЮН-РУС» в этот раз включило в свою выставочную экспозицию самосвал Dayun V7 с колесной формулой 8x4. Он оснащен дизелем Weichai WP12 рабочим объемом 11,6 л, развивающим 460 л. с. и 2110 Нм. Пару ему составляет 12-ступенчатая механическая КП Fast Gear в варианте с механизмом отбора мощности. Из технических особенностей

самосвала отметим кабину с полноценным спальным отделением и задние мосты с колесными редукторами, рассчитанные на нагрузку в 16 тонн каждый. Допустимая нагрузка на каждый из передних управляемых мостов — 9,5 тонн. Таким образом, технически допустимая полная масса четырехосного Dayun V7 может достигать до 51 тонны. Под стать этому самосвалу и выполненный из высокопрочной стали кузов — его геометрическая вместимость составляет 24 куба.

Разместившийся на уличной площадке китайский магистральник Chonglong H7 представило ООО «Компания «Автотрак». Седельный тягач оснащен 12-литровым дизелем Yuchai YC6K мощностью 480 л. с. и автоматизированной 12-ступенчатой трансмиссией ZF Traxon. Вместимость двух топливных баков — 1200 л. Как и большинство современных китайских магистральных грузовиков, Chonglong H7 получил шикарную даже по европейским меркам спальную кабину: высокую, вместительную, с хорошей эргономикой и богатой комплектацией.

Компания Sany демонстрировала два тяжелых грузовика: двухосный седельный тягач D495A и четырехосный самосвал SYZ436C-8S. Грузовики оснащаются двигателем Sany Power D12C5 мощностью 490 л. с. Коробка передач — 12-ступенчатая автоматизированная Fast Gear. На российский рынок автомобили Sany выводит компания Odin Group, представляющая через свою дилерскую сеть полный спектр послепродажных услуг.

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСЫ

ГАЗ привез на Comtrans «Соболь NN» в варианте микроавтобуса. В дни проведения выставки у дилеров как раз стартовали его продажи. Можно припомнить, что пассажирский «Соболь NN» демонстрировали и прежде, но то были спецверсии. А в этот раз ГАЗ показал его вариант в базовой комплектации. В таком варианте салон рассчитан на водителя и шестерых пассажиров. Сиденья второго ряда допускаются переставлять как по ходу, так и против хода движения. А сиденья третьего, то есть последнего ряда, установлены на салазках и перемещаются в продольном направлении, позволяя регулировать вместимость ба-

1. Автономный тягач КАМАЗ получил собственное название «Маяк».
2. Самосвал-тяжеловес «Атлант 49», он же — КАМАЗ-4554.
3. Седельный тягач Chonglong H7 оснащен дизелем Yuchai YC6K мощностью 480 л. с. и автоматизированной трансмиссией ZF Traxon.
4. Двухосный седельный тягач Sany D495A.
5. Самосвал семейства Dayun V7 с колесной формулой 8x4.
6. Каркасно-панельный минibus «Газель Сити» в экскурсионном исполнении.
7. Автобус Vega имеет переднемоторную компоновку, поскольку разработан на шасси грузовика.
8. Низкопольный СИТУМАХ 12 впервые в дизельном варианте.

гажного отделения. Причем у такого перемещения очень значительный диапазон, по сути, позволяющий превращать «Соболь NN» из пассажирского в грузопассажирский и обратно. Подобный микроавтобус-трансформер одинаково интересен и в качестве служебного, и в качестве семейного автомобиля.

Каркасно-панельный минibus «Газель Сити», предназначенный для работы на регулярных маршрутах, на выставке предстал в неожиданном качестве. Его новая модификация не рейсовая, а экскурсионная. В 15-местном салоне нет низкого пола и накопительной площадки, но зато установлены регулируемые сиденья повышенной комфортности. Для каждого пассажирского места предусмотрена индивидуальная разводка кондиционированного воздуха, на потолке — красивая светодиодная подсветка, пневмоподвеска обеспечивает высокую плавность хода, а высокие окна — хороший обзор. На удивление, в салоне нет потолочных багажных полок, но в корме кузова сделан небольшой багажный отсек с внешним доступом.

В начале нынешнего года средне-размерный городской СИТУМАХ 9 встал на конвейер Павловского автобусного завода в варианте с дизельным двигателем, а в этот раз на выставке показали его газовый вариант. Автобус оснастили новым 4-цилиндровым ЯМЗ-535 мощностью 210 л. с., работающим на сжатом метане. Длина кузова осталась прежней — 9,75 м, но разработчики перекомпоновали салон, увеличив его вместимость с 77 до 84 пассажиров. С двигателем агрегатируется недавно



1



2

освоенная на ГАЗе гидромеханическая АКП. Получается, за все постсоветские годы СITYMAX 9 стал первым автобусом с отечественной ГМП.

На стенде КАМАЗа впервые продемонстрировали собственного конкурента самой крупной 8,8-метровой модификации «ПАЗ Вектор Next». Речь идет об опытном образце автобуса Vega габаритной длиной 8,5 метров и вместимостью 65 человек. Он имеет переднемоторную компоновку, поскольку тоже разработан на шасси грузовика. Понятно, что в данном качестве выступил среднетоннажник «Компас». Автобус полной массой 9,5 тонн получил переднюю рессорную и заднюю пневматическую подвески. Интересно, что, несмотря на рамную конструкцию, компоновка салона у Vega считается полунизкопольной: за ведущим мостом, в задней части кузова, специально для удобства маломобильных граждан, пожилых людей и граждан с детскими колясками сделана накопительная площадка с низким уровнем пола, бесступенчатым входом и широкой двухстворчатой дверью.

Вторая камазовская новинка в классе городских автобусов средней вместимости не такая уж и новинка: эту 9-метровую 70-местную полунизкопольную машину уже показывали на выставке четыре года назад. Теперь перед посетителями Comtrans 2023 она предстала под новым названием КАМАЗ-4290 и с более мощным двигателем. Точнее, двигатель, по сути, тот же: рядная «четверка» рабочим объемом 4,5 л, которая раньше именовалась Cummins, а теперь — КАМАЗ-445. Но теперь этот дизель выдает 210 л. с. против 184 л. с. прежде.

Представленный на Comtrans 2023 камазовский электробус только кажется обычной серийной моделью КАМАЗ-6282. На самом деле, у него есть одно важное нововведение: если открыть люк моторного отсека, то можно увидеть, что модификация получила систему ночной зарядки. С ее помощью аккумуляторы можно зарядить до максимума примерно за пять часов. Для многочисленных областных центров, куда КАМАЗ сегодня продвигает свои электробусы, такое решение выглядит более привлекательным: в их бюджете

1. Электробус КАМАЗ-6282 с системой ночной зарядки.
2. Новый туристический «Круз» — это одна из моделей автобусов марки Foton.
3. Туристический автобус Yutong ZK6947H.
4. Российско-китайское предприятие «ТК-Лидер» занимается продажей всех видов спецтехники из Китая.

тах вряд ли найдутся лишние средства на закупку многочисленных уличных станций быстрой зарядки. По данной причине, новой модификации, получившей обозначение КАМАЗ-6282 ОНС, пришлось обеспечить запас хода до 285 км.

Низкопольный СITYMAX 12 на выставках не новичок. Но если прежде его показывали в качестве электробуса, то на Comtrans 2023 привезли дизельный вариант. В этом варианте автобус оснастили дизелем ЯМЗ-537: это новая модификация рядной «шестерки» ЯМЗ-536 с увеличенным до 7,7 л рабочим объемом, мощностью 360 л. с. Интересно, что СITYMAX 12, в сравнении с ныне выпускаемым ЛиАЗ-5292, сделан примерно на полметра короче: его габаритная длина — ровно 12 м. Это снизило массу и улучшило маневренность. Что интересно, вместимость при этом не уменьшилась, а, напротив, увеличилась на одного пассажира и составила 115 человек. Новый автобус получил независимую переднюю подвеску, а дверные проемы сделаны шире. Кроме того, у СITYMAX 12 применена концепция «чистого пола», когда к этому самому полу не крепятся ни сиденья, ни поручни, что облегчает уборку и перекомпоновку.

Туристические автобусы с эмблемой ГАЗ в последнее время выпускались на Ликинском автобусном заводе — они назывались «Круз» и базировались на шасси Scania. Теперь компания Scania из страны ушла, и ГАЗ столкнулся с необходимостью разработки и освоения производства новой модели «туриста». Первый его образец вместимостью, в зависимости от оснащения салона, 49 или 51 пассажир, показали на Comtrans 2023. Как и предшественник, он называется



3



«Крузиз», хотя нетрудно увидеть, что, по сути, это одна из моделей автобусов марки Foton. Подобный шаг газовцы объясняют тем, что новый автобус разрабатывать долго, до его выхода на рынок прошло бы как минимум года три. Взяв же за основу китайскую машину, ее удастся запустить в серию уже в начале следующего года. А уже потом можно заняться локализацией, тем более что ее план уже есть. Первые автобусы производят методом крупноузловой сборки, но уже в адаптированном для нашей страны варианте: с утепленным салоном, подогревом дверей и топливной системы. Затем, в 2024 году, внедрят сварку и окраску кузовов, а также изготовление всех их элементов. Для этого планируется задействовать имеющийся в распоряжении ЛиАЗа современный окрасочный комплекс. А в моторном отсеке нового «Крузиза» место китайского двигателя займет российский — скорее всего, как раз осваиваемая сейчас рядная «шестерка» ЯМЗ-537.

Присутствовали на выставке и китайские автобусы – марки Yutong, King Long и Zhong Tong, Golden Dragon. Представлены как уже известные модели, так и новинки. Например, дилер Yutong компания «Транспортный центр» показала 9-метровый туристический автобус Yutong ZK6947H. Ожидается, что он придет на замену «туристу» Yutong ZK6938HB9. У новичка увеличено количество пассажирских мест (39+1+1), установлены более современные кресла, при этом Yutong ZK6947H чуть длиннее и выше модели-предшественника. 🚗

СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ WEIBEN 1848S (4X2)

НАДЕЖНЫЙ

ЭКОНОМИЧНЫЙ

БЕЗОПАСНЫЙ

Гарантия 3 года или 400 тыс. км.



**АВТО
ТРАНС**

+7 (499) 229-84-46

sales@truck-china.ru

БЛИЗКО К «ЦИФРЕ»

ПОЧТИ 15 ЛЕТ ТЕЛЕМАТИКА ВХОДИЛА В ПРАКТИКУ РЫНКА АВТОПЕРЕВОЗОК, НО ПО ФАКТУ ВО МНОГОМ ВНЕДРЕНИЕ БУКСУЕТ В НАЧАЛЬНОЙ ФАЗЕ, ПО РЯДУ НАПРАВЛЕНИЙ — НА НУЛЕ. СЕЙЧАС ВИДЫ НА ЦИФРОВИЗАЦИЮ ИНЫЕ: РАСШИРИЛИСЬ ЕЕ ВОЗМОЖНОСТИ, ЗАМЕТНО УВЕЛИЧИЛИСЬ РИСКИ. ПОЛЕМ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ ЭТОЙ ТЕМЫ СТАЛА ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА ВЫСТАВКИ COMTRANS 2023 > ОКСАНА ДЕМЧЕНКО > ФОТО АВТОРА

Иntenсивная финальная сессия, объединяющая традиции и новации: тема постоянная, и год за годом ее помогает раскрывать ГК «Монтранс». И каждый год речь идет о самом новом, передовом и потому не традиционном, а входящем в практику работы прямо теперь — сложно и иногда болезненно, с ошибками и срывами.

Вообще, деловой программе повезло со спикерами и модераторами, хотя,

несомненно, это заслуга организаторов. Практически на всех сессиях работали ответственные и глубоко знающие тему люди. Более того, знающие в лицо добрую половину зала — именно так было на сессии «Мониторинг коммерческого транспорта: статистика и прогнозы».

Станислав Емельянов, управляющий партнер «Монтранс», сразу задал тон обсуждения — экспертный, но без заумных терминов и сленга, то и другое в теме



2 100 000 машин
под контролем в 130 странах



цифровизация легко «хоронит» смысл и взаимопонимание.

Модератор отметил темп и значимость перемен, которые уже состоялись в отрасли: сейчас уже мало кто из практиков комтранса понимает, как работать без телематики, а ведь пятнадцать и даже десять лет назад простейшие датчики мониторинга расхода топлива приходилось «с боем» внедрять, одолевая страхи вроде: «Это что, дырка в баке появится?» Сейчас и надежды на цифровизацию иные, и ее возможности, и вызванные ею риски. Поле для обсуждения постоянно расширяется.

Подхватил тезис Дмитрий Журавлев, еще один управляющий партнер «Монтранс». «Проникновение технологий так значимо, — отметил он, — что сложно вычленишь и оценить влияние того или иного аспекта, скорость и рациональность его внедрения в своем бизнесе». Путь технологий в практику по-прежнему непрост. Свежее обсуждение, возникающее не раз в дни выставки: как скоро и насколько массово «вымрут» водители, заменит ли их на дороге искусственный интеллект? Мнения высказываются противоположные, и не просто высказываются — закладываются в концепции, программы, прогнозы.

«В реалиях РФ, — поделился своим мнением спикер, — профессия водителя не утратит востребованность в ближайшие полвека». Что не отменяет важности разработки технологий беспилотности, ИИ, активной безопасности и так далее. Более того, Россия получила уникальное окно возможностей: да, мы отрезаны, отключены от западного мира, но именно поэтому готовы полноценно развивать отечественные сервисы. На начальном этапе они могут быть дороже, сложнее, но время для оптимизации есть, и оно пока работает на российских новаторов.

Проблема замещения импортных поставок решается, но это снова построение базиса, снова — путь с нуля. А рынок-то формирует «космические» запросы на применение ИИ, обработку огромных массивов данных, машинное обучение.

Примеры далее — из реалий комтранса.

Важнейшая задача, востребованная и даже для многих привычная на серверах и инструментах глобального Запада — это запуск российских ИИ-решений для предсказания срока замены узлов и агрегатов, для планирования сервиса и ТО, для удаленной диагностики. Механизм понятен: надо снять данные с CAN-шины каждого автомобиля, снять данные телеметрии, дополнить их рядом срезов сторонних данных, создать полноценный массив информации, причем динамический, а затем сравнить с условным эталоном. ИИ ведь работает на больших массивах, для него жизненно важна статистика. Но эталонов и накопленной статистики нет.

Не слиты в единый «живой» массив необходимые компоненты, не получается динамической многофакторной модели: к данным телематики надо добавлять в реальном времени и состояние водителя, и погоду, и иные параметры, разные под разную технику. Связывать все воедино, выстраивать модель, вводить новые данные постоянно и системно. А также верифицировать точность данных, что невозможно без единых протоколов, общих стандартов, стабильной связи, открытых кодов.

Даже вроде бы простая выгрузка данных — это сейчас проблема, ведь старый и пока что действующий российский протокол не адаптирован под CAN-шины, не понимает всей массы дополнительных параметров, которые фиксируются, доступны, интересны — и оста-



1. Станислав Емельянов, управляющий партнер «Монтранс».
2. Дмитрий Журавлев, управляющий партнер «Монтранс».
3. Десять лет назад простейшие датчики мониторинга расхода топлива приходилось «с боем» внедрять.
4. Марат Садыков, директор департамента конструкторско-технологических изменений ПАО «КАМАЗ».

ются вне поля зрения систем. Добавим к сказанному российскую проблему пестроты корпоративных парков: монобрендовых почти и нет, а после начала СВО те, что были — утратили поддержку глобальных технологических партнеров.

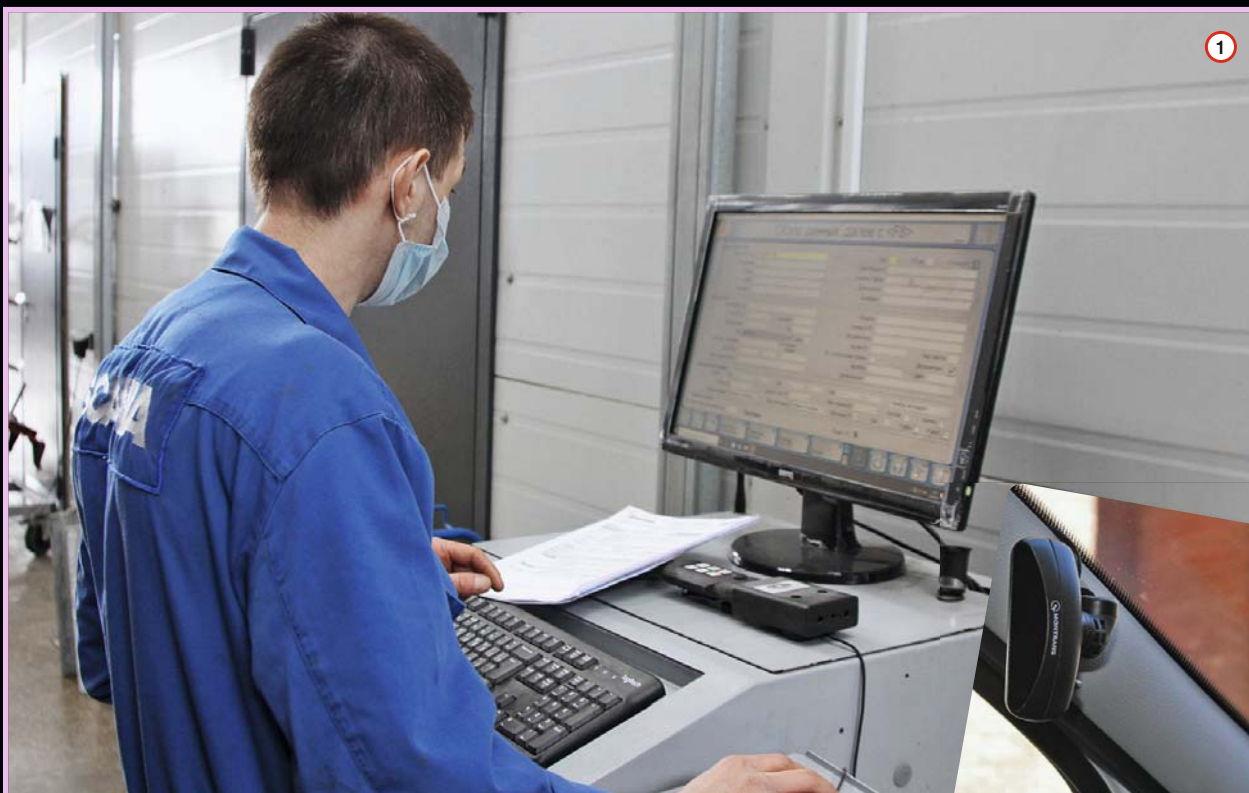
Спикер на правах российского разработчика поделился своим видением современных потребностей клиентов сферы комтранса. Во-первых, нужны корпоративные системы управления, причем от уровня внутри компании до платформ, связывающих воедино подрядчиков, а для реализации таких платформ критически важна унификация стандартов и протоколов, иначе невозможно даже сравнивать данные из разных систем. Начало всего и «точка сборки» понятна — это шасси транспортного средства с датчиками мониторинга, терминалами связи.

Во-вторых, нужны системы активной безопасности разных уровней. Например, внутри компаний — обработка ИИ поведения водителя для предотвращения засыпания и потери контроля над дорогой.

Наконец, есть запрос на мобильные приложения разных уровней и назначений. В них — новое поле цифровизации, реальные безбумажные решения. Простой пример базовой реализации под дальнейшее развитие — электронный путевой лист.

Марат Садыков, директор департамента конструкторско-технологических изменений ПАО «КАМАЗ», представил комплексное цифровое решение от бренда. Прозвучало буквально продолжением слов предыдущего спикера: вот оно, реализовано и востребовано клиентом.





Не случайное единомыслие, КАМАЗ связан долгой телематической дружбой с «Монтрансом»: на борту «боевых» машин команды «КАМАЗ-мастер» именно эти системы работают и одновременно проходят жесткие тесты в условиях ралли-рейдов.

А в штатных режимах работы коммерческого транспорта КАМАЗ сам создает не только телематику, но полноценные многоуровневые и многофункциональные системы.

Инженерно-логистическое сопровождение (ИЛС) — так называется брендовое решение и подразделение, его реализующее — включает ряд емких и уже полностью рабочих блоков: анализ качества вождения, подготовка водителей, дистанционная диагностика. Кстати, уже сейчас многие специалисты бренда могут отследить в отношении подключенной техники. Возникла проблема, ошибка — дистанционно сигнал о ней поступает, чтобы ИИ и эксперт-человек оценили причину. Далее возможные действия: связь с водителем, связь с годным техцентром, куда водитель сможет заехать без очереди, поскольку будет записан дистанционно. Это — уважение бренда к реальности комтранса, где сутки простоя тягача расходуют для компании от 20 тыс. рублей, а по самосвалу и того больше, порядка 40 тыс. Кстати, ремонт тоже ускоряется за счет возможности мастеров подготовиться к визиту заранее: есть информация о проблеме, можно заказать запчасти, зарезервировать нужное оборудование и время специалистов конкретного поста.

О движении КАМАЗа от одиночного сервиса к экосистеме рассказал еще один спикер этого бренда, Дмитрий Яковенко: «Начали с телеметрии, а далее расширяли работу. Сам процесс накопления телеметрии, ее хранение и представление, — как отметил спикер, — большая работа, ведь на сегодня срок хранения данных составляет порядка трех лет». Формируется и пополняется массивная база, которая

дает возможность изучать поведение участников проекта и создавать новые инструменты. Например, комплекс мониторинга. Он сейчас доступен не только для техники родного бренда, но и для иной, подключенной в парке клиента.

Еще один инструмент был запущен полгода назад. Это онлайн запись на ТО и ремонт. Пока в систему подключены не все дилеры бренда, но процесс идет активно.

Предиктивный модуль — инструмент, который позволяет оценивать ресурс узлов, отмечать точки сбоя на данных с CAN-шины. Постепенно обогащается и набор сервисов для водителя, для управленцев автопарка. Например, прямо на стенде в рамках выставки был анонсирован сервис расхода топлива. Он включает не только контроль, но и скидки на заправку, топливные карты и много иного.

Главная особенность нового формата — экосистемы — в объединении всех возможностей вокруг клиента. Достаточно однажды зарегистрироваться, чтобы далее использовать все возможности нынешние и перспективные. Часть бесплатно, а что-то за допол-



1. Важнейшая задача — это запуск российских ИИ-решений для предсказания срока замены узлов и агрегатов, для планирования ТО, для удаленной диагностики.

2. На рынке отмечается рост запросов на обработку ИИ поведения водителя для предотвращения засыпания и потери контроля над дорогой.

3. Сергей Александров, директор департамента цифровых технологий ГК «Современные транспортные технологии».

4. Инженерно-аналитическое сопровождение КАМАЗ включает дистанционную диагностику и сопровождение ТС в техцентре.

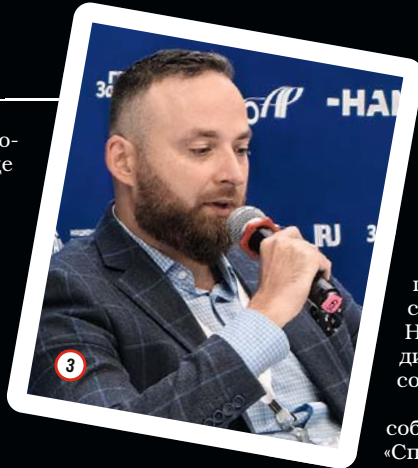
5. КАМАЗ связан долгой телематической дружбой с «Монтрансом»: на борту «боевых» машин команды «КАМАЗ-мастер» именно эти системы проходят жесткие тесты в условиях ралли-рейдов.

нительную плату. Для каждого пользователя создается личный кабинет, где в том числе доступно немало информации: история обслуживания, все заказ-наряды.

Сейчас к экосистеме подключено порядка 80 тыс. автомобилей. Поколения разные, объемы доступной к получению с них информации тоже. Но разработчики постарались добиться максимальной плотности и точности данных, особенно в ключевые для клиента моменты. Так, предусмотрена даже возможность для техники с явными эксплуатационными проблемами дистанционно сменить прошивку, чтобы снимать в диагностике как можно больше данных.

Еще одно комплексное цифровое решение — «Спутник» — представил Сергей Александров, директор департамента цифровых технологий ГК «Современные транспортные технологии». Это единое решение, созданное в ходе полноценной цифровой трансформации. Включает четыре базовых блока: интернет вещей, единое цифровое пространство, омниканальность, Big Data. Подключенный автомобиль расценивается как базис интернета вещей: в технике ГАЗ телематическое устройство подключено через CAN-шину.

Обработка данных и все связи, услуги, инструменты находятся на единой платформе. Там одна из фокусных зон для разработчиков и клиентов — сервисы управления



3

парком, а также есть сервисы вне управления и классической телематики, такие как сервисы дистанционной продажи техники, технической поддержки: диагностика, приглашение и запись в техцентр. К платформе могут быть «присыканы» и партнерские решения, ценные для клиентов. Например, в тематике мониторинга водителя, активной безопасности — «антисон», топливные датчики.

Не так давно платформа получила собственное мобильное приложение «Спутник-коннект». Расширились возможности клиента управлять своей техникой из любой точки, удаленно получать большой набор данных в реальном времени.

А сервис «Спутник-флит» реализует «классическую» систему менеджмента парка: хранит историю поездок, мониторит риски хищения топлива, помогает предотвращать или решать нештатные ситуации, поддерживает водителя в выборе маршрутов и информировании о положении на дороге.

На сегодняшний день цифровизация дала клиенту возможность удаленно управлять бизнесом, облегчила и дилеру, и клиенту общение по поводу ТО и ремонта, заказа запчастей в фирменных сетях СТО: повысила надежность и защищенность процессов внутри бизнеса автоперевозчика, ведь реализация принципа GIT в перевозке невозможна без точной информации о грузе и автомобиле.

А еще «Спутник» бесплатен в период гарантии, обучение работе с ним предоставляется каждому клиенту вместе с продажей техники.



4



5

СКИДКА НА АВАНС

В ЦЕЛЯХ ПОДДЕРЖКИ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА МИНПРОМТОРГ В НАЧАЛЕ СЕНТЯБРЯ УВЕЛИЧИЛ ЛИМИТ НА ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ АВТОМОБИЛЕЙ В ЭТОМ ГОДУ НА 7,8 МЛРД РУБЛЕЙ. ДАСТ ЛИ ЭТО ЭФФЕКТ И КАКОВЫ ПЛАНЫ НА СЛЕДУЮЩИЙ ГОД? > ИРИНА ЗВЕРЕВА

Власти РФ поддерживают спрос на автомобили при помощи ряда механизмов — кроме лизинга это льготные кредиты и субсидии. Данная программа действовала в 2022 году, а затем была продлена и на 2023-й.

Изначально на льготный лизинг в федеральном бюджете на нынешний год заложили всего 2,5 млрд рублей, однако этих денег не хватило, так что программу пришлось поставить на паузу. 7 сентября вице-премьер и глава Минпромторга Денис Мантуров сообщил о выделении дополнительных средств — 7,8 млрд рублей.

Приостановленная программа была возобновлена уже с 8 сентября. Мантуров отметил, что такой объем поддержки позволит дополнительно реализовать около 15 тыс. машин до конца года, включая электроавтомобили. По оценке вице-преьера — это хорошая новость особенно для тех, «кто рассчитывает на приобретение транспорта для реализации своих задач». Кстати, за весь прошлый год в рамках программ льготного лизинга, поддерживаемых государством, было реализовано около 20 тыс. новых автомобилей.

ПЛАНЫ НА ФИНАНСЫ

В бюджете на следующий год на скидки по программам льготного лизинга вновь планируется сравнительно небольшая сумма, которую опять же могут увеличить — 2 млрд рублей. При этом в целом на программу поддержки спроса (включая льготные автокредиты и т. п.) в 2024 году власти собираются выделить 17,3 млрд рублей, еще 13,1 млрд рублей могут быть направлены на госзакупки техники у российских автопроизводителей.

Предполагается, что в 2025–2026 годах объем господдержки спроса в отрасли вырастет. Так, на льготный лизинг закладывается уже по 4 млрд рублей, «дорожают» и другие вышеназванные меры поддержки спроса на рынке. В зависимости от складывающейся ситуации лимиты, заложенные в программу, в перспективе могут поменяться — как и произошло в текущем году.

ДЕТАЛИ ПРОГРАММЫ

Независимый эксперт транспортной отрасли Алексей Тузов уточнил, что программой льготного лизинга могут воспользоваться юридические лица, бюджетные организации и предстатели малого и среднего бизнеса. Они смогут приобрести транспорт и спецтехнику в долгосрочную аренду с возможностью последующего выкупа.

«Выгода состоит в том, что за лизингоприобретателями фиксируется льготная ставка по займу, а также скидка на аванс до 10% (а в случае приобретения транспорта на электротяге — 25%) от стоимости автомобиля или спецтехники», — отметил Тузов.

По его оценке, спрос на коммерческий транспорт и программы лизинга растет. Кстати, за первое полугодие текущего года доля автолизинга в бизнесе увеличилась до 50% (46% в аналогичном периоде прошлого года). Растущий спрос, по оценке эксперта, можно удовлетворить с помощью финансирования льготных продуктов, а также за счет расширения ассортимента отечественными и китайскими моделями.

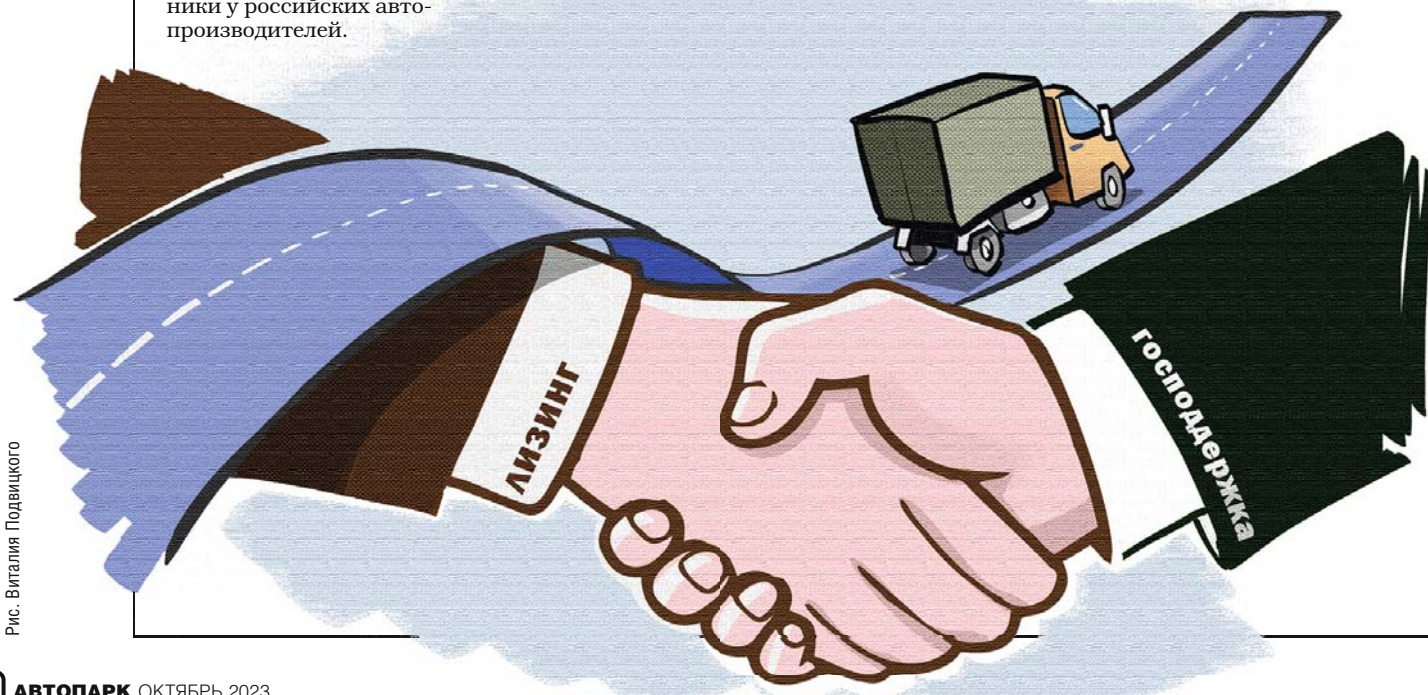


Рис. Виталия Подвицкого

Руководитель отдела госрегулирования и корпоративного контроля «Альфа-Лизинг» Мария Абалакова считает, что выделенного бюджета (с учетом временных ограничителей работы по программе) вполне достаточно для удовлетворения потребностей рынка. Она сообщила дополнительные нюансы программы. По ее словам, в этом году субсидия помогает снизить аванс до 10% от стоимости для коммерческих и легковых автомобилей российского производства (ВАЗ, ГАЗ, КАМАЗ и др.), но не более 500 тыс. рублей. Льгота также распространяется на электромобили: EVM Pro, Evolute, «Москвич Зе».

В пресс-службе АО «Лизинговая компания «КАМАЗ» подтвердили, что в рамках нового этапа программы клиенты компании могут приобрести в лизинг автотехнику КАМАЗ на льготных условиях. Субсидия предоставляется в размере 10% от цены приобретаемого колесного транспортного средства, являющегося предметом лизинга, но не более 500 тыс. рублей на одно колесное ТС. В программе участвуют автомобили, произведенные не ранее 2023 года.

КТО МОЖЕТ УЧАСТВОВАТЬ

Как отметили представители авторынка, участие в программе доступно для всех российских предпринимателей без ограничений.

Со стороны Минпромторга требований к лизингополучателям в рамках программы на законодательном уровне не установлено, подтвердила заместитель коммерческого директора ООО «Балтийский лизинг» Елизавета Тимченко. «Однако, сами лизинговые компании устанавливают собственные критерии оценки для лизингополучателей не только в рамках конкретной программы, а в целом для заключения договоров», — отметила она.

По словам Тимченко, «Балтийский лизинг» работает с данной программой в каждом из 79 своих филиалов по всей России, воспользоваться предложением могут юридические лица и ИП вне зависимости от масштаба и отраслевой принадлежности бизнеса. «При этом требования в рамках данной программы субсидирования устанавливаются для самих производителей. Поскольку программа направлена на стимулирование спроса на отечественную продукцию, то и субсидия распространяется на автомобили российских брендов, либо некоторых зарубежных брендов с производством на территории РФ», — заявила эксперт.

Что касается размера снижения стоимости аванса, то этот вопрос индивидуален в каждом случае и зависит от нескольких факторов, в первую очередь от самого клиента, обратила внимание представитель компании. А именно — какой аванс он готов внести по сделке. «Мы всегда предлагаем гибкие условия с возможностью минимального авансирования», — уточнила Тимченко.

ПОПУЛЯРНОСТЬ У КЛИЕНТОВ

В компании «Балтийский лизинг», которая уже восемь лет является традиционным участником программы субсидирования колесной техники Минпромторга, видят популярность этой льготы у клиентов выделенный на программу лимит средств полностью расходуются. «Так, за 2022 год мы передали в рамках программы субсидирования Минпромторга России более 1600 автомобилей различных отечественных и некоторых зарубежных брендов, выпускающих продукцию на территории РФ», — сообщила Тимченко.

То, что льготный лизинг очень востребован среди лизингополучателей, отмечают и в компании «Газпромбанк Автолизинг». Согласно приведенным ее пресс-службой

данным, в 2022 году с привлечением субсидированных средств компания профинансировала 2279 единиц техники на общую сумму свыше 9,3 млрд рублей. При этом клиенты за счет субсидии сэкономили более 705,6 млн рублей. «Дофинансирование программы льготного лизинга колесных транспортных средств в объеме 7,8 млрд рублей станет большим стимулом для роста продаж.

Мера положительно скажется на реализации как популярных в корпоративном сегменте марок автомобилей, так и тех брендов, которые пока не столь востребованы в лизинге» — прогнозирует «Газпромбанк Автолизинг».

Компания «Сбербанк Лизинг» в 2022 году в рамках данной программы передала своим клиентам более 2800 единиц техники, сообщила директор департамента корпоративного бизнеса Ольга Кириллова. Она уточнила, что программа доступна всем категориям лизингополучателей.

«ВТБ Лизинг» по итогам 2022 года передала клиентам по аналогичной программе Минпромторга РФ более 3 тыс. машин на сумму 11,6 млрд рублей. И за счет субсидии клиентам удалось за этот период сэкономить свыше 900 млн рублей, отметил генеральный директор компании Антон Мусатов.


В ПАО «ЛК «Европлан» не стали афишировать количество переданной по программе техники, отметив, что лимиты по ней неизменно выбираются. С 2015 года «Европлан» обеспечил своих клиентов 7,3 млрд руб. госсубсидий. При этом любым клиентам доступны субсидии на легковой, грузовой транспорт и самоходную технику, технику белорусского производства (до 10%), на электромобили — до 25%.

Кстати, в конце сентября была оформлена первая на рынке сделка по лизингу российских электрогрузовиков. Ее заключила компания «ПСБ лизинг». Две машины EVM Pro российского производства стоимостью 9 млн рублей были переданы предприятию в Ростовской области по льготной программе Минпромторга РФ, сообщила пресс-служба компании. Суммарная скидка на авансовый платеж за два электрогрузовика составила 1,9 млн рублей.

БАЛЛЫ ЛОКАЛИЗАЦИИ

Минпромторг развивает и смежные программы поддержки спроса на авторынке — в том числе и новационные. Так, 29 сентября стало известно, что Минпромторг предложил ввести баллы локализации автомобилей для льготного кредитования. Инициатива содержится в размещенном на портале правовой информации проекте постановления кабмина.

Пока что для допуска к участию в программе российские производители должны подписать с министерством специнвестконтракты. Теперь Минпромторг предлагает внедрить другой механизм, согласно которому произведенные в России автомобили будут допускать к участию в программах льготного автокредитования после набора 1,6 тысячи локализационных баллов. Балльную планку в рамках постановления о локализации предлагается со временем увеличивать: с 2025 года нужно будет набрать 2 тысячи баллов, а с 2026 года — 2,5 тысячи.

Отметим, что в рамках программы автокредитования субсидируется базовая скидка при уплате первоначального взноса по автокредиту в размере 20% от стоимости машины, при этом льгота на электрокары российского производства составляет 25% (не более 625 тыс. руб.) Под действием программы подпадают автомобили стоимостью до 2 млн руб. Согласно проекту нового федерального бюджета, на финансирование программ льготных автокредитов в 2024 году может быть направлено 12,3 млрд рублей. 

ОБЛАКО НЕЙТРАЛЬНОСТИ

В ГУАНЧЖОУ ПРОШЕЛ САММИТ, ПОСВЯЩЕННЫЙ НОВОЙ ЭНЕРГЕТИКЕ И УГЛЕРОДНОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ. ПО ИТОГАМ, САМОЙ ПРОРЫВНОЙ В ОБЛАСТИ ЗЕЛЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ СТАЛА КОМПАНИЯ DONGFENG LIUZHOU AUTOMOBILE CO., LTD С ПРОДУКЦИЕЙ СВОЕЙ ДОЧЕРНЕЙ МАРКИ CHENGLONG > АЛЕКСАНДР РОЖКОВ > ФОТО DONGFENG

Мы грустим, когда уходит лето, а китайцы полагают, что радость присуща всем временам года, и самое лучшее время — это золотая осень с завораживающим ветром перемен и дыханием мысли. Именно эта пора в Поднебесной считается стратегическим временем, когда происходят важные события и планируется новое будущее. Одним из таких событий стал

саммит по углеродной нейтральности в автопроме, проведенный под патронажем муниципалитета Гуанчжоу и министерства промышленности провинции Гуандун.

Известные деятели китайской автомобильной промышленности, государства и научных кругов встретились в конференц-центре, носящем символическое название «Белое облако», чтобы поделиться практическим опытом и идеями в области углеродной нейтральности, а также помочь зеленому будущему страны.

Заместитель генерального секретаря правительства Гуанчжоу Ма Шу рассказал на саммите, что город активизирует усилия по развитию сектора интеллектуальных транспортных средств стоимостью более 1 трлн юаней (\$ 137 млрд) для содействия развитию высококачественного автомобилестроения. Чтобы справиться с изменением климата, глобальным решением стало сокращение выбросов парниковых газов в транспортном секторе. Будучи важным центром промышленности Китая, Гуанчжоу в последние годы активно внедряет стратегии борьбы с пиками выбросов. Горожане ускорят путь к созданию «города умных автомобилей» — интеллектуальных ТС на новой энергии. Заместитель главы правительства по транспорту Гао Ююэ отметил, что автопром Китая вступает сейчас в критический период перехода от высоких темпов роста к качественному развитию, предполагающему исключительно экологические решения. Фэн Синья, генеральный директор Guangzhou Automobile Group, сказал, что автопром



1. Электрический грузовик Chenglong L2EV разработан для городской дистрибуции.
2. Саммит по углеродной нейтральности в автопроме проведен под патронажем муниципалитета Гуанчжоу и министерства промышленности провинции Гуандун.
3. Заместитель директора технологического центра Dongfeng Liuzhou Ван Шаньчао рассказал об опыте компании по внедрению передовых технологий.
4. Chenglong — самая яркая марка компании Dongfeng Liuzhou Automobile.



Китай имеет приоритетные задачи в продвижении цели «двойного углерода», и самая главная среди них — декарбонизация.

ВЗЛЕТ К НОВЫМ ВЕРШИНАМ

Ярким представителем с собственным, как говорят китайцы, прозорливым взглядом в нейтральное к углероду будущее, является компания Dongfeng Liuzhou Automobile. Это самое крупное предприятие в секторе коммерческих автомобилей Китая, представило на саммите новую модификацию легкого «е-грузовика» Chenglong L2EV и выступило с программной речью на круглом столе «Возможности и проблемы трансформации традиционных автомобилей в условиях «Двухуглеродного фона», чтобы обсудить с представителями общества направление развития и практический путь перехода на новые источники энергии.

Компания Dongfeng была создана в Гуанси в 1954 году, производство автомобилей стартовало в 1969-ом. В 1992 году Dongfeng основала бренд Chenglong, что условно можно перевести с китайского как «Чэнлун взлетает». Сейчас у этого бренда есть две производственные базы в городе Людунь мощностью 100 тыс. коммерческих и 400 тыс. легковых машин в год.

Chenglong — самая яркая марка компании Dongfeng Liuzhou Automobile. Проявляя настойчивую изобретательность, и опираясь на глубокие исторические корни, Chenglong Motors внедряет инновации и выдвигает новые идеи, которые становятся первыми во многих областях китайского автомобилестроения. В составе объединения функционирует технологический центр автономности и научно-исследовательский центр по разработке кабин коммерческого транспорта. Предприятия компании сотрудничают с крупными заказчиками, такими как: SF Express, China Post, Jingdong Express, Stone Express.

Заместитель директора технологического центра Dongfeng Liuzhou Ван Шаньчао рассказал, что компания была создана «в начале Нового Китая» и поэтому имеет 70 лет опыта в производстве автомобилей и передовых технологий. С долгой историей и испытанной репутацией, подтвержденной миллионами пользователей, «она сегодня просто переполнена новой осенней энергией и инновациями».

До сих пор по ряду объективных причин уровень проникновения новых экологически чистых решений для коммерческих автомобилей низок и составляет менее 10%. Узким местом в процессе энергетической трансформации является медленный прорыв в финансовых


затратах и технологиях. Chenglong будет одновременно заниматься обоими аспектами и продолжит углублять технологические исследования в области топливных элементов, чтобы добиться энергосбережения и сокращения выбросов углекислого газа. Цель — разработка техники с большим запасом хода для более интенсивной эксплуатации.

ЛЕГКИЙ И СИЛЬНЫЙ КАК ВЕТЕР

С грузовиком Chenglong L2EV Dongfeng переосмысливает концепцию улучшения зеленых легких планеты. Этот электрический грузовик разработан для городской дистрибуции. С момента появления на рынке, он быстро завоевал доверие пользователей благодаря высокой производительности. Впервые машина была показана на Пятой китайской конференции по экологическому распределению ТС в 2021 году, и с тех пор ее интеллектуальная составляющая растет.

Chenglong L2EV — это электрогрузовик, созданный с использованием надежных технологий для тяжелых условий эксплуатации. Он обладает такими преимуществами, как длительное время автономной работы, эффективность, надежность, безопасность и комфорт, что помогает владельцам достигать прогресса в экономическом развитии. L2EV использует литий-железо-фосфатную батарею мощностью 100,27 кВт·ч, которая обеспечивает запас хода более 300 км (с 2021 г. показатель вырос на 100 км). В режиме быстрой зарядки полная зарядка аккумулятора до 100% занимает менее 1 часа.

В России этой осенью появится магистральный тягач Chenglong H7. Это еще одна серьезная альтернатива отечественному КАМАЗ К5 и главный конкурент самому популярному у нас китайскому тягачу Sitrak C7H 480 (подробнее об этом тягаче см. «Автопарк» № 6/2023).

Как мы видим, бренд Chenglong продемонстрировал на экологическом саммите 2023 года большие достижения в области производства коммерческих автомобилей, основанных на новой энергетике. Заявлено, что в будущем Dongfeng будет придерживаться концепции ориентированности на клиента, в полной мере использовать свои преимущества и продолжать создавать продукты с новой энергией, преобразовывать углерод в дружелюбный «зеленый газ» и повышать эффективность комтранса на благо многочисленных партнеров и собственной страны. 



ВЫЗЫВАЕТ «ВАЛДАЙ»

«ВАЛДАЙ 45» > ПОЛНАЯ МАССА: 18 Т > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: СЕНТЯБРЬ 2023 Г.

В РОССИИ ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ. КОМПАНИЯ «НИЖЕГОРОДСКИЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ» ПРЕДСТАВИЛА СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ «ВАЛДАЙ 45», РАССЧИТАННЫЙ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ В СОСТАВЕ АВТОПОЕЗДА, ПОЛНОЙ МАССОЙ ДО 45 ТОНН. ОЧЕВИДНО, ЧТО НОВЫЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ МАГИСТРАЛЬНИК СТАНЕТ ВЫЗОВОМ КИТАЙСКИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ, ЗАВОЕВЫВАЮЩИМ РОССИЙСКИЙ РЫНОК КОМТРАНСА > ЮРИЙ КУЗНЕЦОВ > ФОТО АВТОРА

Новый магистральный грузовик с колесной формулой 4x2 производит компания «Нижегородские грузовые автомобили» (АО «НГА»), базирующаяся на ранее пустовавших производственных площадях Горьковского автозавода. Основная специализация АО «НГА» — производство автокомпонентов, в том числе дизельных двигателей семейства G2.5, которые

предназначены для установки на малотоннажные грузовики «Соболь NN» и «Газель NN». Реагируя на запросы рынка, компания в 2022 году приняла решение расширить свои компетенции и приступила к реализации масштабного проекта по выпуску грузовиков полной массой от 18 до 35 тонн.

«Мы работаем в тех сегментах рынка, где видим устойчивый

1. Рабочая зона организована по образцу и подобно европейским магистральникам.
2. Функциональные клавиши сгруппированы справа от приборной панели.

спрос и дефицит предложения», — отметил генеральный директор компании «Нижегородские грузовые автомобили» Руслан Греков. «Наш первый проект — это линейка тяжелых грузовиков полной массой от 18 до 35 тонн. Они будут производиться под брендом «Валдай», имеющим репутацию на рынке».

Седелный тягач «Валдай 45» — первенец нового модельного ря-





да. Он построен в сотрудничестве с компанией Foton. Собственно, это и обеспечит товарному продукту быстрый путь к конечному потребителю. Премьера автомобиля состоялась на выставке Comtrans 2023, позже седельный тягач в составе автопоезда со шторным полуприцепом принял участие в автопробеге от Москвы до Арзамаса, посвященном открытию отрезка трассы М-12 «Восток».

Перспективный отечественный магистральник рассчитан

3. На крыше есть люк с антимоскитной сеткой, по бокам от него — два светильника.

на эксплуатацию в составе автопоезда полной массой 45 тонн и подойдет для решения широкого спектра транспортных задач. Автомобиль оснащен 12-литровым двигателем Cummins мощностью 470 л. с. и 12-ступенчатой роботизированной коробкой передач. Седельно-сцепное устройство высотой 1150 мм оптимально для работы с полуприцепами европейских марок. Два алюминиевых топливных бака суммарной емкостью 840 л обеспечивают запас хода до 3000 км.

Рабочее место водителя соответствует стандарту магистральных перевозок. Мультифункциональный



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СПОРНО. Селектор АКП находится вблизи от водительского кресла.



ПРАКТИЧНО. Под спальным местом размещается вместительный холодильник.



1. Седельно-сцепное устройство высотой 1150 мм оптимально для работы с полуприцепами европейских марок.
2. Пульт управления пневмоподвеской имеет маркировку SORL.

руль регулируется по вылету и высоте, кресло на пневмоподвеске имеет максимум возможных настроек. Селектор управления трансмиссией размещен на подиуме справа от кресла. Приборная панель интуитивно понятна, кнопки управления расположены удобно для водителя, чтобы он комфортно, не отвлекаясь от дороги, мог включить себе отопитель или кондиционер и прочие функции. Радует и сам пластик, из которого сделана

«ВАЛДАЙ 45»

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6055/2490/3870
Колесная база, мм	3600
Снаряженная масса, кг	8440
Полная масса, кг	18 000
Емкость двух топливных баков, л	420

Двигатель:

тип	рядный, 6-цилиндровый, дизельный, с турбонаддувом
мощность, л. с.	470

Коробка передач	роботизированная, 12-ступенчатая
-----------------	-------------------------------------

Подвеска (передняя/задняя)	рессорная/ пневматическая
----------------------------	------------------------------

Тормоза	дисковые
---------	----------


Размерность шин	315/70R22,5
-----------------	-------------


СЕРВИС

Заводская гарантия	3 года без ограничения пробега
Межсервисный пробег	60 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Sitrak C7H, Foton Auman, Shacman X6000

 Комфортная спальная кабина, большая внутренняя высота.

 Наличие окна в задней стенке кабины.



3

приборная панель. Приятно, что конструкторы озаботились даже удобным кармашком для телефона водителя.

Кабина с двумя спальными местами смонтирована на четырехточечной пневмоподвеске и, благодаря практически ровному полу, отличается большой внутренней высотой — 190 см (моторный кожух возвышается всего на 5 см). Под нижним спальным местом расположена выдвижная полка с холодильником. В зоне над ветровым стеклом предусмотрены полки для хранения вещей. На крыше имеется люк с антимоскитной сеткой, по бокам от него — два светильника. В целом, в кабине есть все необходимое для организации комфортной и безопасной работы дальнобойщиков на длительных рейсах. Разве только окно в задней стенке кабины для наших условий не подходит, ухудшает теплоизоляцию. Кстати, это хороший повод для дискуссии с производителем на предмет доработки.

На данный момент все ключевые агрегаты седельного тягача (двигатель, коробка передач, мосты) родом из Поднебесной, но в будущем планируется локализация производства на территории РФ. По словам Руслана Грекова, она будет проходить в три этапа. На начальном этапе предусмотрена SKD-сборка и доработка автомобиля под российские условия эксплуатации. В 2024 году в нижегородских цехах планируется производство полного цикла со сваркой, окраской и установкой навесного оборудования. Также в будущем тягач планируют перевести на российские электронные компоненты и на агрегаты отечественного производства — моторы и коробки передач ЯМЗ.

3. Окно в задней стенке кабины для наших условий не подходит. Это хороший повод для дискуссии с производителем.
4. Одноступенчатый задний мост является базовой комплектацией для магистральной автотехники.

Линейка нижегородских грузовиков, помимо седельного тягача, будет включать трехосный самосвал «Валдай 33» и универсальное дорожное шасси «Валдай 18» полной массой 33 и 18 тонн соответственно.

Производственные мощности компании «Нижегородские грузовые автомобили» — до 10 тыс. автомобилей в год. Реализация проекта позволит обеспечить отрасли до 3000 новых рабочих мест, включая 500 мест в Нижнем Новгороде. Инвестиции в производство составят 2,3 млрд рублей.

Одним из важнейших вопросов является послепродажное обслуживание техники нового модельного ряда. Существенно, что в роли генерального дистрибьютора выступает ГК «Современные транспортные технологии», сервисная сеть которой охватывает 85 регионов. «Главная выгода клиента заключается в получении собранной здесь машины с понятной сервисной и гарантийной историей», — рассказал генеральный директор ГК «Современные транспортные технологии» Олег Марков. Он добавил, что в любой форс-мажорной ситуации перевозчику всегда смогут помочь благодаря развитой логистике и сервисной сети.

На всю линейку тяжелых грузовиков «Валдай» производитель дает гарантию 3 года без ограничения пробега, лучшую среди аналогов.



4





ИГРА ПО-КРУПНОМУ

ООО «АВТОТРАНС» — ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ BEIBEN В ЦФО РФ — ПРОВЕЛ МЕРОПРИЯТИЕ ДЛЯ КЛИЕНТОВ, ГДЕ ОЗВУЧИЛ БЛИЖАЙШИЕ ПЛАНЫ КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ПО ПРОДАЖАМ ГРУЗОВИКОВ И ВЫВОДУ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК НОВЫХ МОДЕЛЕЙ ТЕХНИКИ. ПЕРЕВОЗЧИКАМ И ЖУРНАЛИСТАМ БЫЛИ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ДВЕ МОДЕЛИ СЕДЕЛЬНЫХ ТЯГАЧЕЙ, ПЕРВЫМИ ПОЛУЧИВШИЕ ОТТС В МАЕ ЭТОГО ГОДА > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО ЕКАТЕРИНЫ ЯКОВЛЕВОЙ

1. Под кабиной — хорошо известный в РФ дизель Weichai WP13.480E501 мощностью 480 л. с.
2. Задняя подвеска у магистрального тягача пневматическая.
3. Гипоидный ведущий мост собственного производства Weiben разработан совместно с компанией Mercedes-Benz.
4. В дверном проеме есть удобные поручни.



Рынок коммерческого транспорта в РФ за последние годы претерпел значительные изменения. В частности, более востребованной стала продукция различных «поднебесных» брендов, в список которых входят, в том числе грузовики марки Weiben.

Официальная премьера в России обновленных китайских грузовиков Weiben состоялась на прошедшей в мае выставке СТГ Экспо, там же было объявлено об открытии официального дистрибьютора марки Weiben, компании Weiben Truck Rus. Семейство представленных в России грузовиков Weiben сегодня включает седельные тягачи, шасси и строительные самосвалы. Реализация техники осуществляется через дилерскую сеть.

Как сообщили в ООО «Автотранс», по итогам 2023 года Weiben Truck намерен продать в РФ 2 тыс. грузовиков. Цель на 2024-й — реализация 6–7 тыс. машин.

Кроме того, до конца текущего года китайский производитель планирует сертифицировать и вывести на рынок четыре новые модели коммерческих автомобилей, отвечающие всем отраслевым требованиям. Так, в России скоро появятся: седельный тягач с колесной формулой 6x6, магистральный тягач с колесной формулой 4x2 на сжиженном природном газе, самосвал с колесной формулой 6x6 и шасси с колесной формулой 6x6, 6x4 и 8x4 для

установки надстроек и изготовления кранов-манипуляторов, дорожно-строительной техники, автобетоносмесителей, комбинированных дорожных машин. На шасси Weiben выпускаются четыре модификации техники: тягачи 6x4 и 4x2, самосвалы 6x4 и 8x4. Словом, мы видим игру по-крупному.

«На российском рынке ощущается усиление конкуренции среди представленных здесь китайских производителей», — отмечает Александр Левицкий, заместитель директора по продажам ООО «Автотранс». «Грузовики Weiben присутствуют в России с 2005 года и успели зарекомендовать себя как надежные, безопасные и экономичные машины. Уверены, что имея надежный и качественный продукт, а также обеспечивая всестороннюю сервисную поддержку клиентов, мы достигнем поставленных целей».

В продуктовую линейку ООО «Автотранс» в настоящее время входят две модели седельных тягачей Weiben с колесными формулами 4x2 и 6x4 — Weiben 1848 и Weiben 2648. Первые две цифры в индексах указывают на допустимую полную массу, две другие — на мощность двигателя. Грузовики оснащены 12,5-литровым дизелем Weichai WP13.480E501 мощностью 480 л. с. и крутящим моментом 2300 Нм. Стоит отметить, что моторы Weichai хорошо известны в России. Они просты в техни-

ческом обслуживании и ремонте, устойчивы к повышенным нагрузкам, устанавливаются на самосвалы, седельные тягачи, сортиментовозы.

Мотор работает в паре с 12-ступенчатой роботизированной КП Fast Gear AMT с прямой высшей передачей. Интересно, что в китайском автопроме формируется новая тенденция по выпуску тяжелых грузовиков, оборудованных автоматическими трансмиссиями. Она была сформирована под влиянием множества факторов, среди которых значатся: желание повысить транспортную эффективность грузоперевозок, уменьшить расход топлива, а также снизить утомляемость водителей в длительных рейсах. И то, что роботизированные коробки становятся все более популярными, подтверждается статистикой. Так по итогам 2022 года доля новых китайских тяжелых грузовиков с роботизированной КП превысила 15%, а в сегменте магистральных тягачей она достигла трети.

Гипоидный ведущий мост, собственного производства Weiben, разработан совместно с компанией Mercedes-Benz. Неудивительно, что производитель заявляет для этого агрегата повышенный ресурс и запас прочности. Передаточное число главной пары 2,846 выбрано в расчете на магистральные перевозки. Высота седельно-сцепного устрой-



1. Опрокидывание кабины не с ручным, а с гидравлическим приводом.



ства 1150 мм адаптирована для работы с европейскими полуприцепами. Тормоза спереди и сзади дисковые. Вместимость двух алюминиевых топливных баков — 1100 л.

Теперь подробнее о других особенностях двухосного грузовика Weiben 1848, наиболее востребованного рынком. По всем признакам, это типичный магистральник. У него высокая просторная кабина, где можно встать в полный рост. Кресло водителя на пневмоподвеске с профилированной спинкой и правым подлокотником имеет широкий диапазон настроек. Например, можно отрегулировать высоту подушки в ее передней и задней частях. Само собой, регулируется высота спинки и поясничный подпор.

Кресло второго члена экипажа с подъемной подушкой. Это упрощает доступ к правой двери кабины, удобно, когда водитель в рейсе один. Кстати, подобное решение также используется на тягаче Shacman X6000, который ранее побывал у нас на тесте (см. «Автопарк» № 4/2023). Рулевая колонка регулируется по наклону и высоте, диапазон регулировок весьма широк. Правда, фиксатор освобождается не клавишей, как, например, в Sitrak H7, а механическим рычажком. Подрулевые переключатели не перегружены функционалом. Правый отвеча-

ет за работу моторного тормоза. Двухцветное торпедо с черным верхом и светлым низом смотрится стильно. Ко всему прочему, правую часть приборной панели дизайнеры по-современному, развернули в сторону водителя.

Щиток приборов здесь классический: стрелочные указатели спидометра и тахометра сочетаются с расположенным в центре экраном бортового компьютера. Никакого сенсорного монитора на центральной консоли здесь нет, зато присутствует магнитола MP3 с Bluetooth. Селектор управления АКП расположен справа от водительского кресла. Здесь есть клавиша оффроуд, она переключает трансмиссию в оптимальный режим для сложных дорожных условий.

Центральная консоль состоит из множества полочек, на которые удобно положить тот же сотовый телефон, для зарядки которого предусмотрен USB-разъем. Главные вещевые емкости, где водители обычно хранят необходимое в рейсе имущество, расположены под потолком. Тут, в принципе, все как у всех магистральников: сбоку над дверьми — длинные боковые карманы, а над ветровым стеклом — несколько открывающихся ящиков. Правда, для унификации

с моделями с менее высокой крышей, эти ящики сделаны как бы в два этажа, что, впрочем, скорее плюс, чем минус. Ящики вполне вместительные, причем они разные по высоте. Но, в любом случае, свои вещички малого и среднего калибра найдется куда пристроить. А инструмент, домкрат и прочее можно убрать в боковые ящики с внешним доступом. Открываются они из кабины.

Стандартная комплектация предусматривает автономный отопитель мощностью 4,8 кВт, который совсем не случаен, раз в кабине спальный отсек. Полный электропакет включает электропривод стеклоподъемников и боковых зеркал, центральный замок с дистанционным управлением.

Если говорить о седельных тягачах Weiben 2648 с колесной формулой 6x4, у них есть некоторые отличия по конструкции. В частности, сзади предлагается не пневматическая, а рессорная подвеска, тормоза на всех осях не дисковые, а барабанные, емкость топливного бака — 400 л. Высота седельно-сцепного устройства 1250 мм является обычным решением для автопоездов со строительными полуприцепами.

Все остающиеся в Россию автомобили оснащены штатной ру-

сифицированной системой телематики Veiben Connect, передающей данные по автомобилю в любую из существующих программ управления автопарком. Спецификация серийных автомобилей Veiben разработана специалистами дистрибьютора с учетом требований российского рынка.

В ходе презентации Александр Левицкий, заместитель директора по продажам ООО «Автотранс», рассказал о первом опыте эксплуатации обновленных китайских грузовиков Veiben в России. В частности, седельный тягач Veiben 1848 4x2 работает в сцепке со шторным полуприцепом Schmitz в режиме магистральных перевозок на транспортном плече 1700 км. При полной загрузке (масса автопоезда до 43 тонн) расход топлива — 29 л/100 км. На сентябрь 2023 года пробег составил 18 000 км. Замечаний к технике у перевозчика нет. Еще одна хорошая история — за Уралом грузовики Veiben эксплуатируют

с 2005-2007 годов, отзывы положительные.

Итог подведу такой: на российский рынок седельных тягачей вышли сильные игроки — это грамотно сконструированные и практичные в применении коммерческие автомобили Veiben. Официальный дилер «Автотранс» готов поддерживать своих клиентов на всем протяжении срока эксплуатации техники, имея в своем активе технический центр (кузовной ремонт, ремонт двигателя и топливной аппаратуры), пополняемый склад запчастей, бригады для выездного обслуживания автопарка. Существенно, что на автомобили Veiben, приобретенные в компании «Автотранс», предоставляется расширенная гарантия — 3 года или 400 тыс. км.

2. Предусмотрен верхний и боковой ветровой спойлер.



3. Кресло водителя на пневмоподвеске с профилированной спинкой имеет широкий диапазон настроек.
4. Вместимость двух алюминиевых топливных баков — 1100 л.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЯГАЧЕЙ VEIBEN

	MODEL 2648S 6X4	MODEL 1848S 4X2	Тягач СПГ
Колесная база, мм	3300 + 1350	3600-3900	3300 + 1350
Полная масса, кг	29 300	18 000	29 300
Нагрузка на переднюю ось, кг	7500	6500-7000	7500
Нагрузка на заднюю тележку, кг	26 000	13 000	26 000
Нагрузка на ССУ, кг	20 000	10 500 - 11 000	20 000
Снаряженная масса, кг	7500	7500	7500
Допустимая масса автопоезда, кг	56 300	44 000	56 300

О КОМПАНИИ BEIBEN TRUCK

Завод по производству грузовых автомобилей North Benz (Beiben Heavy Truck) входит в корпорацию China North Industries Group Corporation NORINCO G. Компания основана в 1988 году. Штаб-квартира Beiben Heavy Truck расположена во Внутренней Монголии (г. Баотоу). Поставки техники осуществляются более чем в 75 стран.

Бурное развитие фирмы началось в 1995 году благодаря соглашению с концерном Daimler, производящим немецкие грузовики под маркой Mercedes-Benz. По этому договору Beiben может использовать любые технологии Mercedes-Benz в своих продуктах. Так появилось предприятие North Benz. А с 2013 года все автомобили, выпускаемые Beiben Truck Group Co, получили единый бренд Beiben. Компания производит более 30 моделей грузовиков и более 10 моделей спецтехники. Годовая производственная мощность — 60 000 единиц техники. В 2018 году Beiben приступил к разработке новой линейки тяжелых грузовиков.



ПЕРВАЯ ПЯТЕРКА

«КОМПАС 5» > ПОЛНАЯ МАССА: 3,5 Т > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: 2023 Г. > ЦЕНА: 3 570 000 РУБ.

В ЛИНЕЙКУ РОССИЙСКИХ РАЗВОЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ВЫПУСКАЕМЫХ КОМПАНИЕЙ «ТРАК ВОСТОК РУС» НА СБОРОЧНОМ ПРОИЗВОДСТВЕ В НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНАХ, ДОБАВИЛСЯ «КОМПАС 5» ПОЛНОЙ МАССОЙ 3,5 ТОННЫ. ВПЕРВЫЕ ПОД МАРКОЙ КАМАЗ ПОЯВИЛСЯ ГРУЗОВИК, КОТОРЫМ МОЖНО УПРАВЛЯТЬ С ПРАВАМИ КАТЕГОРИИ В

> МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА



Первая информация о проекте «Компас» появилась в конце 2019 года. Во время общения с прессой генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин сказал: «Мы пришли к выводу, что нам нужно спускаться по грузоподъемности более низко, и наши конструкторы разработали проект «Компас». Не наш сегмент, но мы ради объемов производства над этим задумались» (цитата по «Интерфаксу»).

Проект стартовал со сборки двух моделей — «Компас 9» и «Компас 12» полной массой 9,5 и 12 тонн соответственно. Долгожданная новинка впервые была представлена широкой публике на выставке Comtrans 2021, причем в самом востребован-

ном на рынке исполнении — с рефрижераторным фургоном. В мае 2022 года первые автомобили поступили к дилерам. Об этих грузовиках в деталях мы уже рассказывали читателям (см. «Автопарк» № 4/2022).

С июня прошлого года проектом занимается компания «Трак Восток Рус» (бывшая «ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС»), имеющая сборочное производство в Набережных Челнах. В этом году в продуктовую линейку добавились модели «Компас 5» и «Компас 6» полной массой 3490 и 5600 кг соответственно. Конструктивно, это одни и те же автомобили, и разница в показателях полной массы похожа на некий маркетинговый ход со стороны автопроизводителя. Кстати, это напрямую намекает на значительный запас прочности «пятерки».

Прекрасный шанс опробовать машины в действии был предоставлен журналистам на Дмитровском автополигоне, куда приехали аж девять новеньких «Компасов» с промтоварными, изотермическими и тентованными кузовами. Среди них — три «Компас 5». Шторнобортовой с надстройкой «Рустрак» уже известен нашим читателям по выставке COMvex (см. «Автопарк» № 5/2023). Остальные два были с изотермическими кузовами-фургонами, весьма близкими по габаритным размерам. Один из этих фургонов, выпускаемый под брендом Pelican.van, обладает вместимостью чуть более 17 м³ и рассчитан на 8 европаллет. Толщина боковых панелей 60 мм, передней

стенки и потолка — 80 мм, пола и потолка — 100 мм. Во внешней отделке его стенок используется лакированный металл. В передней стенке предусмотрены закладные для монтажа холодильной установки. Второй, 18-кубовый фургон ArcticBOX с отделкой стенок из стеклопластика, был представлен под маркой «СибЕвроВэн».

А каковы особенности шасси? Первый в истории серийный малотоннажник с эмблемой КАМАЗ оснащен 2,2-литровым дизелем КАМАЗ-580.10-120 мощностью 122 л. с. и крутящим моментом 320 Нм. Это современный мотор с турбонаддувом, топливной системой Common Rail и с цепным приводом ГРМ. Многие наверняка оценят, что экологический класс Евро-5 у него достигнут благодаря технологии EGR, то есть без применения столь нелюбимого у нас реагента AdBlue. В поддоне картера установлен электрический подогреватель на 220 В — он будет полезен зимой при запуске двигателя после стоянки.

Двигатель агрегируется с 5-ступенчатой механической КП модели ML532A. Рычаг коробки передач расположен на подиуме справа от водительского сиденья. Задний ведущий мост с гипоидной передачей, передаточное число 4,875. Запас топлива хранится в 75-литровом пластиковом баке.

«Компас 5» уже в «базе» имеет очень хороший пакет опций — электронные системы контроля устойчивости, ABS, обогрев зеркал, кондиционер, магнитолу, электросте-



1. Часть спинки правого сиденья традиционно опускается вперед.



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. На центральной консоли есть два выдвижных подстаканника.



СПОРНО. Задняя рессорная подвеска без стабилизатора поперечной устойчивости.



1. Первый серийный малотоннажник с эмблемой КАМАЗ оснащен 2,2-литровым дизелем КАМАЗ-580.10-120 мощностью 122 л. с.

клоподъемники, круиз-контроль, центральный замок, моторный тормоз, регулировку руля по вылету и наклону.

Кабина считается двухместной, но сиденье пассажира сделано полторным. Бардачок напротив пассажирского сиденья можно было бы сделать и побольше. Есть еще два выдвижных подстаканника и потолочные полочки, удобные для хранения документов. Чтобы ничего не вылетало во время движения, с краю от этих полочек сделана сеточка.

Ближняя к водителю часть спинки правого сиденья традиционно

опускается вперед — в таком положении ей можно воспользоваться как столиком. Мультимедийного монитора на приборной панели нет: вся необходимая информация с бортового компьютера выводится на небольшой экран по середине приборного щитка. Единственный USB-порт оказался спрятан под крышечкой на панели управления магнитолой. Кстати, громкостью и прочими настройками можно управлять кнопками на руле. Они — справа, а слева — кнопки круиз-контроля, который идет в числе базового оборудования.

Существенно, что зеркала заднего вида предусмотрительно разнесены в разные стороны с помощью удлиненных кронштейнов, это позволяет улучшить обзор назад, учитывая, что упомянутые кузовнадстройки очень широкие. Удобно устроиться за рулем позволяют большой ход продольного перемещения водительского сиденья и регулировка рулевой колонки в двух плоскостях: как по углу наклона, так и по вылету. Что касается сидений, то здесь есть нюанс: когда рычаг стояночного тормоза поднят, им сложно воспользоваться чтобы прилечь отдохнуть, что между рей-

«КОМПАС 5» (КАМАЗ-43085)

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Полная масса, кг	3490
Грузоподъемность, кг	1200
Габариты, мм	5979x1846x2205
Колесная база, мм	3365
Объем топливного бака, л	75
Вместимость кабины, чел.	6
Двигатель:	
модель	Q23-132E60
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, см ³	2183
мощность, л. с. при мин ⁻¹	122 при 3200
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	320 при 1600–2000
Коробка передач	мех., 5-ступенчатая
Подвеска	зависимая, рессорная
Тормоза	дисковые / барабанные с ABS
Размер шин	205/75R16C

ЦЕНА

Тестируемого автомобиля от 3 570 000 руб.

СЕРВИС

Заводская гарантия 36 мес.

Межсервисный пробег 20 000 км

КОНКУРЕНТЫ

«Газель NN», Sollers Argo; Dongfeng Captain-T



Хорошая обзорность, богатая базовая комплектация.



Отсутствие заднего стабилизатора, слабый моторный тормоз.



- Информация с бортового компьютера выводится на небольшой экран по центру приборного щитка.
- Топливный фильтр снабжен подогревом и датчиком воды.
- Зеркала заднего вида предусмотрительно разнесены в разные стороны с помощью удлиненных кронштейнов.
- Потолочные полочки удобны для хранения документов.



КАМИЛ КАРИМОВ

РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ПРОДАЖ СРЕДНЕТОННАЖНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
ООО «ТРАК ВОСТОК РУС»

По объему продаж мы в этом году постараемся выйти на 4000 автомобилей «Компас» — это и «пятерки», и «девятки», и «Компас 12». В следующем году будем еще наращивать продажи и производство. У нас в компании только прямые продажи. Региональные менеджеры напрямую работают с конечными клиентами, без посредников в виде дилеров. Кстати, такая же схема была и по марке Fuso.

Фишка отдела продаж — это так называемая экспозиция, когда в определенной локации уже есть готовые автомобили, которые клиент может приобрести сразу за свои средства, или после получения одобрения от лизинговой компании, если речь идет о заемном финансировании. Мы держим в экспозиции самые востребованные версии надстроек — это изотермические фургоны, «шторы» и бортовые платформы. Со временем, возможно, мы и спецтехнику также будем выставлять. Видим, что такие решения пользуются спросом, поэтому должны иметь соответствующий товарный запас, а не работать только на заказ. Наша конечная цель — сэкономить время и деньги клиента.

МАКСИМ ПРИХОДЬКО

ЖУРНАЛИСТ

Машина скомпонована ладно, на вид смотрится крепко — все-таки, грузовик рамный. Заявленную грузоподъемность в 1200 кг он везет не напрягаясь, балласт в грузовике был на 800 кг больше нормы. Но вопросы к новинке есть. Почему при обилии зеркал, регулируемой колонке в двух плоскостях и множеству электронных помощников, рессорный грузовик снабдили обычным, неподрессоренным водительским сиденьем? Попрыгай из кабины в кабину, да потрясись за рулем всю смену, и заработаешь остеохондроз. Спинка сиденья тоже не впечатлила, она невнятная по форме. Почему работа моторного тормоза на груженой машине на спусках почти не ощущалась? Почему шпильки колес настолько длинные, что колесные гайки можно навертеть по две сразу? Не всякий баллонный ключ подойдет. Почему у новой коммерческой машины нет ни за какие деньги заднего стабилизатора? Фургон на выходе из поворотов заметно раскачивало, хотя я не ехал «на все деньги», скорость была в районе 70 км/ч. Самое удивительное, что все эти «почему» относятся к новой модели, которая призвана уделывать хорошо известный грузовик, ведущий свою родословную в России с 1994 года. Но за попытку подвинуть старожилу с пьедестала КАМАЗу все равно спасибо. В сегменте техники полной массой 3,5 тонны автостроители из Челнов еще не выступали. Значит у «Компас 5» все победы еще впереди.



сами делают многие водители таких грузовичков.

Для испытаний автомобилей на полигоне подготовили несколько маршрутов, в том числе с подъемами в 4, 6 и 8 градусов. Все грузовики, участвующие в тестовых поездках, были с балластом. В «Компас 5» загрузили 2 тонны, что для подобного малотоннажника даже с избытком. Причем для движка такая нагрузка не казалась перебором, тянул в гору без необходимости вынужденного переключения передач. Хорошо работает система удержания автомобиля на уклоне. А вот моторному тормозу стоило бы добавить силе — его включение практически не чувствовалось на спусках. Еще одно замечание касается отсутствия заднего стабилизатора: в движении на поворотах ощущалась раскачка кузова. Рессорная подвеска показала жестковатую, но в планах у производителя вывод на рынок версии с пневматической подвеской — ее разработали в российской компании.

Что ждет новый малотоннажник в нашей стране? Интерес к нему очевиден, особенно в Центральной России, где в последнее время активизировался спрос на такие грузовики. При нынешнем кадровом дефиците на поиск водителя с категорией В потребуются меньше времени.



ДЛЯ БОЛЬШОЙ КОМПАНИИ

DONGFENG CAPTAIN-T > ПОЛНАЯ МАССА: 3,5/5 Т > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: 2023 Г. > ЦЕНА: 2 946 000 РУБ.

УДИВИТЕЛЬНОЕ РЯДОМ: КОМПАНИЯ «ПРОМТЕХ» ПРЕДСТАВИЛА МОДИФИКАЦИЮ ЛЕГКОГО ГРУЗОВИКА DONGFENG CAPTAIN-T, РАССЧИТАННУЮ НА ПЕРЕВОЗКУ ЦЕЛОЙ ВОЛЕЙБОЛЬНОЙ КОМАНДЫ! ГРУЗОВЫЕ МАШИНЫ С ДВОЙНОЙ КАБИНОЙ У НАС И ТАК ПРЕДЛАГАЮТ НЕЧАСТО, НО ЧТОБЫ ОНА ВМЕЩАЛА ШЕСТЕРЫХ БЕЗ УЩЕРБА ДЛЯ ГРУЗА — ТАКОЕ В РОССИЙСКОЙ ПРАКТИКЕ ВСТРЕЧАЕТСЯ ВПЕРВЫЕ

> МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА



1. Для дополнительной вентиляции в окнах для второго ряда есть сдвижные форточки.
2. Внутренняя ширина салона во втором ряду — 1850 мм, высота — 1400 мм.
3. Грузовая платформа размерами 3400x2055 мм, высота борта — 400 мм.



Вторая половина 2023 года для «Промтеха» выдалась ударной. Минувшим летом не прошло месяца, чтобы компания не презентовала новую модификацию коммерческой машины, построенной на базе легкого грузовика Dongfeng Captain-T. Силовая линия штатная — дизельный 4-цилиндровый двигатель Q23-132E60. Объем мотора — 2,3 л, мощность — 128 л. с., крутящий момент — 315 Нм. Коробка передач механическая, подвеска рессорная. Опционально заднюю подвеску грузовика снабжают пневмобаллонами. Завод также предлагает в качестве полезной опции задний стабилизатор поперечной устойчивости. К слову, у конкурента «Компас 5» стабилизатора пока нет ни за какие деньги.

«Промтех» к традиционному бортовому грузовику, перво-наперво, добавил промтоварный фургон, затем рефрижератор, автоцистерну, эвакуатор, автовышку и целый ряд других модификаций. И вот новый вариант — грузовик полной массой 3,5 тонны с кабиной, рассчитанной на шестерых. Есть и пятитонная версия машины. Самое пикантное, что конструктивно это практически один и тот же грузовик, все дело в его российской сертификации. О кадровом голоде на водителях категории С знают почти все российские перевозчики.

Заложенный в машину потенциал позволяет возить на ней гораздо больше, чем заявленные 1300 кг в версии полной массой 3,5 тонны. При минимальных изменениях конструкции — усилении задней подвески и применении шин большей размерности — грузоподъемность машины возрастает до 2700 кг.

Грузовик, которым может управлять водитель с категорией В, у нас в стране принято сравнивать с отечественной «Газелью», чья паспортная полная масса — 3,5 тонны. Я бы сказал, что грузовик от «Промтеха» больше подходит под сравнение с тяжелой «Газелью Next 4,6».

ИНКУВАТОР

«Промтех» за последнее десятилетие стал прямо-таки настоящим инкубатором по освоению и выпуску новых моделей коммерческого транспорта. Прежде чем представить рынок Dongfeng в качестве основного шасси для своих надстроек, в разное время завод застраивал самые разнообразные коммерческие машины, включая те, что производились в нашей стране. Среди них фургоны от Iveco, Ford, Peugeot, автомобили ГАЗ. Даже белорусскую версию фургона JAC, которую в России выпускает «Соллерс», успели доработать в «Промтехе». Из крупных форм — версия школьного автобуса на базе городского низкопольного MAZ-103. Да что автобус, всерьез планировалось собирать в Нижнем Новгороде индийский среднетоннажник Ashok Leyland полной массой 11 тонн, ранее известный как Avia D120, но не сложилось. Из самого широко-масштабного и коммерчески удачного проекта стало сотрудничество с Lada. Так, в Нижнем Новгороде

появилось семейство Lada Granta Kub и Lada Niva Kub. Изначально эти модели в заводском исполнении не очень подходили для полноценной коммерческой эксплуатации, для чего предприятию пришлось разработать целую систему своих кузовов. На выходе получался этакий кентавр: начало от Lada, а от средней стойки кузова и до задних дверей фургона — «Промтех». Для увеличения грузоподъемности задняя ось автомобиля была выполнена с элементами пневмоподвески. Кузов строили оригинально: усиленный металлический каркас обшивали пластиковыми панелями. В пассажирских версиях между ними прокладывали утеплитель и шумоизоляцию, грузовые фургоны такого не требовали. Позднее эту технологию назвали KUB. Приобретя права на представление в России Captain-T, предложить рынку грузовик с двойной кабиной было делом времени, тем более, что в странах Юго-Восточной Азии такие многоместные версии широко распространены. Однако тамошние мастера не выходят за рамки кабины по ширине — второй ряд максимум трехместный. Нижегородский вариант и в этом получился самобытным — штатная кабина грузовика в районе средней стойки, после заводских сидений, плавно расширяется, образуя место на втором ряду, пригодное для четверых! Внутренняя ширина салона во втором ряду — 1850 мм, высота — 1400 мм. «Промтех» уверен, что предлагаемая технология двойной кабины обеспечивает требуемую правилами безопасности жесткость конструкции. В рамках тест-драйва специально выбрали самых габаритных мужчин из автопресссы. Четверо смелых легко сели на свои



1. Колесная база самосвала от «Промтех» — те же 2800 мм.
2. Кузов — 3100x1900 мм, высота бортов — 600 мм, полезный объем — 3,6 м³.
3. Рычаг по левому борту за кабиной отвечает за опрокидывание кузова.



места во втором ряду, зафиксировав себя трехточечными ремнями безопасности. Было не тесно. Говорю это, как один из нехуденьких добровольцев. Водитель грузовика, тоже из журналистской братии, в ходе теста с удивлением разглядывал в салонное зеркало заднего вида лица сотоварищей, сидящих во втором ряду. Вот и пригодились салонное зеркало по прямому назначению. Что касается боковых зеркал заднего вида, то «Промтех» учел критику — их кронштейны установлены на специальные подиумы, расположенные в дверях, чтобы борта надстройки не «съеда-

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. Кронштейны боковых зеркал установлены на специальные подиумы.



ПРАКТИЧНО. В кабине есть выносной пульт включения гидронасоса.

ли» собой обзор. Машина городская, обзор для водителя по зеркалам в стесненных условиях — первое дело.

Пассажирам второго ряда в кабине грузовика предназначается отдельная дверь по правому борту машины. Для дополнительной вентиляции в окнах есть сдвижные форточки. В салоне расположен дополнительный свет и USB-разъемы. Сзади кабины находится кузов, и он здесь не для галочки. Грузовая платформа габаритами 3400x2055 мм, высота борта — 400 мм. В такой спокойно входит шесть европалет. Цена грузовика — от 2 990 тыс. руб.

САМОСВАЛЬНЫХ ДЕЛ МАСТЕР?

Но не только многоместные версии по плечу коммерческому «Промтеху», которые он освоил на «капитанском» шасси. ГАЗ и УАЗ давно предлагают самосвалы, но пока не сумели пробить недоверие рынка к таким автомобилям. Может, у новичка получится? Колесная база самосвала от «Промтех» — те же 2800 мм. Грузоподъемность — 1300 кг. Кузов габаритами 3100x1900 мм, высота бортов — 600 мм, полезный объем — 3,6 м³. Надстройка сделана

4. Промтоварный фургон вместимостью почти 7 м³ и грузоподъемностью 900 кг. 5-6. Помимо задних распашных ворот есть боковая дверь по правому борту.

сторонним производителем, который выполняет заказы нижегородцев. Откровенно говоря, кузов вышел сыроватым. Кроме правильного, самосвално-оранжевого цвета в нем нет ничего выдающегося. Разгрузка только задняя, борта проварены небрежно. Крепление заднего борта на петлях, какие применяют при производстве гаражных ворот. Вдобавок нелепый щиток над кабиной машины, как у многотонных карьерных тяжеловесов. В общем, идея хорошая, но окончательно она не проработана. Этакий протокол о намерениях. Кузов приводится в движение гидравликой китайского производства. Рычаг по левому борту за кабиной отвечает за поднятие кузова вверх-вниз. В кабине, на стойке, есть выносной пульт включения гидронасоса опрокидывания кузова. В активе модели пока малый радиус разворота, что пригодится в плотной городской застройке. Остальное надо дорабатывать, включая боковую разгрузку самосвала. Тем не менее такой автомобиль предлагается от 2 949 тыс. рублей.

ПАЛОЧКА-ВЫРУЧАЛОЧКА

Завершу обзор представленных новинок «Промтеха» моделью, адре-

сованной мелкому бизнесу в этом году. Это настоящая палочка-выручалочка завода — коммерческая машина грузоподъемностью до одной тонны. Lada Granta KUB, промтоварный фургон вместимостью почти 7 м³ и грузоподъемностью 900 кг. Такие машины строят из хэтчбеков Granta. Ранее на такой базе выпускали фургоны, чьи габариты не были вписаны в плавные обводы кузова-донора. На шасси легковушки водружали угловатый «кубик» надстройки, тут дело не до красоты, главное груз увезти. Теперь в основе машины лежит пространственный каркас, обшитый пластиком по технологии KUB. Завод предлагает аэродинамичный фургон с бензиновым мотором объемом 1,6 л мощностью 90 л. с., это штатная версия, но «Промтех» выпускает и более заряженную модель с отдачей в 115 л. с. Это достигается при помощи установки другого распредвала, а также иных настроек двигателя. Задняя подвеска построена с применением элементов пневматической подвески, хорошо знакомых по прошлым моделям предприятия. Помимо задних распашных ворот есть боковая дверь по правому борту. Такая же, кстати, ведет на второй ряд шестиместного грузовика. Унификация, однако!


DONGFENG CAPTAIN-T


ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Полная масса, кг	2490/3490
Колесная база, мм	2800/3200
Размеры кузова, мм	3400x2055x400
Погрузочная высота, мм	900
Объем кузова, м ³	11–16
Объем топливного бака, л	80
Вместимость кабины, чел.	6
Двигатель:	
модель	Q23-132E60
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндр, Евро-5
рабочий объем, см ³	2237
мощность, л. с. при мин ⁻¹	128 при 2500
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	315 при 1200–1800
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
Подвеска	зависимая, рессорная
Тормоза (передние/задние)	дисковые/ барабанные
Размер шин	185R15LT 8PR

КОНКУРЕНТЫ

«Газель Бизнес», «Газель Next», УАЗ СГР «Фермер», УАЗ «Профи»

 Улучшили зеркала заднего вида, шестиместная кабина.

 Не всегда четкая работа рычага коробки передач.





КОРЕЙСКИЙ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ

DAEWOO DEXEN > ПОЛНАЯ МАССА: 10 200 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: IV КВАРТАЛ 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 6 800 000 РУБ.

В СТРАНЕ ОФИЦИАЛЬНО ПРЕДСТАВИЛИ НОВЫЙ РАЗВОЗНОЙ ГРУЗОВИК DAEWOO DEXEN. СТАРТ ПРОДАЖ МОДЕЛИ НАМЕЧЕН НА IV КВАРТАЛ ЭТОГО ГОДА. ПОЖАЛУЙ, ЧТО ЭТО ПЕРВЫЙ СЛУЧАЙ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ, КОГДА НОВЫЙ СРЕДНЕТОННАЖНИК РОДОМ НЕ ИЗ КИТАЯ. ДО СЕГО МОМЕНТА КОМПАНИЯ «ПРЕМИУМАВТО», ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР МАРКИ DAEWOO TRUCKS В РФ, ПРЕДЛАГАЛА В НАШЕЙ СТРАНЕ ТОЛЬКО ТЯЖЕЛЫЕ ГРУЗОВИКИ СЕРИИ NOVUS > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА



1. Не стоит пенять импортеру на белый кожаный руль и белые кресла. Это версия для презентации
2. Шайба АКП. Выше нее — джойстик, который помогает переключать передачи вручную. Правее — рычаг стояночного тормоза.
3. Рычаг механической коробки передач размещен на передней панели.

Строго говоря, корейский новичок не совсем «кореец», так как еще в 2004 году компания Daewoo Trucks перешла под патронаж индийской Tata Motors. Новый автомобиль следует воспринимать как индийский грузовик, выпущенный на корейском заводе компании в Кунсане (на тамошних рынках встречается предшественник новинки, грузовик Tata 3008, который в Корее известен как Daewoo the SEN). Лозунг середины пятидесятых годов прошлого века гласит: «Хинди руси — бхай бхай!» «Индийцы и русские — братья!», — и в XXI веке он не потерял для нас своей актуальности. Особенно после того, как отечественный рынок скоростно покинула большая грузовая семерка, прихватив с собой популярные среднетоннажники Hyundai Mighty, Hyundai HD 78, Hino 300, Fuso Canter и Isuzu N-серии. Осталась китайская продукция, либо отечественные модели, базирующиеся в основном на «китайцах». Появление настоящей иномарки в этом классе грузо-

виков наверняка в России не останется незамеченным.

«ПЛАТОН» МНЕ ДРУГ, НО ИСТИНА ДОРОЖЕ

Предположу, что нашим перевозчикам, которых собрали на презентацию грузовика, понравилось краткое шоу, разыгранное перед ее началом: табло с обратным отсчетом времени, срывание покрывал с грузовиков, цветной дым и танец кордебалета. «Нарядно», — задумчиво подытожил коллега, оценивая то ли изящество танцевальных «па», то ли плавные обводы кабины новинки. К слову, дизайн ушедших грузовиков-одноклассников и правда больше напоминает обводы холодильника, а здесь совершенно другая эстетика. Далее всех пригласили на пресс-конференцию. «В разгар промышленного роста, как и во времена кризисов, мы вместе... продолжаем осваивать новые рынки и показываем «грузовик для жизни», — это цитата из рекламного буклета

новинки. Судите сами: грузоподъемность от 6780 до 7060 кг, рядный дизельный Cummins ISF 3,8 л, мощностью 190 л. с. (крутящий момент 697 Нм), механическая 6-ступенчатая коробка передач от ZF, а за доплату от этой же компании — 8-ступенчатый автомат, пять вариантов колесной базы (два для дневной кабины, три — со спальней), водительское сиденье на пневмоподвеске с подогревом и вентиляцией, россыпь электронных помощников, обогреваемый и регулируемый в двух плоскостях руль. На следующий год обещают еще более грузоподъемную машину полной массой 11 990 кг, которая тоже не выйдет за рамки системы взимания платы для грузовиков «Платон». Все для нормальной шоферской жизни, разве нет? Новый грузовик адресован для городов, но думаю, что появление Daewoo Dexen со спальней кабиной на междугородних трассах — вопрос времени. «Платон мне друг, но истина дороже», — прозорливо подметил писатель Сервантес в своей книге о Дон Кихоте Ламанчском.



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СОВРЕМЕННО.
Запуск двигателя кнопкой старт-стоп.



ПРАКТИЧНО. «Сделано в Китае». В санкционные времена это для нас, скорее, плюс.

ПЛАМЕННЫЙ МОТОР

У себя на родине в Южной Корее Daxen предлагают с рядным дизельным четырехцилиндровым мотором от FPT Industrial мощностью 186 л. с. Двигатель, с которым к нам приехала новинка (Cummins мощностью 190 л. с.), значит у грузовика как альтернативный. Сегодня в Россию импортировать свою продукцию опасаются те, кто не хочет попасть под вторичные американские санкции. Но и бросать наш рынок жалко. Поэтому комплектование машины китайским «Камминз» и другими узлами из КНР, видимо, всех устраивает. Мотор,

известный нашим сервисменам, надувный Евро 6 с Common Rail. Усиленные оси и мосты по заказу Daewoo Trucks для грузовика делает китайская Hande Axle. У того же КАМАЗа и «Урал Next» мосты тоже от Hande. С обслуживанием этих агрегатов проблем не возникнет. Монтажная длина рамы под надстройку варьируется от 4885 до 6240 мм. Под стать шасси и топливный бак. В зависимости от грузоподъемности машины, предлагают три варианта: на 100, 150 и 200 л. Импортер сообщил, что на российском рынке будут доступны два варианта комплектации: «Стандарт» и «Премиум».

В последнем есть расширенные функции, полностью цифровая приборная панель и мультимедиа с экраном диагональю 10,2 дюйма. Коробку автомат можно «внедрить» в любое исполнение с любой кабиной. Ее ширина — 2205 мм, внутри есть три полноценных сиденья. Да, не стоит пенять импортеру на белый кожаный руль, как и на белые кресла. Это версия для презентации, товарные машины будут с рулевым колесом и салоном привычного темного цвета.

КРУГ ПОЧЕТА

Прежде чем почувствовать бескапотник на ходу, мне дали смарт-брелок и позволили совершить круг почета вокруг грузовика. «Машина заводится с кнопки», — наугуствовали меня. Стандартно брелок активирует сигнализацию, открывает и закрывает стекла и двери, а в самом «топе» добавляется дистанционный запуск двигателя. Обратил внимание на колесные диски. Для эстетов, кому мало штампованных обычных, можно заказать алюминиевые литые. Как я уже говорил, есть кабина со спальным местом размерами 1800x475 мм, не совсем подходящим для габаритных российских мужчин, но подремать лежа



1. «Премиум» оснащен цифровой панелью приборов и большим экраном медиасенсора.



на этой койке можно. В «Премиуме» также есть электропривод подъема кабины. У среднетоннажников такое встречается нечасто. По азиатской моде, в задней стенке кабин всех версий есть глухое окно, которое потребует утепления зимой. Рядом с баком для AdBlue разместились топливный фильтр с подогревом. Наконец, цвет кабины. Для фургонов предлагается белый, для машин, нацеленных на установку спецтехники — серебро-металлик и оттенок «голубой океан». Так как грузовик развозной, вся кабина по периметру «усыпана» зеркалами, включая два бордюрных. У машины есть светодиодные противотуманные фары и дневные ходовые огни. Высота первой ступеньки от земли всего 550 мм.

ТОРМОЗИМ ПЛАВНО

Водительское сиденье у бескапотника на пневмоподвеске — зачет! Вдобавок есть подлокотник и поясничный упор. Обогрев и вентиляция идут как опция. В стандарте есть простая магнитола. Рычаг механической коробки передач не торчит из пола, а размещен на передней панели. Для развозной городской машины это плюс. Там же, на панели, есть разъемы для подключения телефонов и других гаджетов. Мультируль (мы договорились не брать в расчет его маркий цвет) просто прекрасен: хваткий, вдобавок он обогреваемый уже в базе. Колонка регулируется в двух плоскостях. В спинке центрального сидения есть карман для бумаг формата А4. Есть места для документов в полках под потолком. Тормоза у машины очень хваткие, потребуют привыкания. К слову,

тормозные механизмы всех колес — барабанные. Привык к габаритам машины с механикой и горным тормозом быстро, спасибо боковым зеркалам. Отметил четкие ходы рычага коробки. Хотя протяженной в длину машине не мешают парктроники или камера заднего вида, но в «Стандарте» надо куда-то пристроить ее экран. В «Премиуме» — другое дело, здесь большой медиасенсор, который может показывать картинку с камеры заднего вида, а еще он «дружит» с Android Auto и Apple CarPlay. Машина удобна за счет автомата. Можно полагаться на его алгоритм работы, а можно «гонять» передачи вручную, за это отвечает джойстик, который расположен чуть выше шайбы-селектора АКП. Все версии оснащены адаптивным круиз-контролем, а также системами экстренного торможения и контроля ухода из занимаемой полосы. Проехав тот же маршрут на автоматизированной версии, лишний раз убедился, что автомат на развозном грузовике не роскошь, а необходимость. Особенно для города с его рваным движением и частыми разгрузками-погрузками. Проверить работу всех электронных помощников систем активной безопасности не пришлось, но они есть по умолчанию, и это радует. Пока на отечественном рынке нет более продвинутого в плане опций среднетоннажника, а в версии с автоматом и подавно.

Те, кто присматривается к замене парка машин полной массой до 12 тонн, наверняка обратят внимание на эту модель. Для тех, кто только начинает свой путь в среднетоннажных перевозках, такая машина тем более привлекательна. Межсервисный интервал составляет 20 тыс. км, с агрегатной базой машины проблем в стране тоже нет. Гарантийный срок составляет два года или 200 тыс. км — вообще хорошо. Запас для начинающих более чем приличный. **stop**

DAEWOO DEXEN

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Полная масса, кг	10 200
Объем топливного бака, л	100/150/200
Двигатель:	
тип	Cummins, дизельный, 4-цилиндровый, Евро-6
рабочий объем, см³	3800
мощность, л. с.	190
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая / автоматическая, 8-ступенчатая (опция)
Подвеска	зависимая, рессорная
Тормоза	барабанные
Размер шин	225/75R17,5C

СЕРВИС

Заводская гарантия	2 года или 200 000 км
Межсервисный пробег	20 000 км

КОНКУРЕНТЫ

«Газон Next», «Валдай 8», «Компас 9», Dongfeng C100

- Яркая внешность, есть версии с АКП.
- Цена почти в два раза выше, чем у конкурентов.





ОКНО ВОЗМОЖНОСТЕЙ

DONGFENG K33-561 > ПОЛНАЯ МАССА: 3970 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: СЕНТЯБРЬ 2023 Г. > ЦЕНА: 3 350 000 РУБ.

НИ ДЛЯ КОГО НЕ СЕКРЕТ, ЧТО НАШ ВОСТОЧНЫЙ СОСЕД ВСЕ БОЛЬШЕ ЗАВОЕВЫВАЕТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ РЫНОК КОМТРАНСА. КАЖДЫЙ МЕСЯЦ ПОЯВЛЯЕТСЯ ОЧЕРЕДНАЯ НОВИНКА, ИМПОРТИРУЕМАЯ ИЗ КИТАЯ. ОДНОЙ ИЗ ТАКИХ МОЖНО НАЗВАТЬ ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЙ ФУРГОН DONGFENG K33-561. СУДЯ ПО ХАРАКТЕРИСТИКАМ, МОДЕЛЬ ОБЕЩАЕТ ПЕРЕВОЗЧИКАМ НИЗКИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

> ЮРИЙ КУЗНЕЦОВ > ФОТО АВТОРА



Стоимость владения — важный параметр автомобиля. Она включает в себя все расходы на эксплуатацию за конкретный период времени и зависит от характеристик машины, затрат на плановое ТО, стоимости топлива. Ежегодные рейтинги по эксплуатационным показателям моделей — хороший повод для обсуждения в экспертном сообществе. В прежние годы верхнюю строчку списка самых дешевых в обслуживании фургонов занимал Ford Transit елабужской сборки (такие исследования на протяжении многих лет ведет аналитическое агентство «Автостат»). Но весной 2022 года американский концерн Ford Motor свернул свою деятельность в РФ. В открывшуюся нишу хлынули производители из дружественных стран. Но есть ли среди них претенденты на низкую стоимость владения? Да, говорят в компании Dongfeng LCV, выставляя в качестве козырной карты новый для России продукт — цельнометаллический фургон Dongfeng K33-561 полной массой 3970 кг.

Ключевая особенность этой модели — переднеприводная компоновка. Как это влияет на эксплуатационные показатели? Сокращение числа деталей, участвующих в передаче крутящего момента, серьезно снижает вес всего автомобиля — на него идет меньше металла, а значит, и снаряженная масса уменьшается. От этого возникает весьма

приятный побочный эффект — расход топлива снижается, а динамические показатели, напротив, улучшаются. Переднеприводные автомобили экономичнее и экологичнее, им требуется меньшее количество топлива и смазочных материалов. К тому же, чем меньше в автомобиле деталей, тем меньше шансов, что машина сломается. А для переднеприводного фургона важным фактором является еще и возможность снижения погрузочной высоты.

На базе K33-561 можно построить микроавтобус, карету скорой помощи, автолавку и любой другой спецтранспорт для самых разных организаций, что делает его универсальным. В роли официального дистрибьютора Dongfeng LCV выступает ООО «Коммерческие автомобили Дунфен», которое активно развивает дилерскую сеть по всей России.

Если обратить внимание на внешний вид новичка, то первая ассоциация, которая приходит в голову — это дебютировавший в 2022 году на российском рынке фургон Hyundai Staria. Высокая линия капота, большая и широкая решетка радиатора с ячеистым рисунком делают внешность модели узнаваемой с первого взгляда. Необычный «космический» облик автомобиля формируется и за счет высоко посаженных блок-фар, органично сочетающихся в едином стиле с противотуманными фарами.

Кстати, если говорить про освещение, то в данном фургоне стоят LED-фары, дневные ходовые огни, передние и задние противотуманки. Несмотря на то, что все освещение китайского производства, его едва ли можно отличить по качеству от западных аналогов.

Автомобиль приводится в движение 2,3-литровым дизельным мотором M9T-601 разработки компании Nissan. Мощность силового агрегата — 136 л. с., крутящий момент — 370 Нм. Этот 16-клапанный мотор с цепным приводом ГРМ также известен как dCi, которым оснащались Renault Master и его копии — Opel Movano и Nissan NV400. Соответствие экологическому классу Евро-6 обеспечивается технологией SCR с применением реагента AdBlue.

Безальтернативный вариант трансмиссии — шестиступенчатая механическая КП. Но на 2024 год российский дистрибьютор анонсирует появление АКПП в качестве опции.

Конструкция подвески — типичное решение для компактного развозного фургона: спереди независимая пружинная, сзади — зависимая рессорная с гидравлическими амортизаторами. Неудивительно, что по плавности хода Dongfeng K33-561 вполне можно сопоставить с Ford Transit.

Ориентированная на водителя, передняя часть кабины имеет современный высокотехнологичный

1. Впечатляет качество экрана приборной панели: картинка не распадается на пиксели и выглядит сочно и ярко.
2. Управление мультимедиа интуитивно понятно, а главное — интерфейс русифицирован.
3. USB-разъемы спрятаны в бардачке.
4. В кабине есть два пассажирских места.





ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СТРАННО. В фургоне предусмотрен молоток для аварийного разбития стекла.



ПРАКТИЧНО. На полу предусмотрены такелажные петли для крепежных ремней.



1. В задней подвеске применены малолистовые рессоры.

дизайн. Садясь за руль, первое, на чем останавливается взгляд — это полностью цифровая приборная панель. Впечатляет качество самого экрана, на котором картинка не распадается на пиксели и выглядит сочно и ярко. Управление мультимедиа интуитивно понятно, а главное — интерфейс русифицирован. К камере заднего вида также нет никаких претензий по качеству. Приборная панель очень приятна для глаз, однако, при ярком солнечном свете она может бликовать, из-за чего будет трудно рассмотреть некоторые показатели.

Стоит отметить мультифункциональный руль, скошенный

в нижней части и регулируемый по наклону. В рулевом управлении применен гидроусилитель. Автомобиль, кстати, достаточно маневренный для своих габаритов, радиус разворота составляет всего 13,5 м. Если говорить про пластик в салоне, то по качеству его можно сравнить с европейскими и американскими конкурентами. Обивка сидений выполнена из обычной ткани, которая ничем не отличается от вышеупомянутых конку-



DONGFENG K33-561

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	2535
Полная масса, кг	3970
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5750/2036/2590
Колесная база, мм	3610
Объем топливного бака, л	80
Внутренний объем фургона, м ³	11,68
Погрузочная высота, мм	826
Двигатель:	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-6
рабочий объем, см ³	2237
мощность, л. с.	136
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	независимая/ зависимая рессорная
Тормоза	дисковые с ABS
Размер шин	215/75R16C

СЕРВИС

Межсервисный пробег, км 20 000

КОНКУРЕНТЫ

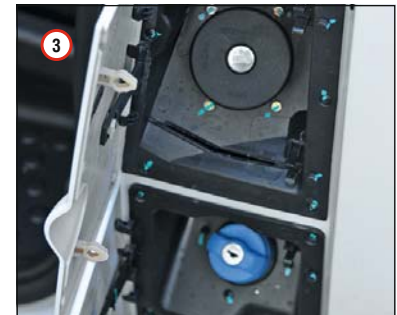
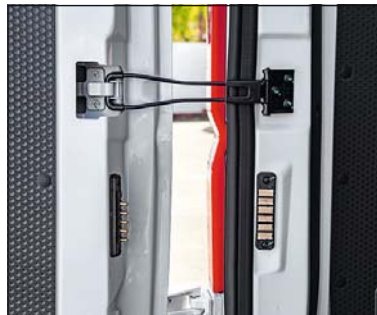
Sollers Atlant; MA3-365022, «Газель Next»



Передний привод, низкая погрузочная высота.



Безальтернативная механическая КП.



- Угол открытия задних дверей составляет 270°.
- Пробка заливной горловины жидкости AdBlue имеет синий цвет.
- Предусмотрена сдвижная боковая дверь.
- Автомобиль приводится в движение 2,3-литровым дизельным мотором M9T-601 разработки компании Nissan.

рентов. В салоне также имеется маленький кармашек для хранения телефона и вещевой ящик под сиденьями.

Грузовой отсек сделан максимально функциональным. Угол открытия задних дверей составляет 270°. В положении вдоль кузова створки дверей фиксируются магнитами. Внутренние размеры грузового отсека 5,72x2x2,5 м, полезный объем — 11,68 м³. Предусмотрена сдвижная боковая дверь, а в покрытый износостойким линолеумом пол вмонтированы такелажные петли для крепежных ремней. Фургон можно использовать для перевозки различных грузов: почтовых отправок, мебели, крупной бытовой техники, стройматериалов и так далее. Такую технику часто выбирают интернет-магазины и маркетплейсы, почтовые и курьерские службы, логистические компании. Неудивительно, что новинка после выхода на рынок стала участником Всероссийского конкурса «Лидер мобильной торговли».

Существенно, что в базовой комплектации автомобиль оснащен широким арсеналом активных помощников водителю. Речь идет о системах электронной стабилизации ESP, контроля выезда за пределы полосы движения LDWS, парктронике, автоматической экстренной тормозной системе АЕВ, круиз-контроле. Предусмотрены подушки безопасности для водителя и пассажира, имеется система предупреждения о резком торможении. Передние тормозные механизмы дисковые, задние — барабанные.

Стоимость фургона составляет 3 350 000 рублей. Это несколько больше, чем цена российских конкурентов, однако, тот факт, что качество изготовления этого фургона максимально приближено к европейскому, работает на покупателя. Вполне вероятно, что Dongfeng K33-561 станет в России заменой Ford Transit. Окно возможностей открыто. Китайский производитель с символом бесконечного движения на эмблеме не намерен упускать этот шанс.



ОПЫТЫ С ЭЛЕКТРИЧЕСТВОМ

EVM PRO ▶ ПОЛНАЯ МАССА: 3500 КГ ▶ НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: СЕНТЯБРЬ 2023 Г. ▶ ЦЕНА: 4 800 000 РУБ.

В МОСКВЕ НАБЛЮДАЕТСЯ АЖИОТАЖНЫЙ ВСПЛЕСК ИНТЕРЕСА К ЭЛЕКТРОМОБИЛЬНОСТИ. К ЭЛЕКТРОСУДАМ, ЭЛЕКТРОБУСАМ, ЭЛЕКТРОМОБИЛЯМ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМ ДОБАВИЛИСЬ ЭЛЕКТРОГРУЗОВИКИ. НАШИ, РОССИЙСКИЕ, ПРОИЗВОДСТВА КОМПАНИИ «ЭЛЕКТРОМОБИЛИ МАНУФЭКЧУРИНГ РУС» ▶ МАКСИМ ПРИХОДЬКО ▶ ФОТО АВТОРА

Носителем для грузовичка названного EVM Pro стало шасси УАЗ «Профи». Внятной собственной электропрограммы у Ульяновского завода никогда не было, не исключая советские времена, когда появился электрофургон УАЗ-3801. Между тем желание вписаться в информационную повестку у завода осталось. Так появился УАЗ Hunter, который выступил донором для чешской фирмы MW Motors. В 2021 году она поставила «козлика» на электроход, но тот проект был для западного рынка. Осенью 2022 года появился легкий фургон «ЭкоАвтоПроф» на базе УАЗ «Профи», совместный проект компа-

ний «СпецАвтоИнжиниринг» и «СТ Нижегородец». Ну а громче всех заявило о себе ООО «Электромобили Мануфэкчуринг рус», объявив в начале 2022 года о разработке электрогрузомобиля EVM Pro с отечественной электроникой. На базе УАЗ «Профи», разумеется, поскольку других свободных моделей для опытов с электричеством в стране просто нет.

В ГОСТЯХ У СКАЗКИ

Я ехал на электрифицированном УАЗе. Рядом по тротуару двигался парень на электросамокате. Звучит, как начало задачи по математике

для одаренных детей. Для обычных школьников написали бы просто: двигались грузовик и самокат. Парень ехал напористо, около 23 км/ч. Я вел EVM Pro примерно с такой же скоростью. Ехал так же, как мой попутчик, бесшумно. Лишь кузов фургона поскрипывал, подвеска машины побрякивала, были аэродинамические шумы, но тишина доминировала.

«Первый российский электрогрузомобиль», так написано на борту фургона, пока предсерийный и у него все почти китайское. Почти, так как глава предприятия Илья Рашкин сообщил, что в IV квартале 2023 года завод запустит собствен-



ное производство электромоторов. Пока текущий уровень локализации составляет 67%. В него входит электроника, сборка аккумуляторных батарей и системы теплообмена. В версии электроавтомобиля, на котором ездил я, порядка 30 собственных технических решений автопроизводителя.

Электромотор тестовой машины родом из Китая, мощностью 73 кВт или 99 л. с. Для справки: серийный УАЗ «Профи» комплектуется бензиновым мотором с отдачей в 149 л. с., а его грузоподъемность — полторы тонны. Батарея емкостью 90 кВт·ч размещена в раме машины. Мотор очень легкий — 50 кг, а вот тяговые аккумуляторы из литий-железо-фосфатных ячеек (Китай) весят 650 кг, оттого заднюю рессорную подвеску усилили дополнительными листами. Под капотом размещен коммутационный блок, инвертор и блок управления. Запас хода заявлен на отметке 300 км, но по факту разработчики признались, что он меньше, около 200 км. Радует то, что отечественный электромотор, который позднее установят в электрогрузовик, будет мощнее китайского на 15%.

При повороте ключа зажигания приборная панель оживает так, как запускается компьютер: система сканирует свои «мозги», на что уходит около 10 сек., затем можно начинать движение. Чтобы тронуться в путь, надо выжать педаль тормоза, нажать на специальной консоли кнопку D, затем плавно нажать на газ. Старта с пробуксовкой нет, это коммерческий транспорт, здесь все просто. Заметное ускорение чувствуется, когда электрогрузовик уже

набрал ход. Если прищипорить его с 40 до 60 км/ч — подхват ощущается, хотя езда с частыми ускорениями не рекомендуется, иначе быстро разрядится батарея. Спидометр размечен до 120 км/ч, но по факту машина быстрее 80 км/ч не поедет. Для городской эксплуатации должно хватить, зато гарантия на аккумуляторную батарею — 60 месяцев или 200 тыс. км пробега, это хорошо. В противовес грузовику «Профи», для планового ТО владельцу электроавтомобиля придется навещать дилера не чаще 30 тыс. км, это тоже здорово. Дилеры УАЗа в Москве и Санкт-Петербурге готовы обслуживать высоковольтную технику на своих станциях. Готовятся принять «электрички» в Набережных Челнах и в Ростове-на-Дону. Сервисные специалисты будут обучены на заводе компании в Москве.

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

Пробный тест-драйв пустого фургона (хотя обещали загруженный) особо не удивил и не разочаровал одновременно: электрогрузовик едет, останавливается, разгоняется и почти не «жрет» заряд без груза. Еще один бонус — парковка: в Москве она бесплатна для электроавтомобилей. Мелочь, но приятно. Удивило отсутствие USB-разъемов. К кнопкам выбора режима движения тоже есть претензии. Они маленькие, а их подсветка слеповата. Кнопками включалась АКП у лимузина ГАЗ-13 «Чайка», но там они были такого размера, что не про-

махнешься. Еще один минус — зарядный порт сделан на водительской, левой стороне машины. А большинство электрозаправочных расположены в Москве со стороны тротуара. Разъем надо бы тоже перенести на правый борт, куда выведена горловина топливного бака (отопитель работает на дизеле). Впрочем, первый российский электрогрузовик комплектуется зарядным блоком мощностью 40 кВт. Он похож на большую стиральную машину и имеет длинный провод, поэтому расположение станции не имеет значения.

Претензий к электрооборудованию нет. К шасси есть. Капотная машина для города не самое эффективное решение, тут без вариантов. А как все остальное? Исполнение фургона на «отвяжись»: уплотнители дверей тонкие и хлипкие, в кузове нет такелажных петель. Размещение батарей подкузовом изменило центр тяжести, что, вероятно, ухудшит устойчивость. Размеры фургона 4215x2165x1970 мм открывают больше, чем требуется такой машине. Особое внимание верхнему габариту: водителю нужно быть внимательным при заезде на подземный паркинг. Другое замечание касается дворников: в дождь их неспешная работа может довести до белого каления.

И все-таки, это первый отечественный грузовик на электротяге, от задумки до серийного производства которого прошло менее двух лет. Для сравнения: американский Tesla Semi попал к покупателям через 6 лет после презентации машины. План у «Электромашины Мануфэкчуринг рус» на этот год — сделать 300 электроавтомобилей EVM Pro, а в 2024 году выйти на проектную тысячу грузовиков на электротяге. Значит, опыты с электричеством продолжатся. 🟡

1. У водителя две педали.
2. Обслуживать силовую установку должны механики, имеющие допуск по электробезопасности.
3. Зарядный порт размещен на водительской, левой стороне машины.
4. Управление трансмиссией кнопочное.

EVM PRO

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Полная масса, кг	3500
Грузоподъемность, кг	1000
Двигатель:	
тип	электрический
мощность электродвигателя, кВт	73
емкость батареи, кВт·ч	90
Запас хода, км	300
Подвеска	зависимая, рессорная
Тормоза	дисковые
Размер шин	195/75R16

СЕРВИС

Заводская гарантия	60 мес. или 200 000 км
Межсервисный пробег	30 000 км

КОНКУРЕНТЫ

«Газель e-NN», Sollер Argo EV, «Элькафа» УАЗ-452, Wolv FC25

Автобус представлен на тест компанией «Транспортный центр».



УЮТ-КАМПАНИЯ

YUTONG ZK 6947 H > ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА: 9,45 М > НАЧАЛО ПРОДАЖ: > | КВАРТАЛ 2024 Г.

МАРКА YUTONG ПРЕДСТАВИЛА В РОССИИ НОВЫЙ КОМПАКТНЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ АВТОБУС ZK 6947 H. МОДЕЛЬ, ПОЛУЧИВШАЯ СОВРЕМЕННЫЙ КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ САЛОН, ЗАМЕНИТ В ПРОДУКТОВОЙ ЛИНЕЙКЕ УЖЕ ПОЛЮБИВШИЙСЯ НАШИМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ YUTONG ZK 6938 > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО КОМПАНИИ «ТРАНСПОРТНЫЙ ЦЕНТР»

В июле этого года российские автопарки пополнили 1226 новых автобусов. По итогам месяца продажи техники выросли на 21,7% год к году, следует из отчета «Автостат Инфо». Примечательно, что китайский Yutong вытеснил российских производителей со второго места в рейтинге марок с результатом 257 реализованных автобусов. Модель туристического автобуса Yutong ZK 6938 стала самой продаваемой среди иномарок (предпоследнее место в топ-5 моделей). Смена модельного ряда закрепит успех, считают в компании Zhengzhou Yutong Bus и предлагают рос-

сийским перевозчикам более современный продукт. Премьера Yutong ZK 6947 H состоялась на выставке Comtrans 2023. Машина будет доступна к заказу в первом квартале 2024 года.

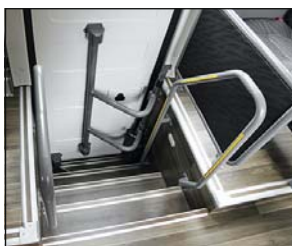
Yutong ZK 6947 H — это компактный, но при этом достаточно просторный автобус. Салон позволяет разместить до 39 пассажиров и гида. При этом, судя по техническим характеристикам, модель стала чуть длиннее и шире предшественника. В основе несущего кузова лежит металлокаркас, сваренный из холоднокатаных стальных труб. Крыша и боковины сделаны из оцин-

кованной стали. Сопrotивляемость металла воздействию коррозии обеспечивает катафорезная обработка.

Внешний вид Yutong ZK 6947 H — современный и элегантный. В дизайне автобуса преобладают гладкие линии, которые создают легкий и эффектный облик. Широкие двухслойные боковые окна обеспечивают пассажирам отличный обзор. Стильные блок фары с линзованной оптикой и светодиодными ходовыми огнями гармонично сочетаются с узкой хромированной накладкой в передней маске и придают внешнему виду автобу-

са яркость и выразительность. В облике модели прослеживаются черты, которые производитель Zhengzhou Yutong Bus взял за основу еще в 2018 году и применяет во всех новых автобусах туристического и междугородного класса.

Вход в салон осуществляется через одностворчатые двери прислонно-сдвижного типа с электроприводом и функцией антизажима. Пассажирское пространство Yutong ZK 6947 H имеет схожий дизайн с «туристами» большого класса, моделями ZK 6122 или ZK 6128. Однако, несмотря на свои компактные размеры, автобус предлагает впечатляющий комфорт и простор для пассажира. Внутренняя отделка выполнена из столь же качественных износостойких материалов, как и в старших моделях. Спинки кресел отклоняются на достаточный угол, а профилированная боковая поддержка обеспечивает дополнительный комфорт во время поездки. По левой стороне располагаются конвекторы системы отопления (6 радиаторов). Также в салоне предусмотрена система мультимедиа с двумя цветными дисплеями (19 и 22 дюйма), индивидуальные лампы и вентиляционные отверстия, USB-разъемы для зарядки устройств, розетки на 220В, большие багажные полки для ручной клади. Основной багажный отсек расположен под полом, его объем — 4,5 м³.



Рабочее место водителя отличается комфортом и функциональностью, одна из важнейших его черт — эргономичность. Все элементы управления находятся на удобном расстоянии от водителя. Например, рычаг переключения коробки передач размещен на центральной консоли вблизи от рулевого колеса, а не торчит из пола, как на модели-предшественнике. Кроме того, место водителя оснащено отдельным выводом кондиционера и отопителя, что позволяет поддерживать подходящую температуру зонально.

Двигатель автобуса — рядный 6-цилиндровый дизель Cummins IDS245-50 объемом 6,7 л. Его мощность составляет 245 л. с., а крутящий момент — 950 Нм. Дизель соответствует экологическому стандарту Евро-5, оснащен системой рециркуляции отработавших газов SCR и сажевым фильтром. Обновленный «турист» получил видеоизмененную систему охлаждения двигателя. Инженеры Yutong Bus отказались от приводного ремня в пользу комплекта электрических вентиляторов. Ранее такое решение было применено в модели ZK 6128 и оказалось весьма эффективным.

В паре с двигателем работает безальтернативная 6-ступенчатая механическая коробка Fast — для туристического автобуса это оптимальный вариант. Задний мост и передняя ось — тоже китайского производства, фирмы Jinguada. Подвеска спереди и сзади пневматическая. Интересно, что автобус оснащен дисковыми тормозами, как на передней, так и на задней оси. В стандартной комплектации предусмотрен магнитный ретардер Telma.

В общем, в плане уюта и оснащения Yutong ZK 6947 H выступает на уровне с европейскими производителями. Учитывая, что российская туристическая индустрия

YUTONG ZK 6947 H

Пассажироместность, чел.	39+1+1
Габариты (Д/Ш/В), мм	9450/2550/3480
Колесная база, мм	4650
Полная масса, кг	14 000
Двигатель	Cummins ISD 245 50, Евро-5, диз., рядный, 6-цилиндр., 6,7 л, 245 л. с. при 1800 мин ⁻¹ , 950 Нм при 1200–1750 мин ⁻¹
Коробка передач	6МКП Fast 6 DS-130
Подвеска	зависимая пневматическая
Тормоза	дисковые
Размерность шин	10R22.5
Заводская гарантия	18 мес. / 150 тыс. км пробега
Межсервисный пробег, км	15 000
Конкуренты	МАЗ-232, Нижегородец VSN-800, «Газель Сити»

испытывает серьезную нехватку такого транспорта, появление очередной новинки от Yutong — это позитивный сигнал для рынка. Тем более, что Минэкономразвития планирует помочь российским туроператорам расширить автобусный парк с помощью программ поддержки малого и среднего предпринимательства.





В России спрос на новые грузовики в июле-сентябре вырос на 35% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, подсчитали в «Авито». Если на рынке седельных тягачей замена европейских брендов идет преимущественно китайскими

большегрузами, то на прицепном фронте в фаворитах турецкие изделия. И дело не только в санкциях. Из-за дороговизны энергоносителей внушительная часть прицепного состава для европейского рынка теперь идет из Турции, а там очень внимательно следят за качеством

выпускаемой продукции. Отсюда комплектующие ведущих европейских брендов и самые современные технологии обработки, резки, сварки, сборки, окраски и антикоррозионной защиты. И если к прицепной технике made in China отношение российских транспортников пока

ТОЧНО В ЦЕЛЬ

РОССИЙСКИЙ РЫНОК НОВЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ СОХРАНЯЕТ ТЕНДЕНЦИЮ К УСИЛЕНИЮ АКЦЕНТА НА ИМПОРТ. НА ФОНЕ САНКЦИЙ НОВОСТИ ИЗ ПРОМЫШЛЕННОГО СЕКТОРА ДРУЖЕСТВЕННЫХ СТРАН ПРИВЛЕКАЮТ К СЕБЕ БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ. СВЕЖИЙ ИНФОРМОПОВОД ПРЕДОСТАВИЛА КОМПАНИИ ORTHAUS TRAILERS, ПРИГЛАСИВ НА СВОЙ ЗАВОД В ГОРОДКЕ АКЪЯЗЫ ТУРЕЦКОЙ ПРОВИНЦИИ САКАРЬЯ. ИМЕННО ОТТУДА В РОССИЮ ВЕЗУТ ПРИЦЕПНУЮ ТЕХНИКУ С МАРКИРОВКОЙ MADE IN TURKEY

› МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ › ФОТО АВТОРА

весьма настороженное, то о турецкой продукции такого не скажешь — ей доверяют!

Турецкий бренд Orthaus Trailers в этом году отметил 10-летие на российском рынке. Время подводить итоги и всматриваться в будущее. Если раньше компания уделяла основное внимание стандартным моделям, например, шторным полуприцепам, то теперь фокус сместился на разработку транспортного решения исключительно под бизнес-задачи клиента. Так, четырехосный «шторник» Orthaus V4, внутренней длиной 16,5 м, стал бестселлером продаж. Исполнительный директор ООО «Ортваус Трайлерс Рус» Герман Вертов отмечает растущий спрос на это транспортное решение со стороны российских перевозчиков. «Все больше и больше заказчиков открывают для себя весь потенциал роста эффективности и экономии», — говорит он. «Мы учитываем все нюансы технического задания: что, в каких количествах и на какие расстояния клиент будет перевозить». Особое внимание уделяется весогабаритным параметрам, чтобы предложить оп-

тимальное и выгодное решение, соблюдая все законодательные нормы. В планах компании — выпуск самосвалных полуприцепов и низкорамных тралов для российского рынка. Для этого у турецкого производителя есть все необходимое, в том числе и главное — гибкое и высокотехнологичное производство, на котором мне удалось побывать.

ВЕРНОСТЬ ТРАДИЦИЯМ

История немецкого бренда Orthaus уходит корнями в 1925 год, когда братья Ортаус начали выпускать конные повозки. Долгое время компания специализировалась на производстве полупри-

цепов-стекловозов. В 2011 году турецкие инвесторы выкупили бренд Orthaus и построили новый завод в одной из центральных промышленных зон региона Мраморное море, городке Акъязы турецкой провинции Сакарья.

«Почему решили купить европейский бренд, а не использовать что-то местное?» — поинтересовался я у члена совета директоров Orthaus Trailers Исмаила Карааслана. «У российских перевозчиков на слуху европейские марки, технике из западных стран больше доверия. Производство ориентировано на Россию, поэтому мы решили взять именно такую бизнес-модель», — ответил мой собеседник. Кстати, собственники завода также

1. На начальных этапах выполняется сварка рамы и прочих несущих металлоконструкций, предварительно обработанных в заготовительном цеху.
2. Лонжероны рамы четырехосных полуприцепов удлиняют с помощью вставок с болтовым креплением.
3. Для изготовления лонжеронов, поперечин и профилей внешней рамы используются высокопрочные стали.
4. Особая гордость завода — автоматизированный окрасочный комплекс с катафорезным грунтованием KTL.
5. Шасси поступают на сборку по подвесному конвейеру.
6. Оси SAF и BPW, в их многочисленных исполнениях, завод получает в готовом виде из Европы.
7. Шторные полуприцепы занимают 80% объема производства.





владеют крупной транспортной компанией в России, а значит, все нюансы выбора подвижного состава им видны, что называется, изнутри.

В прошлом году в Россию было отправлено 1500 прицепов, 50% от всей производственной программы Orthaus Trailers. Погоду в российских продажах делали тентовые полуприцепы для транспортировки универсальных грузов. На трех- и четырехосные модели длиной 13,6 м и 16,5 м пришлось 60% всех продаж. На второй строчке по массовости спроса — полуприцепы-контейнеровозы (17%), на третьем — рефрижераторные модели (13%). Около 6% сбыта пришлось на рулоновозы, 3% — на зерновозы и только 1% — на самосвальные модели.

Продукция Orthaus Trailers пользуется популярностью и в Турции: доля внутреннего рынка составляет 30%, компания занимает второе место среди локальных брендов, уступая только марке Tirsan. А еще полуприцепы с желтой эмблемой заказывают в Англии, Израиле и ЕС — доля таких потребителей приближается к 20%. Это говорит о том, что бренд стремится расширить свое глобальное присутствие.

План на этот год — произвести 5000 полуприцепов, а в следующем планируется нарастить объем выпуска до 7000 единиц. Всего же предприятие рассчитано на выпуск 15 000 единиц техники в год. Завод размещен на площади 11 га, где на долю производственных, складских и офисных помещений приходится 21 000 м².

СЕРЬЕЗНЫЕ ЗАДАЧИ

Длина конвейерной линии — 1,8 км. На начальных этапах выполняется сварка рамы и прочих несущих металлоконструкций, предварительно обработанных в заготовительном цеху — он расположен в отдельной локации. Главный поставщик металла — ArcelorMittal. Для изготовления лонжеронов, поперечин и профилей внешней рамы используются высокопрочные стали S500 и S700, а самосвальные кузова сваривают из износостойкой стали Hardox 450. Применение высококачественных материалов и передовых сварочных технологий позволяет полуприцепам Orthaus держать оптимальный баланс небольшой собственной массы без потери надежности. Например, снаряженная масса трехосных тентованных полуприцепов стартует от 3800 кг.

1. Так производится программирование электронных блоков.
2. Кузов самосвального полуприцепа имеет коническую форму и снабжен дополнительными ребрами жесткости.
3. В Россию полуприцепы отправляются с демонтированной надстройкой.
4. Общая длина ниток подвесного конвейера — 1,8 км.
5. Член совета директоров Orthaus Trailers Исмаил Карааслан знает все нюансы работы перевозчиков в России.
6. Крепление пола — начальный этап сборки надстройки.

Интересный факт: лонжероны рамы четырехосных полуприцепов удлиняют с помощью вставок с болтовым креплением. Такое решение позволяет упростить логистику: длинные лонжероны целиком превышают транспортный габарит.

Особая гордость завода — автоматизированный окрасочный комплекс с катафорезным грунтованием KTL. В сочетании с современной дробеструйной обработкой и цинк-фосфатированием это обеспечивает высокое качество покрытия. Здесь турецкая продукция не уступает лучшим европейским образцам. Неспроста завод дает 10-летнюю гарантию от сквозной коррозии.

Толщина получаемого в результате слоя грунта в среднем — 30 мкм. Этого вполне достаточно, чтобы обеспечить надлежащую антикоррозионную защиту даже в условиях зимней эксплуатации. Финальный слой лакокрасочного покрытия





4

5



6

тия наносится электрозащитой. Он добавляет защиты и повышает эстетическую привлекательность транспортного средства.

Шасси поступают на сборку по подвесному конвейеру. Оси SAF и BPW, в их многочисленных исполнениях с пневматической или рессорной подвеской, завод получает уже в готовом виде из Европы. Тормозные системы на те или иные конфигурации полуприцепов, в зависимости от версии, ставятся Knorr-Bremse или WABCO с модулями TEBS-E. В Россию сейчас главным образом направляются Knorr-Bremse. Среди российских перевозчиков бытует мнение, что европейские компоненты со временем «станут обузой» по причине прекращения поставок в страну. В «Орטהаус Трайлерс Рус» спешат успокоить скептиков: риска возникновения дефицита запасных частей нет.

После сборки ходовой части, монтажа пневматики и электрики, шасси поступают на промежуточный контроль с программированием электронных блоков, а финальные этапы производственного процесса предусматривают монтаж пола и установку надстройки.

В день нашего посещения завода, сборочный цех был заполнен шторными трех- и четырехосными моделями габаритной длиной 13,6 и 16,7 м. К особенностям их исполнения относится подъемная крыша для удобства погрузки и выгрузки, система «Антилед» для очистки крыши от снега и наледи, а также закладные для установки коников. Последнее делает транспортное решение более универсальным. Отдельного внимания достоин шторный полуприцеп Orthaus Coil V4 для перевозки рулонов металла, где чрезвычайно важна прочность и каждая дополнительная тонна перевезенного груза. Рулоновоз вышел на российский рынок в 2022 году.

Кстати, российским клиентам также доступен рефрижераторный полуприцеп Orthaus FR4, который был запущен в серийное производство в прошлом году. Продукт частично локализован: монтируемый на шасси изотермический фургон изготавливает рязанский завод

ЦТТМ. «Рефы» предлагаются в двух исполнениях: стандартном трехосном длиной 13,6 м и удлиненном четырехосном (17,2 м), вмещающем 41 палету.

Конечно, российский рынок, балансирующий на грани дефицита, готов поглотить абсолютно любую продукцию, но Orthaus Trailers рассчитана не на сиюминутный результат. Компания намерена играть вдолгую. Она планомерно строит свои отношения с клиентами и партнерами в РФ. И в этом, безусловно, залог ее долгосрочного успеха, многократно усиливающий три фундаментальных составляющих: здоровые амбиции, профессиональный коллектив, современное производство.

«Оптимизм и уверенность — главный потенциал, который демонстрирует наша команда в последние годы», — отмечает Герман Вертов.



РУССКИЙ «БРИЗ»

Компания «Прамотроник», разработчик и производитель систем обогрева салонов и кабин коммерческого транспорта и спецтехники, представила новый зависимый отопитель BRIZ 800. Он является аналогом известного европейского отопителя салона. Оборудование предназначено для обогрева салона автобусов, кемперов, кабин дорожно-строительной и специальной техники. Габаритная ширина комплекта 365 мм, высота — 135 мм. Алюминиевый теплообменник изготовлен по технологии Nocolok. Предусмотрено три скорости подачи теплого воздуха с теплопроизводительностью 4, 5,5 и 8 кВт.

Зависимый отопитель способен быстро и равномерно нагреть воздух, что особенно важно в тех случаях, когда штатного оборудования («печки») не хватает для обогрева всего салона. Если по каким-то причинам необходим независимый воздушный отопитель (например, для ночной стоянки с выключенным двигателем), в компании «Прамотроник» рекомендуют установить новинку 2023 года, модель Air Pro 35.



ГЛУБОКАЯ ЛОКАЛИЗАЦИЯ

Резидент «Сколково», компания «Априорные решения машин» (АРМ), представила линейку электродвигателей мощностью от 5 до 60 кВт, а также универсальный контроллер для управления электротрансмиссиями и приборные панели. Электродвигатели АРМ будут применяться в линейке электропогрузчиков «Силант» и коммунальной технике производства Чебоксарского завода силовых агрегатов.

Тяговые электроприводы компании АРМ используют современные вентильно-индукторные двигатели (ВИД), которые в последние годы получают все большее распространение за счет отсутствия в их составе постоянных магнитов, а также простой и надежной конструкции. Новые российские электродвигатели локализованы на 95%.

В компании уточнили, что предлагают не просто отдельные элементы электропривода, а решение по электрификации техники «под ключ». Первые вилочные погрузчики «Силант» с российскими электроприводами поступят в тестовую эксплуатацию уже в этом году.



ПРО ВЯЗКОСТЬ

Американский институт нефти API включил в новейшую категорию масел для бензиновых двигателей API Service Category SP масла классов вязкости SAE 0W-8 и SAE 0W-12. Система лицензирования и сертификации моторного масла API 1509 (EOLCS), в которой описывается отображение категорий обслуживания и знаков качества моторного масла API уже отразила недавние изменения.

Представленная в мае 2020 года категория масел API SP предназначена для обеспечения защиты двигателей от самопроизвольного воспламенения топливной смеси на низких оборотах (эффект LSPI), защиты от износа цепи привода ГРМ, улучшенной защиты поршней и турбокомпрессоров от высокотемпературных отложений, а также более строгого контроля образования шлама и лака.

API SP по ресурсосбережению соответствует ILSAC GF-6A, сочетая характеристики API SP с улучшенной экономией топлива, защитой системы контроля выбросов и защитой двигателей, работающих на этанолсодержащем топливе E85.

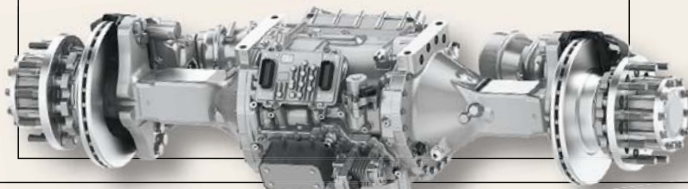
Включение масел SAE 0W-8 и SAE 0W-12 в API Service Category SP имеет решающее значение для глобальных стандартов лицензирования, обеспечения соответствия требованиям послепродажного обслуживания и установления протоколов соблюдения этих классов вязкости. Несколько мировых производителей уже рекомендуют новые классы вязкости моторного масла.



ОСЬ С МОТОРОМ

Компания ZF представила на выставке коммерческих автомобилей NUFAM последнюю версию своей новаторской концепции по электрификации прицепа. Решение ZF стало возможным благодаря интеграции оси с электроприводом ZF AxTrax 2 и модульной аккумуляторной системы для рекуперации и поддержания тяги. Мощность агрегата достигает 210 кВт, крутящий момент — 26 000 Нм.

Благодаря способности рекуперировать энергию при торможении, система способна превратить дизельный грузовик в гибридный автомобиль, обеспечивая до 16% экономии топлива. Подзаряжаемый от сети вариант может сэкономить до 40%. Концепция электрифицированного полуприцепа ZF набирает обороты по мере роста интереса со стороны специалистов отрасли. Входящее в ZF подразделение Commercial Vehicle Solutions (CVS) объявило, что будет сотрудничать с компанией BPW, чтобы предложить полностью интегрированную систему ходовой части для производителей прицепов, включая электрическую ось ZF AxTrax 2. Компании Kaessbohrer и Krone, два ведущих производителя прицепной техники, также начнут внедрять систему ZF AxTrax 2 на свои платформы.





ПРОДАЖИ, СЕРВИС И МАРКЕТИНГ

ООО «Йылдыз РУС» стало официальным дистрибьютором рефрижераторных прицепов и полуприцепов турецкой марки Yildiz Treyler, а также новым поставщиком на рынке коммерческого транспорта в России.

В первые годы компания будет сконцентрирована на стратегии развития продуктового портфеля, организации прямых продаж и коммуникации с клиентами, выстраивании сервисного и гарантийного обслуживания техники, а также налаживанию поставок запасных частей. Открытие центрального склада запасных частей и формирование широкой сети сервисных партнеров будет способствовать своевременному техническому обслуживанию и качественному ремонту. Богатая номенклатура всех наиболее востребованных деталей и компонентов ведущих производителей будет поставляться в Россию.

В планах турецкой марки на 2024 год реализовать 500 единиц рефрижераторных полуприцепов на российском рынке. Ассортимент продукции будет включать рефрижераторные полуприцепы стандартной комплектации, тушевозы и мультитемпературные версии.

НЕ ПРОДУКТЫ, А РЕШЕНИЯ

Компания ЭСАБ анонсировала обновление ассортимента продукции. В числе новинок — флагманская разработка в области средств индивидуальной защиты Santinel A60. Модернизированный фильтр с автоматическим затемнением оснащен новой технологией широкоспирального управления светом OptCS, которая обеспечивает улучшенное изображение, а также помогает выявлять изменения дуги и сварочной ванны в процессе работы. Точный контроль за обзором достигается благодаря цифровой регулировке с шагом затемнения 0,5 DIN, светофильтр поддерживает диапазон оттенков от 3/5 до 13 DIN. Это позволяет работать не только на высокой, но и на низкой силе тока. В Santinel A60 расширена и видимость рабочего пространства: по сравнению с предыдущей моделью площадь обзора увеличилась на 40%. Благодаря встроенной системе подачи воздуха сварочные работы могут выполняться в помещениях, где отсутствует вентиляция.

Еще одна новинка производителя — вакуумная упаковка ВакПак, которая не только обеспечивает длительное хранение электродов, но и минимизирует временные и финансовые затраты на подготовку материалов к работе. Покрытые электроды, поставляемые в упаковках ВакПак, можно применять непосредственно после вскрытия, без необходимости их предварительной прокалки и хранения в сушильных шкафах или термоналах.



РЕКЛАМА



REBEL EMP 205iC AC/DC

ВАШ ПАРТНЕР В СВАРКЕ И РЕЗКЕ

РАЗВИТИЕ. КАЧЕСТВО.
ЭКСПЕРТИЗА. НАДЕЖНОСТЬ

esab@esab.ru / esab.com

ВСЕ ИДЕТ ПО ПЛАНУ

«Соллерс» запустил полный цикл производства фургона Atlant на заводе в Елабуге. Компания планирует подвинуть на рынке «Газель», а еще занять нишу ушедших Ford Transit и Mercedes-Benz Sprinter. Ведущий российский автопроизводитель представил журналистам свое видение бизнеса.

Российская компания «Соллерс» в автобизнесе с 2000 года — с приобретения бренда УАЗ. В 2006 году началось партнерство по сборке грузовиков Isuzu. Два года спустя в России стартовал совместный проект по производству и продаже коммерческих автомобилей Fiat Ducato, а в 2011-м было запущено предприятие по выпуску Ford Transit.

Все эти иностранные марки в прошлом году покинули российский рынок, а Sollers остался. И организовал сборку машин под собственным брендом. Легкий компактный грузовичок

Argo выпускается на заводе в Ульяновске, а в Елабуге наладили производство «Атлантов». Крупноузловая сборка (DKD) автомобилей Sollers была запущена в ноябре 2022 года, а уже в июле 2023-го модель Atlant стали выпускать по технологии полного цикла (CKD). Причем на тех же мощностях, что и Ford Transit.

В декабре 2021 года мы побывали на заводе в Елабуге (см. «Автопарк» № 1/2022) и прошли по производственным цехам, где собирались машины с синим овалом на эмблеме. Интересно сравнить,

что здесь происходит сейчас. Sollers Atlant делают в том же производственном комплексе, что и предшественника. Выполняют аналогичный набор сварочных, окрасочных и сборочных операций. То есть сначала штамповка поступает на линию сварки, где за дело берутся роботы — иначе должного качества попросту не достичь. Затем на кузова навешивают полный набор дверей и отправляют на окрасочный участок, где их и грунтуют, и красят. После этого будущие «Атланты» попадают на сборочную линию, где от поста

к посту получают полную комплектацию, начиная от деталей салона и заканчивая установкой пластиковых колпаков на колесные диски. Интересно, что для внутризаводской логистики используются интеллектуальные тележки-роботы, которые обеспечивают перемещение комплектов запасных частей к необходимым точкам конвейера. Например, такие транспортеры доставляют на сборочный конвейер колеса в сборе.

Впрочем, завод в Елабуге всегда отличался высокой культурой производства. На первый





взгляд и сегодня здесь все как с Ford Transit, но, на самом деле, в технологическом процессе производства Sollers Atlant появились свои нюансы. Например, их антикоррозионная обработка более тщательная. Она включает не только электрохимическое фосфатирование металла, но и восковое покрытие после окраски. Причем, противокоррозионную мастику наносят

на все поверхности, включая колесные арки и пороги. Такого не практикуется у ставшего прообразом для «Атланта» JAC Sunray (как не практиковалось и у Ford Transit российской сборки). Слой лакокрасочного покрытия получается вдвое толще (120 мкм против 60 на фургонах JAC), а роботы наносят краску не только снаружи, но и изнутри. Кстати, на данный



1. Конвейер в Елабуге рассчитан на выпуск до 85 000 автомобилей в год.
- 2-3. С переходом на сборку по технологии SKD лаборатория контроля сварки заработала на полную мощность.
4. Тележки-роботы обеспечивают перемещение комплектов запасных частей к необходимым точкам конвейера.



момента завод Sollers — единственный производитель легкого коммерческого транспорта в России, способный осуществлять роботизированную окраску внутренней части кузова. Это неудивительно, ведь вместе с «Атлантами» на заводе красят «Аурусы»!

По мнению инженеров «Соллерс» окраска «Атлантов»

более долговечная, полностью отвечающая особенностям российского климата. Поэтому компания-производитель раздумывает над увеличением срока гарантии на лакокрасочное покрытие до семи лет.

Важнейшая тема — контроль качества продукта. Аудит здесь многоступенчатый, в том числе и выборочный, который за-

ключается в проверке геометрии готового кузова. Этим занимаются в лаборатории, которая оснащена оптической измерительной системой Zeiss. Оборудование импортное, а ПО — российское. Его, как



и весь софт, используемый на заводе, создали инженеры «Соллерс», чтобы не зависеть от внешних факторов. И правильно сделали. Благодаря этому переналадка конвейера с одной модели на другую заняла считанные недели.

В одном из помещений кузова «Атлантов» проверяют на герметичность: закрывают с помощью экранов и заглушек, создают внутри вакуум, а потом стараются найти места утечек воздуха. Подобная проверка важна не только с точки зрения защиты от попадания в салон загрязненного воздуха, но и с точки зрения шумоизоляции. В общем, между герметичностью кузова и комфортом — прямая зависимость.

Качество поверхностей кузова проверяют в световом туннеле, обеспечивающем рав-

номерное освещение и предотвращающее появление слепых зон. Это означает, что рабочим не нужно постоянно поднимать и опускать голову, чтобы как следует осмотреть все контуры кузова.

Финальный контроль качества автомобилей производится на расположенной рядом со сборочным цехом небольшой трассе. Здесь имитируются разные типы дорожных неровностей, начиная от бельгийской брусчатки и заканчивая здоровенными колдобинами. Если при этом у водителя-испытателя возникают подозрения на излишний скрип, стук или вибрацию, связанную с некачественной сборкой, то такую машину ждет дополнительная проверка на гидравлическом вибростенде, моделирующем воздействие дороги на подвеску.

Словом, на заводе в Елабуге есть все необходимые составляющие для качественного производства и для его финального контроля.

Еще одна важная деталь, характеризующая самодостаточность производства. Здесь в Елабуге применяются технологии дополненной реальности, которые позволяют оперативно решать возникающие инженерные проблемы с дистанционным привлечением специалистов, которые могут находиться, например, в Центре продуктового развития и НИОКР на базе инновационного технопарка «Идея».

А что дальше? Конечно, у любого завода должен быть потенциал роста. И помимо средств автоматизации необходима еще и высокая степень локализации. В этом процессе компания «Соллерс» исходит, прежде всего, из экономической целесообразности. Например, кузовная штамповка будет локализована, но не вся и постепенно: процесс начнется



со второго квартала 2024 года. Тогда же «Атланты» получат и отечественную 6-ступенчатую коробку передач. Ее выпуском на Заволжском моторном заводе займется ООО «Соллерс производство трансмиссий», получившее займ от Фонда развития промышленности. Общий объем производства по проекту составит семь тысяч МКП в 2024 году с последующим ростом до 50 тысяч агрегатов в год.

А дизели для «Атлантов» объемом 2,7 л, мощностью 150 л. с. будут локализованы на том же моторном заводе в Елабуге, где раньше выпускали бензиновые двигатели Sigma для производимых в былые годы в России Ford Focus, Kuga и EcoSport. Как рассказали нам на заводе, тестовая сборка этих моторов уже ведется.

Второй дизель рабочим объемом 1,9 л и мощностью 130 л. с., которым оснащаются «Атланты» с короткой колесной базой, из-за малого выпуска таких версий «Соллерс» локализовать не планирует. Но, вполне возможно, его заменит готовящийся к производству более легкий турбодизель, которым оснащают компактный грузовичок Sollers Argo.

Что касается планов по наращиванию модельной линейки «Атлантов», то на сегодня она практически сформирована и включает цельнометаллический фургон с тремя вариантами колесной базы полной массой от 2,5 до 4,2 тонны. Также в продуктовую линейку войдут несколько версий шасси, кузова для которых делаются буквально в соседнем корпусе, на предприятии «СТ Алабуга». А еще потребителям предложат 15-местный микроавтобус, грузопассажирскую и рефрижераторную версию цельнометаллического фургона.

Но и это еще не все. В начале следующего года на рынок выйдет короткий 8-местный микроавтобус, а в перспективе ожидается появление полнопривод-



ных версий «Атлантов». Что касается последнего, на заводе планируют использовать опыт, накопленный при производстве Fiat Ducato 4x4. Современный потребитель стал необычайно требователен. Ему необходим автомобиль, подходящий для решения конкретных, а иногда и узкоспециализированных задач. В результате производство вынуждено подстраиваться под нужды клиента — говорят на заводе.

На этот год «Соллерс» запланировал изготовить порядка 10 тыс. малотоннажников. Речь идет о двух моделях. Но поскольку конвейер по производству Sollers Argo запустили в Ульяновске только в начале сентября, львиная доля от упомянутого количества придется на «Атланты».

Михаил Ожерельев
Фото автора

1. Проверкой геометрии готового кузова занимаются в лаборатории, она оснащена оптической измерительной системой Zeiss.
2. Проверка кузова на герметичность важна не только с точки зрения защиты от попадания в салон загрязненного воздуха, но и с точки зрения шумоизоляции.
3. Качество поверхностей кузова проверяют в световом туннеле.
4. Технологии дополненной реальности позволяют оперативно решать возникающие инженерные проблемы с дистанционным привлечением специалистов.
5. Финальный контроль качества сборки автомобилей производится на расположенной рядом со сборочным цехом небольшой трассе.
6. Вибростенд, моделирующий воздействие дороги на подвеску автомобиля.
7. В продуктовую линейку Sollers Atlant войдут несколько версий шасси.
8. Вместе с «Атлантами» на заводе красят «Аурус»!
9. Кузова для шасси делают в соседнем корпусе, на предприятии «СТ Алабуга».

ЕДИНСТВО ТЕПЛА И ХОЛОДА

Современные автомобили становятся все более сложными и технологичными, что приводит к росту спроса на новейшие автокомпоненты. В настоящее время этот рынок является одним из самых динамичных и быстроразвивающихся в России. О том, что нового готовится для поставок на конвейеры и в сервисную сеть, мы узнали в компании «Прамотроник», занимающейся производством, продажей и обслуживанием отопителей, подогревателей и радиаторов.

В сентябре ЗАО «Прамотроник», специализирующееся на производстве и обслуживании автомобильных систем отопления, подогрева и охлаждения двигателей, а также систем обогрева салонов и кабин коммерческого транспорта и спецтехники, отпраздновало 15-летие.

О специфике работы отрасли, пути компании и ее развитии, а также современных тенденциях производства рассказывает коммерческий директор ЗАО «Прамотроник», Андрей Александрович Ткачев.

— 15 лет — путь долгий. Расскажите, как развивалась компания «Прамотроник» и чем занимается она сегодня.

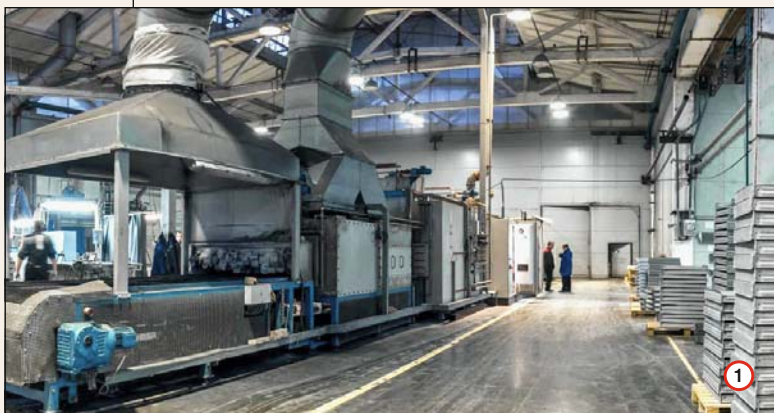
— В октябре 2008 года АО «Элтра-Термо» (г. Ржев) и АО «Лихославльский радиаторный завод» (г. Лихославль, Тверская обл.) вошли в состав компании «Прамотроник». Вновь созданная компания ориентирована на разработку, производство, продажу и сервисное обслуживание современных климатических систем и систем независимого подогрева и охлаждения двигателей транспортных

средств, коммерческого транспорта, автобусов и спецтехники.

«Теплая» составляющая компании, «Элтра-Термо», является ведущим российским производителем жидкостных подогревателей серии Elt и Stream, воздушных отопителей серии Air Pro, зависимых воздушных отопителей серии Briz и запасных частей к ним. Производственные площади завода превышают 5000 м² с возможностью серийного выпуска до 10 000 изделий в месяц.

«Охлаждающая» составляющая компании, «Лихославль-

ский радиаторный завод» (ЛРЗ), является крупнейшим отечественным производителем теплообменников для LCV, автобусов и специальной техники. Производственная площадь составляет 14 000 м². Основой предприятия является современный участок производства алюминиевых радиаторов с применением технологии Nocolok. Это две современные технологические линии пайки радиаторов, позволяющие производить до 30 000 изделий в месяц. Принципиально новые технологические процессы и производственные стандарты



обеспечивают выпуск продукции высокого качества, а гибкая заводская логистика позволяет осуществлять производство не только крупных, но и малых серий продукции. Многие потребители используют не только алюминиевые, но и медно-латунные радиаторы. Для них на предприятии действует линия по спеканию, позволяющая производить до 32 000 медно-латунных радиаторов в месяц. Выпускаемый в Лихославле номенклатурный ряд насчитывает более 150 наименований изделий, применяемых на коммерческом транспорте и спецтехнике. На предприятиях компании «Промотроник» действует система менеджмента качества, соответствующая требованиям стандарта автомобильной промышленности IATF 16949 2016.

— Поставляются ли изделия на конвейеры автозаводов?

— Да, наши изделия поставляются на первичную комплектацию. Потребителями продукции является большинство автозаводов России и стран СНГ: КАМАЗ, МАЗ, ГАЗ, НЕФАЗ, УАЗ, ПАЗ, ЧТЗ, ЛИАЗ, «Петербургский тракторный завод» и другие производители сельскохозяйственной и специальной техники.

— Сейчас много говорят о том, что непростая геополитическая ситуация дала российским производителям новые возможности. Работы прибавилось?

— Российский рынок покинули западные компании, с которыми мы ранее конкурировали, и это открыло возможности к росту объемов производства уже выпускаемой продукции и к разработке новой. Ярким примером служит наше направление по отопителям. Кратно увеличились объемы продаж по жидкостным подогревателям ELT 32, Stream 160. В разы возросли запросы на эту продукцию от крупных и средних производителей коммерческого транспорта и спецтехники.

— Какие проекты представляют для вас особую ценность?

— Начиная с 2022 года по отопительной тематике было выделено новое для нас направление — «зависимые отопители». За текущий год мы разработали и запустили в продажу три новых изделия: Briz 370, Briz 600 и Briz 800. Последнее как раз является

примером импортозамещающего товара. «Восьмисотый» широко востребован в производстве отечественных автобусов. В ближайшее время мы планируем увеличить выпуск модели Briz 800 до десятков тысяч в год.

В этом году мы также расширили линейку воздушных отопителей новым изделием AirPro 35, которое обладает рядом преимуществ по сравнению не только с прошлыми моделями серии, но и с изделиями конкурентов. Его отличает минимальный размер в своем классе, существенная экономия топлива (до 15%), стабильный режим работы во всех диапазонах мощностей, улучшенная теплоотдача и бесшумность.

До конца года на ЛРЗ будет выпущено восемь новых радиаторов. Часть из них мы планируем поставить на Минский автозавод, остальные радиаторы предназначены для КАМАЗа.

Также мы уже готовим бизнес-планы по производству новых изделий на следующий год. Предварительно можем сказать, что в 2024 году мы порадует наших покупателей сразу десятью новыми разработками, которые они смогут приобрести уже в следующем сезоне.

— Какова ситуация с сырьем и комплектующими для производства?

— Геополитическая ситуация дала не только новые рынки сбыта, но и, конечно, принесла новые проблемы с материалами, которые мы приобретали. Ранее мы использовали европейское сырье для производства части изделий и нам пришлось искать ему замену в России и Азии. Здесь стоит сказать, что компания много сил, времени и средств тратит на отбор поставщиков, материалов, на лабораторные исследования и испытания, чтобы не только сохранить, но и повысить качество выпускаемых изделий.

Последняя из проблем, которую мы успешно решили — это поставка электронных компонентов для блоков и пультов управления отопителей и подогревателей. Мы были вынуждены переработать аппаратуру и заменить компоненты, попавшие под ограничения. С этой проблемой тоже справились. И испытания в нашей лаборатории в камере холода при минус 60 °С показали, что мы сделали надежное, работающее во всех температурных режимах изделие.



ПОСЛЕДНЯЯ ИЗ ПРОБЛЕМ, КОТОРУЮ МЫ УСПЕШНО РЕШИЛИ — ПОСТАВКА ЭЛЕКТРОННЫХ КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ БЛОКОВ УПРАВЛЕНИЯ ОТОПИТЕЛЕЙ И ПОДОГРЕВАТЕЛЕЙ

— Какова численность персонала в компании. Какие специальности сейчас наиболее важны для функционирования производства?

— Как говорится в стихотворении Владимира Маяковского «Кем быть?»: «Намотай себе на ус — все работы хороши, выбирай на вкус!». Поскольку мы производственная компания, то для нас важны, прежде всего, конструкторы, технологи и логисты. Для функционирования производства также необходимы рабочие специальности — сварщики, паяльщики, штамповщики, слесари механических работ. По этим позициям мы испытываем дефицит кадров. Данная проблема актуальна сейчас по всей стране, но мы это чувствуем вдвойне, поскольку наши производства расположены в малых российских городах, где каждый год наблюдается отток квалифицированной рабочей силы. Сейчас на двух производствах у нас трудятся более 300 сотрудников.

— Расскажите о развитии вашей дилерской сети.

— Если говорить об офлайн-каналах продаж, то для себя мы выделяем два основ-

1-2. АО «Лихославльский радиаторный завод» является крупнейшим отечественным производителем теплообменников для LCV, автобусов, грузовых и специальной техники.
3-7. Ржевский завод «Элтра-Термо» может выпускать до 10 000 отопителей и подогревателей ежемесячно.

ных. Первый — это дилерская сеть, которая осуществляет продажу наших изделий по всей территории РФ, в Белоруссии и Казахстане. Второй канал — это авторизованные сервисные компании, с которыми мы работаем в проекте «Отопители». Наши партнеры, авторизованные сервисы, пройдя обучение и аттестацию, профессионально устанавливают изделия на транспортные средства, оказывают гарантийную сервисную поддержку и постгарантийное обслуживание. В ближайшие два года мы планируем расширить сеть до 250 авторизованных партнеров по России, Белоруссии и Казахстану и обеспечить тем самым доступность сервисного обслуживания для максимального количества потребителей.

Михаил Ожерельев
Фото «Промотроник»

РЕАКЦИЯ НА ХОЛОД

При подготовке автопарка к зиме перевозчики уделяют внимание шинам. И хотя проблема сезонности в коммерческом транспорте стоит не так остро, как в легковом, вопрос смены комплекта резины на тягач или прицеп обычно решается осенью. В компании **YOKOHAMA** предлагают перевозчикам присмотреться к шинам зимней спецификации. **YOKOHAMA** всегда стремится к использованию инновационных решений по созданию шин для всех типов наземного транспорта.

До последнего времени проблема сезонности шин у грузовиков была не такой острой, как в легковых автомобилях. Считалось, что тяжелый грузовик, за счет большого давления в пятне контакта шины, способен легко преодолеть участки дороги с плохим сцеплением. Теперь ситуация иная: эксплуатационные скорости существенно выросли, перевозчики хотят зимой ездить так же быстро, как и летом. Однако мобиль-

ность не должна быть в ущерб безопасности. И шинным компаниям, конечно, приходится учитывать эти факторы.

Как перевозчику правильно обуть автомобиль и не «обуть» при этом себя самого, купив на грош пятак? Ответ известен: не гарантия, но, как минимум, залог правильного выбора — всемирно известный бренд. Например, бренд **YOKOHAMA**, предлагающий на российском рынке передовую серию зимних шин





1

2

лагается в размерностях: 385/65R22.5, 315/80R22.5, 315/70R22.5, 385/55R22.5, 275/70R22.5 и 295/80R22.5.

Существенно, что при 50% износа протектора, зимняя шина может эксплуатироваться как всесезонная, уменьшая тем самым расходы на обслуживание и необходимость хранения дополнительного комплекта резины.

Зимние дороги сегодня — непредсказуемое чередование снега, льда и мокрого асфальта. И YOKONAMA 902W призваны справиться со всем. Инструментов — целый арсенал: Z-образные блоки и Z-образные ламели, усиливающие кромочный эффект, при этом сохраняя жесткость блока, волнообразные продольные канавки, увеличивающие жесткость блока в продольном направлении. Результат — сбалансированные характеристики износоустойчивости и работы в зимних условиях. Шина YOKONAMA 902W отличается лучшими показателями торможения на льду и снегу, имеет меньшее сопротивление качению, лучше противостоит неравномерному износу.

Модель доступна в типоразмерах: 295/80R22.5, 315/70R22.5, 315/80R22.5 и 275/70R22.5.

Бренд YOKONAMA также предлагает в России шину для прицепной оси, модель 505C. Шина специально разработана для компаний, которые эксплуатируют технику в сложных условиях — на строительных площадках и в карьерах. YOKONAMA 505C предлагается в типоразмерах 385/65R22.5 и 425/65R22.5. При создании шины 505C, инженеры YOKONAMA учитывали возможность ее эксплуатации в тяжелых условиях. На это работают несколько передовых технологий. Так, протектор с блоками увеличенной ширины и профилированными канавками улучшает ходимость, волнистые не-



4

3. YOKONAMA 902W призвана справиться с чередованием снега, льда и мокрого асфальта.
4. YOKONAMA 505C специально разработана для компаний, эксплуатирующих технику в сложных условиях — на строительных площадках и в карьерах.

глубокие поперечные канавки повышают сцепление на мокром и скользком покрытии, а три широкие продольные канавки обеспечивают лучший отвод воды. Для предотвращения застревания камней в нижней части канавок (где может произойти повреждение брекера), они имеют конусообразную ступенчатую форму. Предусмотренная технической документацией дорезка канавок протектора позволяет увеличить ходимость.

Все перечисленные выше шины YOKONAMA имеют маркировку знаком M+S, что означает повышенные тягово-сцепные свойства шины, и символом 3PSMF, подтверждающим возможность их использования в зимнее время.

Михаил Ожерельев
Фото YOKONAMA

1-2. Зимняя шина YOKONAMA 901ZS разработана для эксплуатации на дорогах общего пользования с хорошим покрытием на позиции рулевой/ведущей оси.

с инновационной технологией Zenviroment.

Зимняя шина 901ZS разработана для эксплуатации на дорогах общего пользования с хорошим покрытием на позиции рулевой/ведущей оси. Высокий уровень безопасности на заснеженной и обледенелой дороге ей обеспечивает блочный рисунок протектора с большим количеством ламелей и кромок зацепления, обладающих повышенным сцеплением. Прочное плечевое ребро с неглубокой поперечной канавкой обеспечивает равномерный износ протектора, а новая конструкция каркаса с использованием технологии Zenviroment увеличивает потенциал многократного восстановления. Наряду с высокими пробегам и сцеплением на зимних дорогах, состав резиновой смеси шины 901ZS обеспечивает снижение расхода топлива. Модель пред-



3

В начале 1943 года Красная Армия разгромила немецко-фашистских захватчиков под Сталинградом, и перешла в контрнаступление, положившее начало коренному перелому в ходе военных действий. Началось массовое освобождение захваченных врагом территорий. А вместе с этим и восстановление разрушенного войной хозяйства. По приказу Наркомстроя СССР по всей стране началось возведение машиностроительных предприятий, в том числе и Калининского ремонтно-механического завода.

Предприятие стало выпускать продукцию в октябре 1943 года — это были запасные части к строительной технике и товары народного потребления, а его штат составлял всего 46 человек, включая охранника. Новый этап в истории предприятия начался в 1949 году, когда Калининский экскаваторный завод (его новое название) изготовил опытные образцы экскаватора на пневмоколесном ходу, а далее приступил к серийному производству экскаваторов Э-255 с канатной подвеской стрелы.

По внешним меркам, экскаватор Э-255 обладал довольно скромными характеристиками: он оснащён ковшем объёмом 0,25 м³, с обратной лопатой копал на глубину 4,2 м, резал грунт на высоту 6,1 м прямой



КАЖДЫЙ ДЕНЬ УДАРНЫЙ!

В ОКТЯБРЕ ВХОДЯЩИЙ В СОСТАВ КОМПАНИИ UMG ЗАВОД «ТВЕРСКОЙ ЭКСКАВАТОР» ОТМЕЧАЕТ 80-ЛЕТИЕ. ЗА СВОЮ ИСТОРИЮ «ТВЕРСКОЙ ЭКСКАВАТОР» ИЗГОТОВИЛ БОЛЕЕ 130 000 ЕДИНИЦ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАШИН. ВСПОМНИМ СЛАВНЫЕ СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ ЭТОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

› ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ › ФОТО UMG

лопаты, приводился в движение 54-сильным дизельным двигателем Д-54 и передвигался со скоростью 14,1 км/ч.

И все же, экскаваторы Э-255 оказались востребованными: в последующие годы завод наращивал объемы их выпуска. В конце 1954 года был изготовлен 1000-й экскаватор Э-255. Одновременно с этим, завод вел разработку новых моделей, а в 1959–1960 годах приступил к производству экскаваторов на автомобильном и гусеничном ходу.

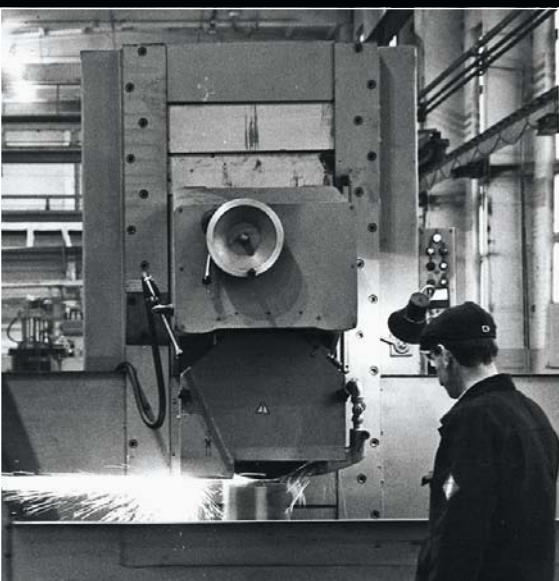
Гигантский шаг вперед Калининский экскаваторный завод сделал в 1971 году наладив выпуск гидравлических экскаваторов с обратной лопатой ЭО-3322, впоследствии ставших визитной карточкой предприятия. Экскаваторы ЭО-3322 могли копать на глубину до 6 м, работать с ковшами объемом от 0,2 до 0,8 м³, а также с гидравлическим молотом, двухчелюстным грейферным ковшом объемом до 0,5 м³, пятичелюстным грейферным ковшом такого же объема, благодаря чему такие машины использовались не только в строительстве, но и дорожных, мелиоративных работах, коммунальном хозяйстве. И даже поставлялись на экспорт. Не случайно на Международной выставке «Сельхозтехника-72» экскаватор ЭО-3322 получил почетный диплом. А в 1974 году за создание и освоение серийного выпуска гидравлических экскаваторов Калининский

экскаваторный завод награжден дипломом ВДНХ второй степени. Через 4 года экскаватор ЭО-3322 был удостоен Государственного Знака качества.

Следующей моделью гидравлического экскаватора стал ЭО-3323. Машина, производство которой стартовало в 1980 году, оказалась столь удачной, что выпускалась до 2001 года. Она экспонировалась на различных международных выставках, в 1981 году была награждена Почетным дипломом Торгово-промышленной палаты СССР, в 1982-м — дипломом первой степени ВДНХ, а в 1986-м ЭО-3323 присвоен Государственный Знак качества. ЭО-3323 работал с ковшом объемом 0,65 куба, его отличительными особенностями были планетарный механизм поворота и новые мосты собственного производства с планетарными редукторами.

В 1993 году предприятие было акционировано. Несмотря на сложную для тех времен ситуацию в стране, завод выпускал 4000 экскаваторов в год и сумел наладить

1. Экскаваторы последнего поколения пользуются постоянным спросом у потребителей.
2. Серийное производство ЭО-3322 стартовало в далеком 1971 году, и для того времени это была весьма прогрессивная модель.



1



1. Машина UMG E200W — прекрасный пример импортозамещения в сфере землеройной техники.
2. Экскаватор 3-255 с канатной подвеской стрелы пошел в серийное производство в 1949 году.
3. Завод развивается: приобретаются новые станки и оборудование.

собственное производство мостов. Более того, когда качество поставляемых на завод гидроцилиндров упало, завод освоил собственное производство и этих компонентов.

Вместе с этим, развивался и сам завод: приобретались новые станки и оборудование. В 1995 году начался выпуск экскаваторов нового поколения — колесных ЕК и гусеничных ЕТ. Изначально в это семейство вошли модели ЕК-18 и ЕТ-20, позже к ним добавились ЕК-14, шли работы над вилочным погрузчиком ВП-05 и гусеничным экскаватором ЕТ-25.

В 2000 году предприятие преобразовано в ОАО «Тверской экскаватор», в 2001-м оно вошло в состав холдинга «РусПромАвто». И в это же время «Тверской



2



экскаватор» представил целый ряд новинок: колесные экскаваторы ЕК-8 и ЕК-12, вилочные погрузчики ВП-03 и ВП-1.6, коммунальную технику. С целью выхода на мировой уровень, экскаваторы стали оснащать двигателями Perkins, гидравликой Bosch-Rexroth, предохранительными подогревателями Eberspaecher.

Важной вехой в истории завода стало создание в 2012 году совместного между российской корпорацией «Русские машины» и многоотраслевой компанией Terex Corporation предприятия «РМ-Терекс». В это СП вошло ОАО «Тверской экскаватор», на площадях которого начался выпуск экскаватор-погрузчиков TLB 815, а затем — модели более высокого класса TLB 825. В 2014 году был достигнут довольно высокий уровень локализации и налажен полный цикл сборки, а следующий год ознаменовался началом серийного производства колесных экскаваторов нового поколения WX200 и гусеничных экскаваторов TX210LC.

29 апреля 2020 года ОАО «Тверской экскаватор» вошло в Управляющую компанию «ОМГ Строительно-дорожные машины». В настоящее время Тверской экскаваторный завод — одно из ведущих в отрасли предприятий, предлагающее свыше 12 моделей техники специального назначения, используемой в жилищно-коммунальном хозяйстве, строительстве, горнодобывающей промышленности. Его продукция полностью отвечает международным стандартам качества.

В 2022 году «Тверской экскаватор» представил две компактные модели колесных экскаваторов: UMG E145W и UMG E185W, а также гусеничную модель UMG E225LC, в которых использованы отечественные комплектующие, узлы и агрегаты. Порадовал новинками «Тверской экскаватор» и в этом году, представив обновленную линейку гусеничных и колесных экскаваторов, в которых использованы двигатели ЯМЗ. Помимо этого, завод возобновил выпуск экскаваторов-погрузчиков с использованием российских комплектующих. Наряду с обновлением модельного ряда, развивается и сам завод: введен в эксплуатацию новый окрасочный комплекс, модернизировано сварочное производство, реорганизован складской комплекс. В 2024 году Тверской экскаваторный завод планирует увеличить объем выпуска дорожно-строительной техники в два раза.



ТЕРРИТОРИЯ УСПЕХА



ИГОРЬ ЛАРИОНОВ

- ▶ Полная масса автопоезда 45 т.
- ▶ Нагрузка на седельно-сцепное устройство до 10 т.
- ▶ Низкая снаряженная масса и оптимальная развесовка по осям – увеличение грузоподъемности автопоезда до 1,2 т.
- ▶ Адаптация к холодным климатическим условиям: утепление кабины, зимний пакет опций.
- ▶ Оптимальная геометрия зацепления полуприцепа.
- ▶ Надежная и экономичная силовая линия: 470 л. с./2200 Нм, 12 РКПП.
- ▶ Гарантия 3 года без ограничения пробега.

Реклама



st.tech

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный

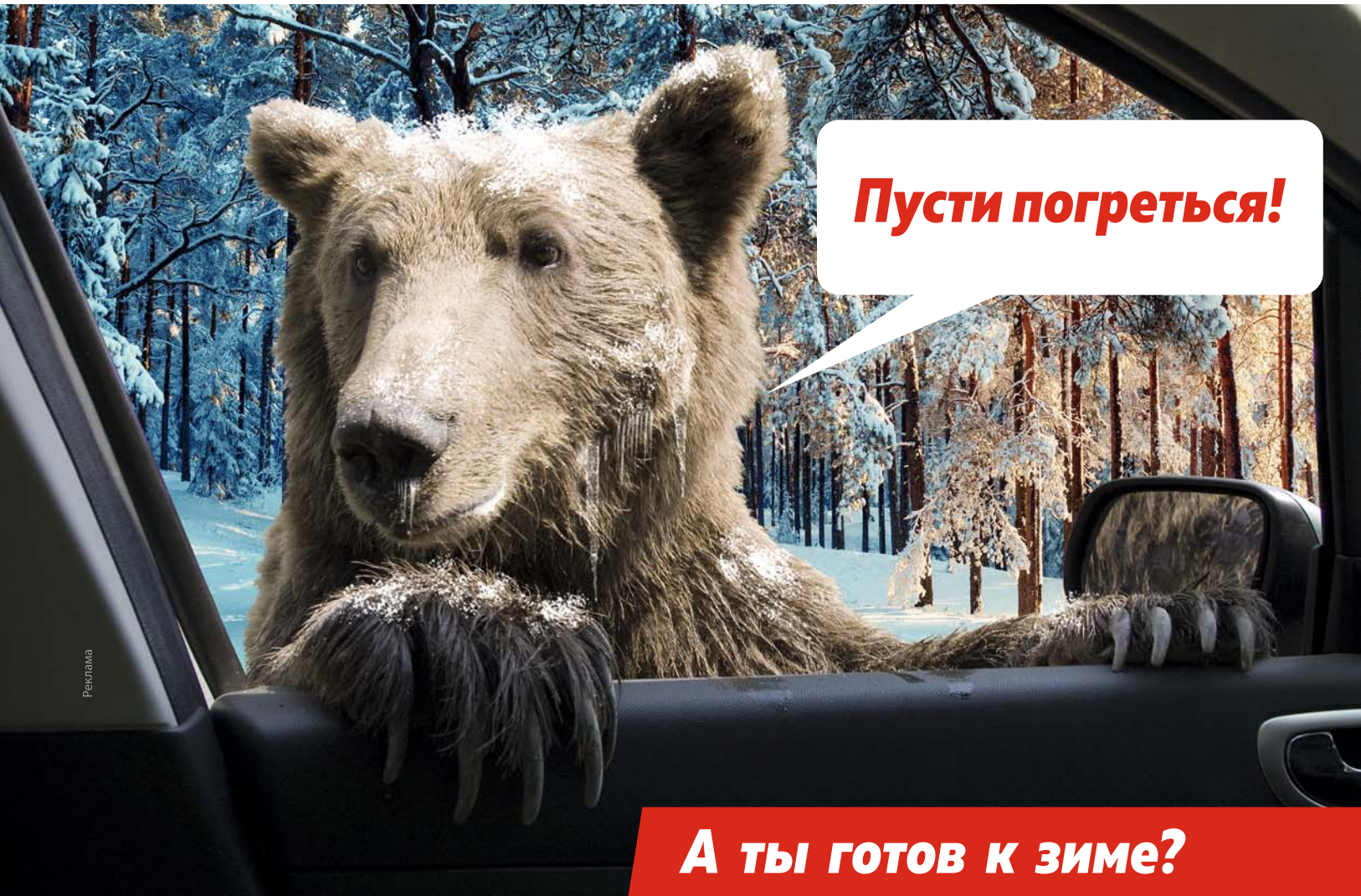




ПРАМОТРОНИК

Единство тепла и холода

Отдел оптовых продаж:
тел.: 8 800 600 98 20
e-mail: sales@pramotronic.ru
www.pramotronic.ru



Реклама

Пусти погреться!

А ТЫ ГОТОВ К ЗИМЕ?



Briz 600

Применяемость:
Универсальный

Материал теплообменника:
Алюминиевый

Габариты:
280x120x263 мм

Напряжение:
12/24 В

Тепловая мощность:
12 В: 1 - 4,5 кВт/2 - 6,0 кВт
24 В: 1 - 4,5 кВт/2 - 6,0 кВт

Briz 800

Применяемость:
Универсальный

Материал теплообменника:
Алюминиевый

Габариты:
365x242x135 мм

Напряжение:
24 В

Тепловая мощность:
1 - 4 кВт
2 - 5,5 кВт
3 - 8 кВт

AirPro 25

Применяемость:
Микроавтобусы,
автобусы,
грузовые автомобили,
спецтехника,
водный транспорт,
ж/д транспорт

Габариты:
380x130x160 мм

Напряжение:
12/24 В

Тепловая мощность:
до 2,5 кВт

AirPro 35

Применяемость:
Микроавтобусы,
автобусы,
грузовые автомобили,
спецтехника,
водный транспорт,
ж/д транспорт

Габариты:
380x130x160 мм

Напряжение:
12/24 В

Тепловая мощность:
до 3,5 кВт

ELT 32

Применяемость:
Автобусы,
грузовые автомобили,
спецтехника,
водный транспорт,
ж/д транспорт

Габариты:
600x245x270 мм

Напряжение:
24 В

Тепловая мощность:
32 кВт

Stream 160

Применяемость:
Грузовые автомобили,
пассажирские автобусы
среднего класса,
спецтехника,
дизельные генераторы,
водный транспорт

Габариты:
365x147x209 мм

Напряжение:
24 В

Тепловая мощность:
16 кВт