

авто парк

5 КОЛЕСО



ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ЭКСПРЕСС

ЗИЛ-127

ЭКОНОМИКА
ЦИФРОВИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

КАДРЫ
РАЗВИТИЕ КОМПЕТЕНЦИЙ
СОТРУДНИКОВ

ЭКСПЛУАТАЦИЯ
ЗАПЧАСТИ G-PART



ТЕМА ПЕРЕМЕН

ТЯЖЕЛЫЕ
ГРУЗОВИКИ АМТ

ТЕСТ
FAW ORYX
ЗНАКОМСТВО
ЛИАЗ-6274



ЧИСТОТА И ПОРЯДОК
СМОЛЕНСКИЙ «ЗАВОД КДМ»





РОССИЙСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ
СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Фронтальные погрузчики WL30 и WL50



WL30

WL50

Грузоподъёмность	3 т	5 т
Высота выгрузки	3057 мм	3200 мм
Вырывное усилие	105 кН	185 кН
Защита оператора	FOPS/ROPS	FOPS/ROPS

8 (800) 250 49 50
umg.ru

ИЛЛЮСТРАЦИЯ МОЖЕТ ВКЛЮЧАТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ОСНАЩЕНИЕ.
ПРЕДСТАВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПУБЛИЧНОЙ ОФЕРТОЙ. РЕКЛАМА. 16+



УЗНАЙ БОЛЬШЕ



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 03.04.2024

16+

ДОРОЖНЫЙ ПРИГОВОР

**В ГОСДУМЕ ПРЕДЛАГАЮТ УСИЛИТЬ МЕРЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ ТЕХ, КТО ПРОВОДИТ РЕ-
МОНТ ДОРОГ. ПО МНЕНИЮ ПАРЛАМЕНТАРИЕВ, ЭТО ПОЗВОЛИТ СОКРАТИТЬ КОЛИЧЕСТВО ДТП,
ВЫЗВАННЫХ НЕДОСТАТКАМИ АВТОДОРОГ.**

В России предлагают вдвое увеличить штрафы за плохое состояние дорог: до 50 тыс. руб. для должностных лиц и до 600 тыс. руб. для юридических. А если из-за такой трассы пострадали граждане, то штраф для юрлиц составит до 1 млн руб. Данный законопроект 12 марта внесен в Госдуму фракцией ЛДПР. Инициативу с поправками в статью 12.34 КоАП РФ «Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог» поддерживают в комитетах ГД по безопасности, экономической политике и здравоохранению. Как поясняют авторы, причиной разработки инициативы стали крупные аварии с многочисленными пострадавшими и погибшими.

В последний раз размер наказания за это правонарушение пересматривался в 2017 году. Вместе с тем статистика ДТП за девять месяцев 2023 года показала рост количества аварий. Согласно данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД, за это время было зарегистрировано 96,7 тыс. (+4,9%) ДТП, в которых погибли 10,3 тыс. человек (+1,6%) и получили ранения 121,5 тыс. (+4,3%). Неубранные дороги, ямы, колеи, отсутствие освещения в настоящее время являются причинами 40% ДТП, считает координатор движения «Общество синих ведерок», член Общественного совета при ГУ МВД России по Москве Петр Шкуматов.

Сегодня дорожное строительство и реконструкция — это один из главных экономических приоритетов государства. Дорожные фонды пополняются фактически сразу из трех налогов: акциза на топливо, транспортного налога и налога для дальнობойщиков по системе «Платон». Предположительно, все они расходуются по назначению. Тем не менее отдельные участки трасс годами остаются без ремонта. В качестве примера приведу состояние региональной трассы Р-104 Сергиев Посад — Калязин — Рыбинск — Череповец, которую, согласно сообщению пресс-службы Росавтодора, планируют включить в опорную сеть страны. Сам езжу по этой дороге регулярно. Дорожное полотно местами ужасное. Местами его просто нет, лучше двигаться по обочине. Участники сообществ в соцсетях в шутку предлагают «установить посты на въезд в Тверскую область и выезд из нее, чтобы выдавать проезжающим компенсацию на ремонт автомобиля». От себя я бы добавил: логично временно поменять класс такой дороги на грунтовую.

Первый зампред комитета Госдумы по экономической политике от фракции КПРФ Николай Арефьев считает, что штрафы будут только новым обременением для бюджета,



**МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР**

поэтому лучше усилить контроль за теми, кто отвечает за содержание дорог, также повысить качество дорожного полотна за счет новых технологий укладки асфальта. На самом деле, под это уже есть законодательная база. В законе «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности» сказано, что строительная компания должна давать 12-летнюю гарантию на новую дорогу. Одно из условий конкурса — кто строит трассу, тот ее и содержит. А как обстоят дела на практике? Строители утверждают, что их миссия на объекте завершается сразу после его ввода в эксплуатацию. Причем исполнитель сам декларирует, что дорога соответствует нормативам. И ладно, если фирма имеет большой штат специалистов, парк техники и солидный стаж безупречной работы. А бывает, когда конкурс выигрывает неизвестная фирма с минимальным количеством сотрудников в штате. Исполнитель отдает работу на субподряд, привлекаются сторонние техника и ресурсы, а вопросы качества отходят на второй план.

Основной принцип, которым сейчас живет отрасль: чем хуже дорога, тем больше и чаще будут выделяться средства на ее ремонт. Для исполнителя нет смысла использовать современные, стойкие к износу материалы и применять новые технологии. Выход из этой ситуации существует: строители должны и обслуживать дороги. И лучше, если такой контракт будет на весь срок службы объекта. А в случае выявления плохого состояния трассы, наказывать не увеличенными штрафами, а чтобы дорожники выплачивали компенсацию пострадавшим перевозчикам. Вероятно, это будет более эффективная мера.



«АМТ Н. В.»

30

ЗНАКОМСТВО



FAW ORYX

36

ТЕСТ



ЛИАЗ-6274

52

ЗНАКОМСТВО

НОВОСТИ



6

НОВОСТИ

12

ВЫСТАВКА NAIS 2024

СОБЫТИЕ

16

ФОРУМ АНАЛИТИКИ «АВТОСТАТ»

СОБЫТИЕ

22

ВЫСТАВКА «СДЕЛАНО НАМИ»

СОБЫТИЕ

БИЗНЕС



24

ЦИФРОВИЗАЦИЯ АВТОПЕРЕВОЗОК

ЭКОНОМИКА

КАДРЫ



28

РАЗВИТИЕ КОМПЕТЕНЦИЙ СОТРУДНИКОВ

ПЕРСОНАЛ

ГРУЗОВИКИ



30

«АМТ Н. В.»

ЗНАКОМСТВО

36

FAW ORYX

ТЕСТ

40

BROCK 75

ТЕСТ

44

JAC T8 PRO

ТЕСТ

48

SOLLERS ST6

ТЕСТ

АВТОБУСЫ



52

ЛИАЗ-6274

ЗНАКОМСТВО

54

ИТОГИ ПРОДАЖ АВТОБУСОВ

ЭКОНОМИКА

УРАЛ НЕКСТ 6x6 ПОМОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ БОЛЬШЕГО



OFF-ROAD

ПРОХОДИМОСТЬ

Двигатель мощностью до 310 л.с.

Блокировка дифференциалов
Централизованная система накачки шин



КОМФОРТ

Капотная кабина NEXT
Тепло- и шумоизоляция
Сиденье водителя на пневмоподвеске
Оптимальный микроклимат



ГАРАНТИЯ И СЕРВИС

Гарантия 24 месяца или 100 000 км
Межсервисный интервал 15 000 км

WWW.URALAZ.RU 8-800-100-11-74 ЗВОНОК ПО РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ

После подписания данного издания в печать в комплектацию, технические характеристики, доступные цвета, стандартное оснащение и опции, во внешний вид и функции автомобилей «УРАЛ» могут быть внесены изменения. В иллюстрациях могут быть изображены принадлежности и элементы дополнительной комплектации, не входящие в базовый объем поставки. Возможны отклонения в цветопередаче, обусловленные техникой печати. За консультациями по представленному продукту рекомендуем всегда обращаться к производителю или официальному дилеру.

УРАЛ



«ЗАВОД КДМ»

58

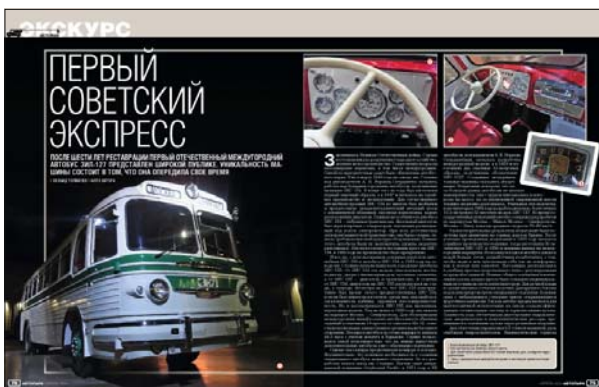
ПРОИЗВОДСТВО



«МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД СОТРАНС»

64

ПРОИЗВОДСТВО



ЗИЛ-127

78

ИСТОРИЯ

СПЕЦТЕХНИКА



58

«ЗАВОД КДМ»

ПРОИЗВОДСТВО

62

ТРАКТОРЫ McCORMIC

ЗНАКОМСТВО

ПРИЦЕПЫ



64

«МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД СОТРАНС»

ПРОИЗВОДСТВО

ЭКСПЛУАТАЦИЯ



66

G-PART

РЕСУРС

АВТОМЕХАНИКА



68

НОВОСТИ

70

РЫНОК СЦЕПЛЕНИЙ

ОБЗОР

72

ПНЕВМОПОДВЕСКА ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

ОБЗОР

74

ШИНЫ ДЛЯ LCV

ОБЗОР

ЭКСКУРС



78

ЗИЛ-127

ИСТОРИЯ

BLACKHAWK

Предложение грузовых шин марки Blackhawk



BFR65 рулевая

- Высокая износостойкость.
- Увеличенный срок службы.
- Повышенная топливная экономичность.



BDR75 ведущая

- Превосходное сцепление.
- Высокая износостойкость.
- Порезоустойчивая резиновая смесь.



BTR60 прицепная

- Сниженный риск застревания камней в канавках протектора.
- Повышенная защита от перегрева.
- Высокая стойкость протектора к сквозным проколам.
- Низкий уровень шума.



Марка Blackhawk принадлежит группе Sailun (Сайлун).
Blackhawk - Блэкхок



ВМЕСТО «МЕРСЕДЕСА»

«МБ РУС» — официальный дистрибьютор малотоннажных автомобилей Foton в России — объявляет о начале продаж пикапов Foton Tunland G7 в различных версиях. Foton Tunland G7 оснащен дизельным двигателем мощностью 162 л. с. и 8-ступенчатой АКП. Система полного привода с возможностью выбора режимов движения и блокировкой дифференциала заднего моста, прочная рама из высоколегированной стали, в сочетании с задней рессорной подвеской, обеспечивают не только высокую грузоподъемность, но и уверенность в преодолении самых трудных участков пути.

В базовую комплектацию автомобиля входят: высококачественные материалы в отделке салона, сиденья водителя и переднего пассажира с боковой поддержкой, электрорегулировками и подогревом, климат-контроль с функцией очистки воздуха, круиз-контроль, мультимедийная система с камерой заднего вида и возможностью синхронизации со смартфоном и интеллектуальные системы помощи водителю, обеспечивающие высокий уровень безопасности. Кроме того, для клиентов доступны такие опции, как датчик дождя, бесключевой доступ, атмосферная подсветка интерьера и система кругового обзора 360°.

Стоимость Foton Tunland G7 в версии Base начинается от 3 567 500 руб., автомобили в комплектации Comfort доступны клиентам по цене от 3 608 500 руб. с НДС, для версии Premium цена — от 3 810 000 руб.



УВЕРЕННАЯ ДИНАМИКА

Компания «Тракс Восток Рус» продемонстрировала положительную динамику на фоне роста конкуренции и изменяющихся рыночных тенденций. Всего за 2023 год с конвейера завода в Набережных Челнах сошло 4800 грузовиков КАМАЗ «Компас». Рост объемов производства составил 800 % год к году.

В конце 2023 года запущено серийное производство новой модели «Компас-6». По внешним характеристикам новинка полностью совпадает с «Компас-5», однако их технические параметры различаются. Например, у «Компас-6» грузоподъемность шасси составляет 3,5 тонны, а полная масса автомобиля — 5,6 тонны. Старт продаж «Компас-6» запланирован на первый квартал 2024 года.

Результатом деятельности всех подразделений компании «Тракс Восток Рус» стало увеличение доли рынка в сегменте «Компас-9» и «Компас-12» на 13 % по сравнению с 2022 годом. Всего за прошлый год было реализовано порядка 4000 грузовых автомобилей семейства КАМАЗ «Компас», в числе которых «Компас-5», «Компас-9» и «Компас-12». Доля машин «Компас» в сегментах грузовиков 7,5–12 тонн составила 21 %. «Компас-9» добавил 15 % к своей доле рынка.

Не менее продуктивным оказался год в плане сервисной поддержки клиентов. Более 140 официальных авторизованных сервисных партнеров «Компас» готовы оказать содействие компаниям, эксплуатирующим грузовики этого бренда, и обеспечить высококачественные услуги в сфере послепродажного обслуживания.



И АВТОБУСАМ, И ГРУЗОВИКАМ

В рамках Международного форума «Атом-экспо-2024» состоялась презентация универсальной аккумуляторной батареи, разработанной специалистами Росатома для общественного и коммерческого электротранспорта.

Применение батареи Росатома не требует существенных изменений конструктива транспортных средств. В зависимости от потребностей заказчика, аккумуляторная система оснащается универсальными батареями в количестве от 1 до 16 штук, что позволяет обеспечить различные комбинации параметров напряжения и емкости. Такая система поддерживает быструю зарядку. Емкость одной универсальной батареи может составлять 42,6 кВт·ч.

Корпус батареи выполнен из высокопрочного алюминиевого сплава, что обеспечивает снижение ее веса до 30 % (по сравнению с металлическим корпусом) и придает дополнительную защиту от механических повреждений. В основе батареи — аккумуляторные ячейки Li-NMC (литий-никель-марганец-кобальт) с плотностью энергии 260 ватт-час на килограмм. Сепаратор на основе оксида алюминия с керамическим покрытием обеспечивает высокий уровень безопасности при всех режимах эксплуатации батареи. Она оснащена системой термостатирования, что позволяет работать в климатических зонах России с температурным режимом от -40 до +40 °С. До конца года батареи пройдут испытания на заводских полигонах в составе транспортных средств.

■ Объем рынка новых грузовиков вырос в феврале 2024 года на 21 % в годовом сравнении, с 8640 до 10 432 ед., сообщают аналитики «Автостат Инфо», отмечая, что относительно январского показателя реализации (7707 ед.), продажи выросли на 35 %. Примечательно, что рынок грузовых ТС растет в сегменте иномарок. Объем продаж такой техники увеличился на 39 % февраль к февралю — с 5303 до 7355 ед. и вырос на 32 % с начала года, с 9414 до 12 464 ед. Сегмент российских машин сократился в феврале на 8 % в годовом сравнении с 3337 до 3077 ед. и показал 8-процентное снижение за январь-февраль с 614 до 5675 ед. В лидерах грузового рынка укрепляется Sitrak. Продажи у марки выросли в феврале на 55 % к прошлому году, то есть с 1477 до 2294 ед., что составило 22 % от всего рынка новых грузовиков. За первые два месяца в России было продано 3798 грузовиков марки Sitrak, на 54 % больше, чем годом ранее. КАМАЗ хотя и занимает второе место, продолжает терять в показателях реализации: на 19 % в феврале (с 2057 до 1661 ед.).

■ По данным статистики «Автостат Инфо», в России в феврале 2024 года было продано 8218 легковых коммерческих автомобилей, на 66 % больше, чем за тот же период прошлого года — 4940 ед. За январь-февраль рынок новых LCV показал прирост продаж на 53 % в годовом сравнении, с 9043 до 13 804 ед. Февральский показатель реализации легких коммерческих авто оказался выше январского значения, но не смог превзойти продажи декабря 2023 года — 10 374 ед. Статистика показывает сокращение продаж LCV-иномарок. В феврале снижение составило -26 % к прошлогоднему показателю (с 729 до 539 ед.), а в январе-феврале — минус 23 % (с 1247 до 958 ед.). Доля ГАЗ на рынке новых LCV выросла в феврале до 59 % (годом ранее — 57 %). При этом продажи автомобилей бренда выросли в годовом сравнении на 73 % с 2802 ед. Показатели реализации УАЗа в то же время увеличились на 76 % с 967 до 1705 ед., что составило 20,7 % от продаж на рынке LCV. На третье место вышел Sollers, реализовавший в феврале 674 машины, что соответствует 8,2 % от всего рынка.



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



28–31 мая 2024
Ждем вас! Стенд 412 (зал 14)



**авто
парк**
5 КОЛЕСО

**НАИБОЛЕЕ
ЗНАЧИМЫЕ
ВЫСТАВКИ В РФ
И ЗА РУБЕЖОМ**

АУТОМЕХАНИКА ASTANA 2024

Международная выставка запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобилей

17–19 апреля, МВЦ «Экспо», Астана, Казахстан

MININGWORLD RUSSIA 2024

Международная выставка машин и оборудования для добычи, обогащения и транспортировки полезных ископаемых.

23–25 апреля, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

SPBTRANSPORTFEST

Международный транспортный фестиваль

16–18 мая, Манежная площадь, Санкт-Петербург

СТТ ЕХРО 2024

Международная выставка строительной техники и технологий

28–31 мая, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

COMVEX 2024

Международная выставка коммерческого транспорта и технологий

28–31 мая, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

LOGISTICA EXPO

Международная выставка логистики, транспорта, складской техники и оборудования

28–31 мая, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

«УГОЛЬ РОССИИ И МАЙНИНГ»

Международная выставка технологий горных разработок

4–7 июня, Новокузнецк

CITYBUS

Российский автобусный салон

26–28 июня, ЦВК «Экспоцентр», Москва

«ИННОПРОМ-2024»

Международная промышленная выставка

8–11 июля, МВЦ «Екатеринбург Экспо», Екатеринбург



БОЛЬШЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Первого марта «Лизинговая компания «КАМАЗ» запустила новый финансовый продукт с увеличенной выкупной стоимостью, сниженными лизинговыми платежами в начале графика и возможностью уменьшения суммы договора лизинга при снижении ключевой ставки Банком России.

«Мы создали новую лизинговую программу, чтобы дать возможность нашим клиентам пополнять автопарки уже сейчас, не дожидаясь снижения ставки во втором полугодии», — прокомментировал генеральный директор АО «Лизинговая компания «КАМАЗ» Андрей Гладков.

Как пояснил глава компании, в рамках финансового продукта лизингополучатель имеет право на уменьшение общей суммы договора лизинга (размера лизинговых платежей) при снижении ключевой ставки Банком России. При этом уменьшение возможно, начиная с первого месяца (первого платежа по графику) с даты передачи транспортного средства лизингополучателю. Обратной же процедуры — увеличения суммы договора при увеличении ставки — не будет. «Мы заботимся о своих клиентах и их финансовом благополучии», — поделился Андрей Гладков.

Кроме возможности уменьшения суммы договора, новая программа интересна нулевым авансом, включением госсубсидии до 850 тыс рублей, увеличенной до 30% выкупной стоимостью, снижением по желанию клиента первых двух платежей на 60% и другими опциями. Подробную информацию о финансовом продукте можно получить в форме обратной связи на официальном сайте лизинговой компании.

ДЕБЮТ НА АМУРЕ

Команда Ural Motosport автомобильного завода «Урал» ярко, мощно, азартно представила новый спортивный автомобиль на российско-китайских зимних играх, а также с успехом покорил твердое бездорожье, участвуя в триальных заездах.

Впервые автомобиль «Урал» принял участие в масштабных международных соревнованиях. Российско-китайские зимние игры прошли в Благовещенске на берегу пограничной реки Амур 24–25 февраля. В первый день соревнований состоялись предварительные заезды экипажей.

Автозавод «Урал» представил на гонках свою спортивную новинку. На автомобиле «Урал-532301» с колесной формулой 8x8 установлена бескапотная кабина «Р», а также сварной наружный трубчатый каркас безопасности. Особенно зрелищным выдался второй день. Помимо преодоления спринтерской дистанции, уральскому грузовику предстояло справиться с искусственно созданными подъемами и неровностями на ледовой глади. Кульминацией водительского мастерства стало разрушение специально возведенной снежной стены.





СУРОВЫЙ МИР. НАДЕЖНАЯ ТЕХНИКА.



СТТ ЭКСПО

Главная выставка строительной техники
и технологий в России и Восточной Европе

Приглашаем посетить выставку СТТ ЭКСПО
28-31 мая 2024 г. МВЦ «Крокус Экспо» | Стенд F-110
(открытая выставочная площадка)

2700 м²

площадь стенда

41

машина

19

новинок

Промокод для регистрации на ctt-expo.ru для бесплатного посещения: EXСТТЗСХ

Горячая линия LiuGong:

8 800 101 77 79

liugongrussia.ru



Реклама. 16+

НАЗНАЧЕНИЯ



РИНАТ ФАТЫХОВ
Генеральный директор
компании BWG

Ранее Ринат Фатыхов возглавлял дилерскую сеть компании Thermo King, занимавшейся поставками коммерческого транспорта и холодильно-отопительного оборудования. Также руководил компанией, специализирующейся на поставках рефрижераторных установок SuperSnow. В должности генерального директора BWG он сосредоточится на достижении главной цели компании — занять лидирующие позиции в сфере дистрибуции грузовой техники. BWG продолжит развивать партнерские связи со странами Юго-Восточной Азии.



ПЕТЕР ХОЛДМАНН
Член правления ZF

Наблюдательный совет ZF Friedrichshafen AG с 1 мая этого года назначил 54-летнего д-ра Холдманна членом правления технологической группы. Петер Холдманн, получивший докторскую степень в области автомобилестроения в Рейнско-Вестфальском техническом университете Ахена, работает в ZF с 2000 года. После работы на руководящих должностях в подразделении «Технологии автомобильных шасси» в 2008 году он взял на себя ответственность за бизнес-подразделение «Модули шасси и системы шасси».



КРЕЙГ ААРОН
Финансовый директор
BorgWarner

Г-н Аарон присоединился к BorgWarner в 2007 году и занимал ряд должностей в области бухгалтерского учета, финансов, включая контролера, казначея и вице-президента по финансам в BorgWarner Morse Systems. До прихода в BorgWarner он работал в корпорации Federal-Mogul в качестве менеджера по работе с клиентами и в Deloitte & Touche LLP в качестве ведущего аудитора. Г-н Аарон получил степень бакалавра в Университете штата Мичиган и является дипломированным бухгалтером штата Мичиган.

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ СТАНОВИТСЯ СТАНДАРТОМ

Iveco инвестирует 600 млн евро в производство автобусов. Такие капиталовложения гарантируют, что автобусный бизнес останется в авангарде отрасли, считают в компании. Подразделение автобусного бизнеса стремится достичь выручки от 3 до 3,5 млрд евро к 2028 году и намерено увеличить масштабы бизнеса и оптимизировать операции, чтобы почти удвоить свою прибыльность по сравнению с 2022-м, достигнув 7–8% к 2028 году.

Электрификация становится стандартом в городском сегменте. С 2019 года Iveco Bus инвестировала 100 млн евро в индустриализацию городских автобусов. В Фодже (Италия) открыт завод по производству электробусов. В 2023 году портфель заказов Iveco на инновационный пассажирский транспорт вырос в 4 раза, компания выиграла несколько тендеров на поставку аккумуляторных автобусов в Нидерланды, Марсель, Рим, Турин. Следующим шагом будет инвестирование в разработку модульной электрической архитектуры, которая позволит снизить вес транспортного средства и увеличить запас хода.

Власти европейских городов стремятся увеличить долю общественного транспорта с низким уровнем выбросов, повсеместно заменяя дизельный парк экологичными альтернативами — электробусами. Доля городских автобусов с нулевыми выбросами должна к 2030 году составить 90%.



ГОНКА ЗА ЛИДЕРОМ

Журнал «5 колесо» и Центросоюз России проведут второй Всероссийский конкурс «Лидер мобильной торговли». Его основная цель — показать стране, насколько сегодня нужны и важны автолавки, а также люди, которые на них работают. В смотре также участвуют производители устройств и оборудования, повышающих комфорт рабочих мест в мобильных магазинах и фургонах, оборудованных кухней.

Конкурс проводится по шести номинациям: «Лучший экипаж автолавки», «Автолавки. Лучшее техническое решение», «Фудтрак: лучший дизайн и оснащение», «Лучший транспорт для e-commerce», «Перспектива года» и «Лучшее маркетинговое решение».

Впервые конкурс «Лидер мобильной торговли» прошел в 2023 году, в нем состоялись 50 участников из 16 регионов России. Торжественное награждение победителей состоялось в сентябре на ярмарочной площадке в Нижнем Новгороде, в рамках Международного форума «Кооперация: время, традиции, люди».

Прием заявок на конкурс «Лидер мобильной торговли — 2024» стартует в апреле, а победителей среди тех, кто создает такой транспорт, и тех, кто его эксплуатирует, объявят в октябре. Требования к оформлению конкурсных материалов содержатся в Положении о проведении конкурса, опубликованном на сайте 5koleso.ru.



AMBERTRUCK

СОВРЕМЕННЫЙ ЭФФЕКТИВНЫЙ СРЕДНЕТОННАЖНИК

JM

УСПЕЙТЕ КУПИТЬ AMBERTRUCK JM
ПО СПЕЦИАЛЬНОЙ ЦЕНЕ В «ААА ТРАКСЕРВИС»



ГАРАНТИЯ: 2 ГОДА ИЛИ 200 000 КМ
МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 20 000 КМ ИЛИ 1 ГОД

Технические характеристики

Полная масса	9390 кг
Колесная база	3815 мм
Двигатель	JX 4D30, дизельный
Рабочий объем	2892 см ³
Мах мощность	156 л.с. / 115 кВт
Мах крут. момент	440 Нм
Экокласс	4
Коробка передач	5-ступенчатая, мех.

Промтоварный фургон
4 650 000 р.

Изотермический фургон
4 790 000 р.

Рефрижератор с ХОУ
5 480 000 р.

Европлатформа
4 990 000 р.



+7(495) 777-77-36
www.aaa-ts.ru

aaa
траксервис

«ААА Траксервис» — Ваш надежный друг в решении любых транспортных задач.

Количество автомобилей в акции ограничено, цены действительны до 01.07.2024. Реклама.

ПЕРРОННАЯ МЕХАНИЗАЦИЯ

«ИДЕАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ НАЧИНАЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ» — ПОД ТАКИМ ЛОЗУНГОМ ПРОШЛА XI НАЦИОНАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ NAIS, ПОСВЯЩЕННАЯ НОВЕЙШИМ ТЕХНОЛОГИЯМ ДЛЯ АЭРОПОРТОВ, АВИАКОМПАНИЙ И АВИАПРЕДПРИЯТИЙ. В «КРОКУС ЭКСПО» ПОКАЗАЛИ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, АЭРОДРОМОВ И АВИАПАССАЖИРОВ > ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ > ФОТО АВТОРА

Выставка NAIS проводится в Москве уже 10 лет. В этом году в ней приняли участие свыше 110 компаний из 13 регионов России, Белоруссии, Ирана и Китая. Что мы можем делать сами, а что по-прежнему импортируем?

СКОРОСТЬ И КОМФОРТ

Весьма удачно приняла участие в XI выставке NAIS ГК «Современные транспортные технологии», представив автобусы для перевозки особо важных персон: «Газель City» и «Соболь NN», созданные на нижегородском предприятии «Луидор».

Автобус «Газель City» для обслуживания VIP-пассажиров в аэропортах

показывали и раньше, но на этот раз пассажирская машина экспонировалась с обновленным салоном. Для создания комфортных условий установлены кресла премиум-класса с регулируемым наклоном спинки, подголовниками и подлокотниками, салон оснащен пакетом высококачественных термо-, шумо- и виброизоляционных материалов, тонированными стеклами со светопропускаемостью 5%, розетками USB, Wi-Fi-роутером, модулем беспроводной зарядки, потолочным светодиодным освещением.

«Газель City» рассчитана на перевозку 12 человек. Рядом с водителем расположен стеллаж для багажа, который можно заменить на место для сопровождающего

лица. Низкий уровень пола и система килинга делают посадку и высадку через боковую двухстворчатую дверь более удобной. Высокий уровень потолка позволяет пассажирам без затруднений перемещаться по салону. На полу — влагостойкое нескользящее покрытие. Плавность хода обеспечивает задняя пневматическая подвеска, а большая площадь остекления позволяет пассажирам лицезреть окружающую обстановку.

Автобус приводится в движение 150-сильным турбодизелем Cummins ISF 2.8, работающим с 5-ступенчатой механической коробкой переключения передач, но, как пояснили представители ГК «Современные транспортные техно-





логии», завод-изготовитель планирует переходить на оснащение техники отечественным силовым агрегатом.

Что же касается «Соболь NN», то он предназначен для перевозки пяти-шести пассажиров: четыре человека могут разместиться в салоне, один — справа от водителя. Машина оборудована 149-сильным дизельным двигателем G31C разработки китайской компании Foton, пришедшем на смену 140-сильному Cummins 2.8 ISF. Трансмиссия — 6-ступенчатая механическая КП — является собственной разработкой инженеров ГАЗ и производится на предприятии «Нижегородские моторы». Двухрычажная передняя подвеска и задний мост типа «Спейсер» также являются для ГАЗа «групповыми продуктами».

По уровню комфорта «Соболь NN» ничуть не уступает «Газели City». Этому способствуют: ковровое напольное покрытие, двухзонная система климат-

1. Версия «Газель City» производства компании «Луидор» рассчитана на перевозку 12 пассажиров.
2. Автобус «Соболь NN» предназначен для перевозки четырех пассажиров в салоне и одного рядом с водителем.
3. МАЗ остается единственным на постсоветском пространстве предприятием, производящим специализированные автобусы для перевозки пассажиров в аэропортах.
4. Открытый четырехместный гольф-кар «Герда электро 3.4-4».



KAMAZ

KAMAZ-54901

- КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ КАБИНА ШИРИНОЙ 2,5 М С РОВНЫМ ПОЛОМ
- ЭКОНОМИЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ KAMAZ МОЩНОСТЬЮ 482 Л.С.
- МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА С СЕНСОРНЫМ ЭКРАНОМ И НАВИГАЦИЕЙ
- МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ ДО 120 000 КМ



КАМАЗ-ЛИЗИНГ

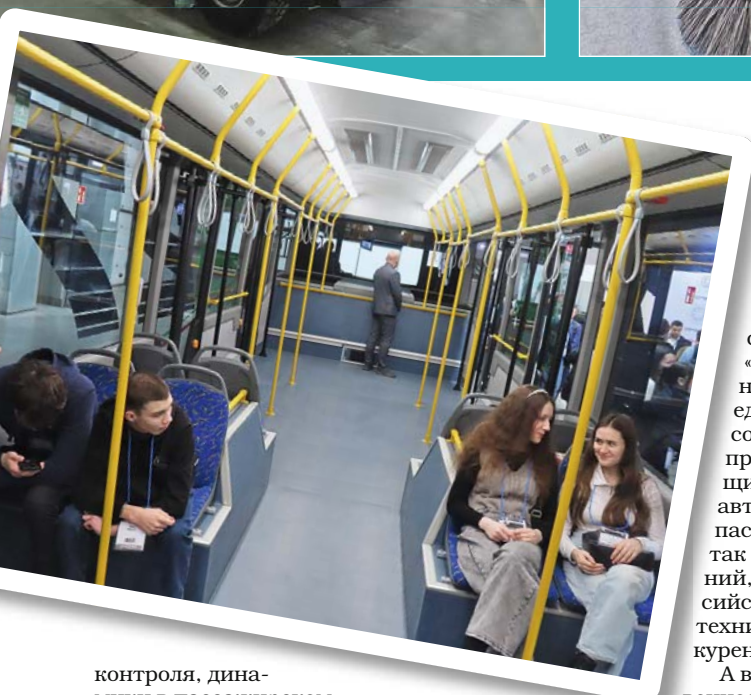
- АВАНС ОТ 0%*
- УМЕНЬШЕНИЕ СТАВКИ ЛИЗИНГА ПРИ СНИЖЕНИИ СТАВКИ БАНКА РОССИИ
- СНИЖЕННЫЕ ПЛАТЕЖИ В НАЧАЛЕ ГРАФИКА
- ВЫКУПНОЙ ПЛАТЕЖ ДО 30%
- СУБСИДИЯ ДО 850 ТЫС. РУБЛЕЙ

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

KAMAZ55
С НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА КАМАЗА

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



контроля, динамики в пассажирском салоне, а выдвижная боковая подножка с подсветкой облегчает посадку и высадку пассажиров в темное время суток. Словом, конструкторы «Луидора» предусмотрели все, чтобы высокопоставленные авиапассажиры уже в дороге могли подготовиться к плодотворной работе или, наоборот, отдохнуть и расслабиться.

Еще один дебют на выставке — перронный низкопольный автобус МАЗ-271047. 14,5-метровая новинка предназначена для перевозки 99 человек, однако в ее салоне всего восемь мест для сидения, остальным пассажирам придется ехать стоя. Вход в салон осуществляется через шесть двухстворчатых дверей — по три двери с каждой стороны. Сам автобус имеет футуристический внешний вид с большой площадью остекления. Под стать внешнему виду и оснащение автобуса. Видекамеры помогают водителю отслеживать обстановку в салоне и по внешнему периметру, при этом транспортное средство оснащено и обычными зеркалами заднего вида. Интересна и компоновка автобуса.

240-сильный двигатель, работающий в паре с 6-ступенчатой АКП, расположен за кабиной водителя. Передние колеса — ведущие. Кстати, и двигатель, и трансмиссия белорусского производства. Стоит добавить, что «Минский автомобильный завод» остается пока единственным на постсоветском пространстве предприятием, производящим специализированные автобусы для перевозки пассажиров в аэропортах, так что у китайских компаний, поставляющих на российский рынок аналогичную технику, есть достойный конкурент.

А вот научно-производственное предприятие «Герда», выпускающее свою продукцию на мощностях «Камышинского машзавода», представило на выставке четырехместный гольф-кар «Герда электро 3.4-4». Такой гольф-кар, благодаря бесшумному экологически чистому 5,1-сильному электродвигателю, вполне можно использовать как внутривозвездской транспорт, в санаториях, коттеджных поселках, гостиницах, а также в крупных аэропортах для перевозки трех пассажиров с небольшой ручной кладью. Электрическая машина способна развить скорость 30 км/ч, что для эксплуатации в аэропортах вполне достаточно.

ЧИСТОТА И ПОРЯДОК

Одну из значимых ролей в обслуживании аэродромов играют машины, предназначенные для уборки противобледенительной жидкостью после обработки воздушных судов и содержания в чистоте взлетно-посадочных полос. Для того, чтобы взлет и

посадка прошли без приключений, необходимо отсутствие на летном поле препятствий, посторонних предметов, мешающих рулению воздушных судов. Многофункциональную комбинированную дорожную машину (МКДМ) на шасси МАЗ-35350, оснащенную вакуумно-подметальным оборудованием турецкой компании Seksan, показало АО «Автобау». Особенность машины состоит в том, что ее можно использовать круглогодично. В зимнее время МКДМ используется для сбора противобледенительной жидкости и ее транспортировки к месту утилизации или переработки. В летний период на машину устанавливаются три щетки: центральная и две боковые, превращая ее тем самым в уборочно-подметальную. Оператор, в зависимости от убираемого смета, может регулировать силу всасывания, количество подаваемой воды и скорость вращения щеток. В случае необходимости МКДМ можно оснастить магнитной рейкой или отвалом.

Еще одну многофункциональную подметально-уборочную машину, модель RG8240, показала петербургская компания «Бродвей Регион Сервис». Полнофункциональная техника названа многофункциональной неспроста: летом машина используется для подметания, сбора и транспортировки в 1500-литровом баке крупного мусора и даже мытья крупных загрязнений, зимой — для уборки снега и антигололедной обработки дорог. При этом ширину подметания можно варьировать от 1700 до 2400 мм. Небольшие размеры: длина со щетками — 4320 мм, ширина — 1400 мм и шарнирно-сочлененная конструкция шасси позволяют использовать RG8240 в тех местах, где крупногабаритным машинам трудно будет развернуться. Преодолевать препятствия на дороге помогает гидростатический привод с бесступенчатой системой регулировки скорости вперед и назад. Четырехцилиндровый 2,2-литровый дизельный двигатель Perkins 404D-22 мощностью 47,6 л. с. позволяет машине двигаться со скоростью



1. Многофункциональная комбинированная дорожная машина на шасси МАЗ-35350.
2. Многофункциональная подметально-уборочная машина RG8240.
3. Электрический багажный тягач QE-25 можно использовать как на открытых площадках, так и в закрытых помещениях.
4. Прошедший восстановительный ремонт с использованием оригинальных запасных частей, багажный полноприводный тягач SCHOPF F59.

до 27 км/ч. Стоит добавить, что такие решения можно использовать не только для уборки аэродромов, рулежных дорожек и взлетно-посадочных полос, но и для очистки городских улиц, дорог, площадей, тротуаров и лотковых зон.

ГРУЗ В РАДОСТЬ

К самым распространенным аэродромным транспортным средствам относятся тягачи багажных или контейнерных тележек, различного аэродромного или складского оборудования. На выставке сразу обратил на себя внимание электрический багажный тягач QE-25, который можно использовать как на открытых площадках, так и в закрытых помещениях. Машина китайского производства оснащена электродвигателем мощностью 60 кВт и рассчитана на буксировку груза массой 32 тонны со скоростью 15 км/ч.

А вот немецкий багажный полноприводный тягач SCHOPF F59 новинкой назвать никак нельзя — он изготовлен 10 лет назад и в 2024 году выставлялся как прошедший восстановительный ремонт с использованием оригинальных запасных частей. Компактный 3,5-метровый тягач способен буксировать даже воздушные суда массой до 50 тонн. Это несмотря на скромную мощность в 78 л. с. турбированного дизельного двигателя Deutz TD 2011 L04I. «Восстановим старое как новое», — говорят в компании «АэроТрансТехника», представившей экспонат. Российские инженеры уверяют, что смогут найти выход из любой сложной ситуации. 🛑



KAMAZ

KAMAZ-65201

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ
32,5 Т



ВЕДУЩИЕ МОСТЫ
16 Т



ОБЪЕМ ПЛАТФОРМЫ
25 куб.м



КАМАЗ-ЛИЗИНГ

- АВАНС ОТ 0%*
- УМЕНЬШЕНИЕ СТАВКИ ЛИЗИНГА ПРИ СНИЖЕНИИ СТАВКИ БАНКА РОССИИ
- СНИЖЕННЫЕ ПЛАТЕЖИ В НАЧАЛЕ ГРАФИКА
- ВЫКУПНОЙ ПЛАТЕЖ ДО 30%

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

KAMAZ55
С НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА КАМАЗА

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



ДВАДЦАТЬ ЛЕТ ЗА ДВА ГОДА

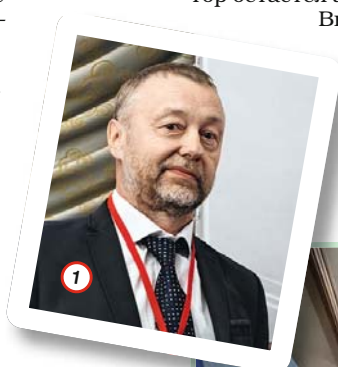
НАКОНЕЦ-ТО НА БОЛЬШОМ ФОРУМЕ АНАЛИТИКИ АГЕНТСТВА «АВТОСТАТ» — «АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК РОССИИ. ТРЕНДЫ И ПРОГНОЗЫ», ПО СУТИ, ПЕРВЫЙ БОЛЬШОЙ БЛОК АНАЛИТИКИ ПО ИТОГАМ ПРОШЛОГО ГОДА — КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ ПОЛУЧИЛ ШИРОКУЮ ПРЕДСТАВЛЕННОСТЬ, ДВЕ «СВОИ» СЕССИИ И НЕМАЛО СЛАЙДОВ В ОБЩЕЙ ПРЕЗЕНТАЦИИ ПО РЫНКУ. ЗАСЛУЖЕННОЕ, ДОЛГОЖДАННОЕ ВНИМАНИЕ К РАБОТЕ ПРОФЕССИОНАЛОВ. ЧТО Ж, ЦИФРА ЗА ЦИФРОЙ — ПРОЛИСТАЕМ ПРЕЗЕНТАЦИИ

› ОКСАНА ДЕМЧЕНКО › ФОТО АВТОРА

Практически накануне двухлетия СВО аналитика смотрелась особенно ярко. И как сравнение рынков мира, и как ощущение: «20 лет за 2 года», — так сказал директор «Автостата» Сергей Целиков, открывая форум. В 2022 году, напомнил он, примерно в те же даты, еще до рубежного дня 24 февраля, в том же пространстве состоялся форум, там были совершенно иные бренды и планы, ничто не предвещало грядущего успеха китайцев в России.

Все изменилось в одночасье, возник хаос без планирования и четкого видения, в страну хлынул неконтролируемый поток техники по разнообразным, серым всех оттенков, каналам... Дилерства закрывались и открывались сотнями, причем оба действия могли происходить параллельно. Дефицит первого момента удалось закрыть, а в конце 2023 года практически по всем сегментам рынка новой техники наметился избыток на складах. После суматохи и суесть горячие головы поостыли, пришло время оценок.

Уже понятно: наши новые партнеры, бренды и предприниматели Китая — совершенно иные в технических и управленческих компетенциях, менталитете, подходе к партнерству. «Легко идут на первый контакт и так же легко... исчезают. Легко дают обещания, а дальше — как угодно», — свел в два предложения свои наблюдения Сергей Целиков и передал слово коллеге Сергею Удалову, который предложил взглянуть на весь «шарик», где за прошлый год прибавилось 90 млн новых автомобилей. Очевидно, в первой сессии упор делался на легковой транспорт, но цифры и тренды стоит запомнить, они позже пригодятся.



ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Итак, продажи новой техники в РФ ставят наш рынок на скромное шестнадцатое место: после Ирана, перед Индонезией. Для оценки динамики внутри страны был предложен иной, чем обычно, масштаб: не сравнение с прошлым или позапрошлым годами, а ретроспектива до спокойного и довольно успешного в продажах 2019-го. Было такое время — до политических бурь, до пандемии. Если не привязаться к этой надежной «базе», сложно проследить взлеты и падения рынка без ошибок.

Взять хотя бы такие данные: грузовая техника без сегмента LCV — и этот сегмент. Динамика по годам совершенно разная! В 2019 году легкий коммерц показал продажи в 113 тыс. шт. — впереди была «дистанционка», рост сегмента электронной коммерции, массовый запрос на технику «последней мили»... Сейчас, зная все это и оглядываясь

назад, сложно назвать ростом 90 тыс. LCV, реализованных в 2023 году, хотя к году 2022 имеем +20%. Оценим теперь MCV+HCV: в 2019-м реализовано 81 тыс. единиц, этот уровень кажется стабильно средним, адекватным запросам до 2022 года. А вот продажи 143,7 тыс. в прошлом году — не просто высокие, они рекордные!

Сразу, на первой сессии, был поднят вопрос: куда развернется тренд в 2024 году в грузовой технике? Эксперты не сошлись во мнениях ни в этой сессии, ни в какой-то иной за день. Производители, дистрибьюторы, банки, лизинговые компании давали очень разные оценки по емкости рынка и по грядущей динамике, от неизбежного сокращения до такого же обязательного и обоснованного роста...

Как формируют рынок автомобильной техники факторы макроэкономики? На этот вопрос постарался ответить аналитик ПАО «Росбанк» Юрий Тулинов. Он отметил уверенный рост ВВП страны в минувшем году; неплохое состояние рынка труда — прирост реальных зарплат при пока что «намехах» на охлаждение рынка. И да, кадры дефицитны, безработица на минимуме, это верно фактически для всех отраслей. Отчасти потому кредиты — потребительские, авто, ипотека — медленно реагируют на рост ставки ЦБ; корпоративный сектор остается активен.

Вывод спикера: не стоит ждать скорого снижения ставки ЦБ, монетарный «стоп-кран» будут отпустить плавно, не ранее второй половины года в самом оптимистичном сценарии; неопределенности может добавить

ситуация с курсом рубля — он остается волатильным и малопредсказуемым, а его нынешняя стабилизация выглядит временной.

ЦИФРЫ РЕКОРДНЫЕ

125,7 тыс. средних и тяжелых грузовиков и еще 90,6 тыс. LCV (всего 250 тыс. с учетом пассажирской и грузопассажирской техники) — таков итог 2023 года в продажах новой техники, по версии «Автостата». Цифры рекордные, в них много внутренней неоднородной динамики.

В среднетоннажной технике доля российской продукции — 72%, Китаю принадлежит 21%; в крупнотоннажной почти зеркально — 66% за Китаем и 28% отечественного выпуска. При этом в среднем тоннаже по годам объемы продаж почти постоянны (без учета просадки 2022 года), так что взрывной рост целиком «заслуга» сегмента тяжелой техники: с 69 тыс. в 2022 году до 125,7 тыс. в прошлом 2023 году. И пятерки лидеров разные: в среднем тоннаже два верхних места за российскими брендами — это КАМАЗ «Компас» и «Газель Next»; в MCV+HCV на вершине удерживается КАМАЗ, все прочее занято марками из Китая.

Рынок остается крайне подвижным, прогнозировать дальнейшую динамику сложно. И все же в ходе сессии были выделены факторы роста и факторы стагнации. За дальнейший рост: объемы и логистика перевозок и новые маршруты, в т. ч. «Россия-Китай» с иным плечом поставки; национальные проекты 2024, в их числе «Безопасные качественные дороги»; иные госпрограммы, требующие технику — сельское хозяйство, восстановление и развитие новых территорий;



1. Сергей Удалов, исполнительный директор агентства «Автостат».



сохранение государственной поддержки автопрома.

Перечислить и тем более ранжировать факторы торможения рынка гораздо сложнее. Эксперты порой расходились даже в знаке: в плюс или в минус работает? Так, импортозамещение по идее фактор роста, но в короткой и средней перспективе — наоборот, провоцирует ряд сложностей. Есть и факторы, очевидные по знаку, но не по продолжительности и силе влияния, как санкции на запчасти и оборудование. Они могут быть в любой момент пересмотрены извне. А вот дефицит рабочей силы, особенно квалифицированной — это надолго, но такая стабильность вряд ли радует рынок.

Из сказанного следует прогноз продаж в 2024 году по версии «Автостата»: за базовый сценарий принят позитив, рост рынка. В среднем тоннаже ожидания по динамике выше, порядка +11%, в тяжелой технике +5%, зато от высокой базы прошлого года. Кстати, даже в пессимистичном сценарии «Автостата» сокращение продаж не присутствует, разве что нулевая динамика. Одна из причин — активность китайских поставщиков как ведущих по экспансии в РФ брендов, так и второй линии.

Олег Марков, ГК «СТТ», подхватил тему оценки рынка и предложил снова взглянуть на общемировую динамику, но уже применительно к коммерческой технике. Помните 16-е место России по объему за счет легковых автомобилей? Стоит переместиться в комтранс, и Россия

позиционируется уже иначе: мы «впереди планеты всей» по темпам роста за 2023 год и лидируем в Европе по объемам. Как отметил спикер, цифры взяты из ряда открытых источников.

То, что в грузовиках Россия в числе лидеров — не случайность, а свидетельство структурных перемен в экономике, смены маршрутов логистики, перераспределения грузов по видам транспорта. Не все тренды постоянные, порой они возникают как следствие экстренной расшивки «узких мест» — как подмена автомобильным транспортом железнодорожного из-за перегрузки определенных направлений, например.

Интересно, что этот спикер, независимо от «Автостата», взял для анализа длинную ретроспективу, и базовым оказался все тот же спокойный 2019 год. Этим базовый год вообще показал себя хорошо: его использовали на форуме многие спикеры, чтобы иллюстрировать тренды. Так, темпы роста по разным типам кузовов именно с 2019 года дают отчетливую картинку: шасси +12%, а вот тягачи +230%! Невозможно не ощутить разницу, правда? Это — отражение в продажах техники инфраструктурных проектов страны и ее новых больших строек.

Китай на рынке РФ: топ-7 марок в тяжелой технике обеспечили 90% продаж через 45 дистрибьюторов и представителей. Не всегда официальных в полном смысле. Не всегда у бренда есть полноценная структура представительства в стране. Не всегда уместно говорить о привычной схеме работы «бренд-дистрибьютор-дилеры»... Хаос двух последних лет в сочетании с иным менталитетом восточных коллег создали специфическую картину, которую в чем-то придется принять, а в чем-то отредактировать.

Трансформация впереди серьезная. Идти она будет на фоне высокой клю-

чевой ставки ЦБ, бьющей по лизингу; на двукратном росте утильсбора и взлете курса юаня.

Спикер задал себе и залу ряд вопросов, которые, по его мнению, получат практические ответы лишь со временем. Например, состояние складов новой техники в начале 2024 года: загрузка не просто полная, она избыточная. Склад самосвалов оценен спикером в 12+ месяцев продаж. Какими методами будет разгружаться склад, увидим в течение года. Одна из гипотез, и довольно надежная — это превращение дефицитного «рынка продавца» минувших двух лет в профицитный рынок покупателя. Спикер даже заказал нейросети Сбера портрет этого самого покупателя. Получилось ярко и странно, как все «нейро»: человек улыбается широко и несколько криво, при этом держит руки глубоко в карманах.

Комментируя этот «фоторобот», спикер отметил: клиент не нацелен на мгновенную сделку, он устал от маркетинговых обещаний при продаже. Клиент ждет иного: сильного сервиса, долгосрочных и стабильных отношений партнерства, дополнительных ценностей.

Как все «криво» в сервисе, спикер показал на примере цены ТО в дилерской сети одного китайского бренда: есть и +15–17% к средней цене, и –12–14% от того же значения. Получается, буквально каждый дилерский центр сам ставит цену, пока бренд увлечен лишь продажами техники. А зря: не цена и доступность техники в дальнейшем будут продвигать бренд на рынке, а поддержка, адаптация под клиента, прогнозируемая стоимость сервиса — весь комплекс решений для долгосрочного сотрудничества. Именно стабильность отношений, единые правила обслуживания в любой точке страны и гибкость в принятии решений — это политика ГК «СТТ», резюмировал спикер в финале.

Взгляд дилера в тематике продаж и сервисного обслуживания изложил Николай Соколов, «Альфаскан». Он рассказал, как при переходе с брендов ЕС на китайские дилер с опытом «испытал дискомфорт»: прежде работа строилась в идеологии Scania.

Что изменилось? Задав этот вопрос, в «Альфаскан» постарались ответить системно, для чего разделили действия на стратегические и операционные.

Стратегия, вот в чем сила и опыт глобальных брендов. Западные партнеры подробно объясняли своим дилерам, где и как работать, какую долю рынка занимать, чем привлекать и удерживать клиента. Бренды брали на себя обучение персонала дилеров. Увы, все перечисленное «ушло», нынешние китайские партнеры, практически независимо от бренда, не ведут стратегической работы. Более того, не имеют в указанном поле глубокого системного видения. Не занимаются репутацией бренда. Дилер вынужден брать на себя несвойственные функции.



но уже применительно к коммерческой технике. Помните 16-е место России по объему за счет легковых автомобилей? Стоит переместиться в комтранс, и Россия



1. Олег Марков, генеральный директор ГК «Современные транспортные технологии».

СТТ ЭХРО



Реклама ИНН 7743378236

ОСНОВА ВАШЕГО УСПЕХА

Главная выставка строительной техники и технологий в России

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

- Строительная техника и транспорт
- Производство строительных материалов
- Добыча, обогащение и транспортировка полезных ископаемых
- Запчасти и комплектующие для машин и механизмов. Смазочные материалы

Организатор



При поддержке



ctt-expo.ru

Получите бесплатный билет по промокоду **MPCTT8J**





«В течение пяти лет китайские бренды пойдут в стратегию, мы этого ждем, это наша перспектива», — предположил спикер. А пока ситуация сложная — «две хозяйки на кухне не уживутся», а вот нескольким дистрибьюторам (даже не дилерам!) в одном регионе уживаться придется. А еще в комтрансе сейчас «два состояния — нет автомобилей ни у кого или есть у всех». Это об отсутствии хоть какой-то ритмичности и согласованности в поставках.

Вывод? Коллапс сжатия рынка с последующей перестройкой легковой сегмент пережил относительно плавно. А комтранс, по оценке спикера, переживает сейчас шокера. В начале прошлого года наценка на технику была «космическая», в конце осталась нулевой рентабельность. На волне сверхприбылей в рынок ворвались «дикие» перекупы, затем они резко вышли из бизнеса. И все это — в 2023 году.

Свою оценку емкости рынка новой техники «Альфаскан» видит на уровне 80–90 тыс. единиц в год. Многие в продажах будут зависеть от ритмичности логистики, пока она «рваная, непрогнозируемая», что мешает нормально коммуницировать с клиентами.

Нет и маркетинга в сервисе. Дилер и эту работу взял на себя, используя наработки шведской системы, вплоть до корпоративных стандартов. Scania не допускала ценового демпинга в продажах и привлекала клиента через стоимость и комфорт владения.

Резюмируя сказанное, спикер назвал 2023 год потерянными для сервиса: цеха были заполнены внутренними заказами на предпродажную подготовку техники. В 2024 году пора вернуться к стандартам и стратегии. Снова научиться продавать полноценно и далее — так же полноценно поддерживать и обслуживать.

НИЗКОЕ РАЗНООБРАЗИЕ

Легкие коммерческие автомобили — особый сегмент рынка, в котором рост, как помним, очень условное понятие. +20% в прошлом году к низкой базе 2022 года не отражают реальности — дефицита, пока далекого от исчерпания. 90% продаж в сегменте приходится на российские марки, правда, к ним отнесен условно и Sollers: его успехи уже



заметны, третье место в бренд-листе, выше Lada, все еще не вернувшийся рынок долгожданный Largus.

На этом фоне сокращается еще и разнообразие по типам кузовов, фургоны «вывозят»

уже 49% рынка против

44% в 2021 году. Шасси/бортовой тип следом, тоже с ростом от 21 до 26% в аналогичном временном периоде и преимущественно на базе ГАЗ.

В структуре дилерских сетей картина иная, есть задел на будущее у Китая в виде доли 15%, есть поддерживающее присутствие Японии (14%), Кореи (10%).

Пожалуй, главный вывод этой короткой сессии — озвученные не раз высокие ожидания и дилеров, и клиентов по поводу «Ларгуса»: этот тип техники очень нужен рынку и остро дефицитен.

Прогноз на 2024 год предполагает, по версии «Авгостата», рост в 22% по базовому сценарию, это 110 тыс. автомобилей, то есть по-прежнему ниже рынка до СВО.

Вход на рынок, даже в сегмент дефицита — это долго, затратно и сложно. Таким опытом поделился Владимир Самарин, компания «БН Моторс». Речь о проекте продвижения на российский рынок на условиях крупноузловой сборки LCV-техники бренда BAW массой до 3,5 тонн.

Суть презентации: нет процедуры признания испытаний свойств и компонентов по китайским стандартам; проведение испытаний по европейским стандартам очень дорогое — порядка 15–20 млн руб.; затраты времени на сертификацию тоже солидные, 8–12 месяцев. Попытки маневрировать в пределах Таможенного союза выявили дополнительные проблемы. Например, оказалось, что в Белоруссии нет оборудования для проведения ис-

пытаний стекол, крепления сидений, ремней безопасности, защитных свойств кабин, вредных выбросов.

Идея принятия без повторной проверки стандартов и сертификатов китайских испытательных центров озвучивается и продвигается РОАД не впервые. Но, пожалуй, это было первое подробное изложение процесса с конкретным примером.

После такого яркого описания сложности «локализации», очень уместно звучал доклад по теме параллельного импорта от Виталия Воробьева, компания ZHZL. Речь

о параллельном импорте, в том числе легкой коммерческой техники и запчастей к «классическим» моделям вроде Fiat Ducato.

Отлаженная за два года схема включает как поставку техники, так и сервисную поддержку в последующей эксплуатации — для этого заключены договоры с партнерами по сервису и налажена схема с оплатой ремонтов страховыми компаниями-партнерами.

Позиция спикера выглядела взвешенной и обоснованной: параллельный импорт не зло, каким его в последнее время стали представлять. Однако важно доверить это непростое поле деятельности профессионалам, готовым работать долгосрочно и хеджировать риски для себя и конечного клиента. Для этого важно создать реестр добросовестных участников процесса, хотя бы по таким значимым товарам, как автомобиль.

По сценариям приобретения и владения техникой — есть заметный рост интереса к лизингу, и это тренд основательный и надолго.

Еще один длинный тренд — кадровый. Статистика проблем в тяжелой технике всех видов широко известна. Но есть подобные проблемы и в сегменте LCV. Отчасти они решаются при повышении уровня комфорта для водителя.



1. Виктор Пушкарёв, заместитель начальника отдела аналитики агентства «Автостат».
2. Наталья Плетникова, начальник управления развития продаж ГК «СТТ».
3. Алексей Подщеколдин, президент РОАД.
4. Максим Златокрылец, коммерческий директор автозавода «Москвич» и Дмитрий Костромин, вице-президент по продажам и маркетингу АВТОВАЗ.
5. Виталий Воробьев, компания ZHZL.
6. Владимир Самарин, компания «БН Моторс».

СТО EXPO



Реклама ИНН 7743378236

ВАШ КЛЮЧ К УСПЕХУ

Международная выставка запчастей,
послепродажного обслуживания
и сервиса

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва

cto-expo.ru

Получите бесплатный билет
по промокоду **MPCTEND**



Разделы выставки:

- Запчасти и компоненты
- Оборудование для диагностики и ремонта
- Аксессуары и тюнинг
- Аккумуляторные батареи и электроника
- Масла, жидкости и смазочные материалы
- Телематика, IT-решения и ПО

Организатор



Соорганизатор



При поддержке



СДЕЛАНО В РОССИИ

НА ВДНХ ПРЕДСТАВИЛИ НОВИНКИ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА. ЭКСПОЗИЦИЯ, ОРГАНИЗОВАННАЯ В РАМКАХ ВЫСТАВКИ-ФОРУМА «РОССИЯ», БЫЛА ПОСВЯЩЕНА ДНЮ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, КОТОРЫЙ ОТМЕЧАЕТСЯ В ФЕВРАЛЕ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА

На открытой площадке главного выставочного комплекса страны показали не только модели, которые уже освоены заводами, но и перспективные разработки, готовящиеся к серийному производству. Хотя наше издание специализируется на коммерческом транспорте, начну обзор с легковых автомобилей. Именно здесь наблюдается, мягко говоря, некоторый недостаток по моделям вообще и по новинкам в частности. Главный на сегодня игрок по выпуску отечественных легковушек, АВТОВАЗ, выставил весь модельный ряд. Пожалуй, впервые посетители могли увидеть и рассмотреть будущую новинку российского рынка, Lada Aura. В основе машины — удлиненная на 250 мм Lada Vesta. Под капотом — мотор 1.8 Evo мощ-

ностью 122 л. с., который работает в паре с вариатором китайской фирмы WLY.

Всех проходящих на выставку встречала экспозиция московского автозавода «Москвич». Предприятие показало на домашней площадке хорошо известные модели, в основе которых лежат изделия китайского бренда JAC. Интересно, что по итогам 2023 года продано 15 313 «Москвичей» при объеме производства 31 000 машин.

Честь легких коммерческих грузовиков защищал полноприводный пикап Sollers ST6. Автомобиль является новинкой российского рынка. Машину производят в России с конца 2023 года. Автомобиль грузоподъемностью 900 кг комплектуется бензиновым и дизельным мотором мощностью 176 и 136 л. с.

Среди тяжелой техники выделялся фронтальный погрузчик «Кодар 300 К». Завод в Забайкальском крае, который его производит, запустили в 2020 году. Специалисты полагают, что у погрузчика большие перспективы: начиная от работы в сфере ЖКХ, и до лесной промышленности. Машина может оснащаться большим спектром навесного оборудования. Двигатель у погрузчика белорусский, Д-245.5 мощностью 80 л. с., максимальная грузоподъемность машины — 3000 кг.

Прицепную технику представил подмосковный машиностроительный завод «Тонар». Он показал самосвальный трехосный полуприцеп для перевозки нерудных материалов, «Тонар-95892». Модель вышла на рынок в 2020 году. Объем кузова — 33 м³, полная масса — 37 500 кг.





1



2



3



4



5



6



7



8



9



Рама выполнена из особо прочной стали марки 09Г2С. Толщина полки лонжерона — 10 мм. В ходовой части используется трехосная тележка. Оси, кстати, собственного производства с барабанными тормозами. Рядом расположился полуприцеп-рефрижератор «Тонар-97861». Полная масса — 38 989 кг, объем кузова — 87 м³. Он также оснащен осями собственного производства.


Ставропольский завод автоприцепов выкатил для показа на ВДНХ штор-

ный магистральный четырехосный полуприцеп СЗА-925313. Грузоподъемность — 40 400 кг. После ухода из России известных европейских брендов прицепной техники, «шторник» из Ставрополя смог восполнить пробел в этом сегменте подвижного состава. Модель оснащена современной сдвижной крышей для верхней загрузки. Первая ось — подъемная, управление — из кабины тягача.

Ярким оранжевым пятном выделялась продукция Смоленского завода КДМ. Предприятие выпускает технику для уборки дорог, а также мусоровозы. Продукцию завода можно увидеть во всех уголках России. На выставке были представлены сразу две комбинированные дорожные машины, которые сделаны на базе грузовиков КАМАЗ; ЭД-405 и КДМ-600. Машины позволяют убирать дороги круглогодично и имеют в своем арсенале пескорозбрасывающее оборудование, бак для внесения жидких реагентов, а также мощную поливомоечную составляющую.

Шарнирно-сочлененные энергонасыщенные тракторы представили «Ростсельмаш» и «Петербургский тракторный завод», модели «Ростсельмаш-2400»

и «Кировец К-7М». У обоих мощность двигателя свыше 400 л. с., что позволяет сельхоз-гигантам трудиться не только в полях, но и при разработке залежных земель и транспортных работах.

Небольшая экспозиция не рассказала обо всех российских предприятиях, которые производят отечественную автотехнику, но с некоторыми брендами можно было познакомиться более подробно. Собственно, философия ВДНХ всегда состояла в демонстрации достижений отечественной промышленности. Отраднo, что традиция ознакомления с автотехникой, которая, говоря по определению Минпромторга РФ «Сделана нами», на ВДНХ не потерялась. Особенно сейчас, когда к машиностроению с надписью made in Russia на шильдике уделяется повышенное внимание. 

1. Часть легких коммерческих грузовиков защищал пикап Sollers ST6.

2-3. Колесный трактор «Ростсельмаш-2400». Гигант может работать при разработке залежных земель и транспортировке грузов.

4. Фронтальный погрузчик «Кодар 300 К». Завод в Забайкальском крае, который его производит, запустили в 2020 году.

5. Комбинированная дорожная машина ЭД-405 произведена в Смоленске.

6. Ставропольский завод автоприцепов представил шторный магистральный четырехосный полуприцеп СЗА-925313 грузоподъемностью 40 400 кг.

7-8. МЗ «Тонар» показал самосвальный трехосный полуприцеп для перевозки нерудных материалов — «Тонар-95892» и полуприцеп-рефрижератор — «Тонар-97861».

9. «Петербургский тракторный завод» и его «Кировец К-7М».

Автомобильные грузоперевозки — это одна из самых динамично развивающихся отраслей экономики России. В третьем квартале 2023 года вместе с рекламной сферой и машиностроением транспорт возглавил список наиболее перспективных отраслей малого и среднего бизнеса. Обороты компаний выросли на 13%, число новых зарегистрированных фирм-грузоперевозчиков превысило количество ликвидированных компаний в 1,9 раза год к году.

РАБОТЫ БУДЕТ БОЛЬШЕ

В соответствии с данными исследовательского агентства M.A.Research, по итогам 2023 года объем

рынка автомобильных грузоперевозок вырос на 30,6% за счет увеличения тоннажа и дальности перевозок, а также из-за повышения тарифов на доставку грузов. В 2023-м российские перевозчики активно расширяли рынок и, прежде всего, во внутреннем сообщении. Увеличившийся в 2022 году товарооборот с Грузией, Арменией и Казахстаном замедлился, зато вырос со странами Средней Азии, Белоруссией и Китаем. Генеральный директор транспортной компании Delko Санджар Ашуралиев, подводя итоги года, отметил, что на внутреннем рынке в минувшем году наблюдалось сокращение количества транспорта, но в то же время число рейсов увеличилось. Наибольшим спросом пользовались перевозки на дальние расстояния. Эти обстоятельства заста-

НАКЛАДНАЯ ЗАЕДЕТ В ЦИФРУ

ЦИФРОВАЯ РЕВОЛЮЦИЯ В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ НАЗРЕВАЕТ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ. НО ДЛЯ ЕЕ СВЕРШЕНИЯ НЕ ХВАТАЕТ СЕТЕВОГО ЭФФЕКТА, КОГДА ИМЕЕТСЯ ДОСТАТОЧНАЯ ПЛОТНОСТЬ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ И ЗАКАЗЧИКОВ. КРОМЕ ТОГО, ДЛЯ НИСПРОВЕРЖЕНИЯ СТАРОГО «БУМАЖНОГО РЕЖИМА» ПОНАДОБИТСЯ НАДЕЖНОЕ ОРУЖИЕ — ДОСТУПНОЕ И НАТИВНОЕ ПО, КОТОРОЕ ОБЪЕДИНИТ УЧАСТНИКОВ РЫНКА И СОЗДАСТ РАВНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ И КОНКУРЕНЦИИ > АЛЕКСАНДР РОЖКОВ > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

вили ритейлеров активно создавать собственные автопарки. Возросло число грузоперевозок в Краснодарский край, Ставрополье и республики Северного Кавказа. Руководитель отдела внутрироссийского сервиса Stalographic Александр Федоров рассказал, что в 2024 году рынок ожидает дальнейшая цифровизация перевозок. По его мнению, увеличивается доля компаний, которые полностью переходят на электронный документооборот. Огромный интерес к отрасли стал проявляться со стороны инвесторов на фондовой бирже. В качестве примера можно привести автомобильного FTL-перевозчика Globaltruck, акции которого за последние месяцы продемонстрировали стабильный рост в рейтинге РБК-100.

По ежегодному рейтингу транспортно-логистических компаний России за 2023 год, опубликованному Main Transport, ГК «Деловые Линии» стала безоговорочным лидером с выручкой 75 195 622 тыс. рублей (прирост — 26%). Компания СДЭК приплюсовала 15% в выручке (общая сумма выручки — 25 228 035 тыс. рублей). На третьем месте системообразующий перевозчик ПЭК с ростом выручки 2% (общая сумма выручки — 25 209 549 рублей).

Огромное влияние на рост логистики продолжают оказывать маркетплейсы. Согласно исследованию Strategy Partners, объем электронной коммерции в 2023 году увеличился на 42% по сравнению с предыдущим годом. Это означает, что количество обработанных заказов через интернет значительно возросло, подтверждая растущую популярность онлайн-покупок.

В 2023 году стоимость логистических услуг в среднем выросла на 40–45%. Рост себестоимости логистики объясняется увеличением цен на топливо, запчасти и комплектующие, а также на услуги транспорта. Помимо этого, необходимо учитывать рост заработной платы грузчиков и водителей. Вместе эти факторы существенно влияют на стоимость и вызывают повышение требований к качеству и скорости доставки со стороны клиентов.

ЗАЧЕМ ОЦИФРОВЫВАТЬ ЛОГИСТИКУ

Цифровизация, включая автоматизацию, информационные потоки и искусственный интеллект (ИИ), предоставляет множество возможностей для повышения

эффективности, снижения затрат и повышения уровня обслуживания в секторе автомобильных грузовых перевозок, отмечается в исследовании, проведенном учеными Стокгольмской школы экономики в 2021 году. В этой аналитической работе подчеркивается, что цифровизация позволит разрабатывать новые услуги и продукты внутри самой отрасли, что в свою очередь значительно увеличит полезный пробег, будет способствовать сокращению холостого пробега и откроет новые возможности для мониторинга и финансовой прозрачности. Основное преимущество от внедрения заключается в снижении себестоимости перевозки примерно на 8–10%. Цифровизация влияет и на скорость доставки. Новые инструменты должны сократить сроки доставки грузов на 15–20% и значительно повысить общую эффективность перевозчиков в будущем. Важнейшие инновации включают использование искусственного интеллекта, блокчейна, облачных технологий, роботизированной автоматизации процессов и интернета вещей.

Вопрос внедрения цифровизации в грузоперевозки созрел до уровня важнейшей стратегической задачи экономики России, так как применение цифровых технологий является жизненно важным условием дальнейшего развития транспортно-логистической отрасли, необходимым для наращивания объема производства и увеличения эффективности рабочих процессов. Кроме того, цифровизация стимулирует конкуренцию и способствует конкурентоспособности отечественных перевозчиков, совершенствует автоматизацию.



снижает общие затраты и повышает прозрачность участников рынка.

ИГНОРИРОВАТЬ УЖЕ НЕЛЬЗЯ

Как и любой другой транспортный сектор, отрасль автомобильных грузовых перевозок находится под пристальным вниманием государства. В распоряжении Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» говорится о том, что процесс цифровизации транспортной отрасли замедлен в связи с большим разрывом между крупными и иными компаниями, а также органами власти. Средний уровень цифровизации демонстрируют секторы перевозок пассажирским транспортом общего пользования в городах, грузоперевозок автотранспортом и грузовой логистики в целом. Основными барьерами цифровизации отрасли являются: нехватка специализированных кадров и финансовых ресурсов, неэффективные стандарты и нормативно-правовое регулирование, в том числе в части электронного документооборота и предоставления государственных услуг, низкий приоритет цифровой трансформации для многих участников транспортного рынка. Поэтому необходимо добиваться большей эффективности этой важнейшей сферы. Настало время, когда игнорировать цифровизацию уже нельзя, так же как невозможно отрицать технический прогресс и связанные с ним преимущества, которые повышают эффективность, устойчивость, надежность и скорость цепей поставок.

КАК И ЛЮБОЙ ДРУГОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СЕКТОР, ОТРАСЛЬ АВТОПЕРЕВОЗОК НАХОДИТСЯ ПОД ПРИСТАЛЬНЫМ ВНИМАНИЕМ ГОСУДАРСТВА

В ТЕНИ — БОЛЬШИНСТВО

По данным «СПАРК-Интерфакс», сегодня в России функционирует около 45 тыс. компаний, предоставляющих услуги по грузоперевозкам, примерно 90% из них — это малые и микропредприятия, а количество крупных и средних не превышает 600. И при этом, по информации ФНС, в прозрачной зоне контроля находится всего лишь 30% участников рынка.

О том, что основная часть российских грузоперевозчиков находится в теневой зоне рынка, также свидетельствует опрос, проведенный Ассоциацией «Национальные системы управления» (АНСУ) среди 120 компаний-грузоперевозчиков. Тема опроса — актуальность применения цифровых технологий. Результаты исследований были представлены в МИЦ «Известия» в рамках конференции «Рынок грузовых перевозок: как повысить цифровизацию отрасли и сделать перевозки дешевле?».

Экспертиза АНСУ показывает, что основная масса рынка — это более 40 тыс. средних и мелких перевозчиков, в лучшем случае используют для своих операций устаревшие методы учета и самые простые программы, такие как Excel-таблицы или CRM-системы и, кроме того, многие из них до сих пор предпочитают бумажные носители. Примерно 70% опрошенных компаний в настоящий момент ведут учет своей деятельности в классической программе Excel, а взаимосвязь с грузоотправителями осуществляют с помощью электронной почты и популярных мессенджеров. Из числа опрошенных на приобретенном программном обеспечении работают 25% компаний, а 5% — на разработанном самостоятельно. Данные программные продукты зачастую не соответствуют современным требованиям. Расходы на их эксплуатацию низкие, но несовершенство, как известно, порождает множество рисков, например, уязвимость для ошибок и незащищенность от злоумышленников. Использование подобного ПО создает серьезные препятствия для интеграции с программным обеспечением и базами данных грузоотправителей. И таких компаний-перевозчиков больше половины от общего числа



опрошенных. Это отрицательно сказывается на конечной стоимости перевозок, ухудшает конкурентоспособность и увеличивает издержки. В итоге стоимость товаров для населения возрастает.

Несмотря на уход иностранных компаний с рынка логистики и политику импортозамещения, 7% грузоотправителей, по данным АНСУ, все еще используют иностранное логистическое ПО, что связано с существенными рисками относительно безопасности информации. Стоит также сказать о посредниках между грузоотправителями и перевозчиками. По результатам опроса, 54% производственных предприятий предпочитают отдавать транспортные перевозки на аутсорсинг, чтобы не работать с большим числом перевозчиков и не утруждать себя излишними усилиями по поиску грузовиков. Этот подход также чреват определенными рисками, связанными с ответственностью посредников и прозрачностью взаимодействия.

С сентября 2022 года для грузоперевозчиков запущена система электронного документооборота — Государственная информационная система электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД). Казалось бы, что возможность использования этой системы позволит участникам рынка ускорить процесс оформления и обмена документами, сократит время и расходы на бумажную волокиту, упростит взаимодействие с контрагентами и контролирующими органами. Но для большинства перевозчиков ГИС ЭПД пока бесполезна из-за отсутствия специализированных программ и использования устаревшего ПО. Еще более поразительный факт отмечает АНСУ: 43% опрошенных ответили, что ничего не знают о планах об обязательном внедрении ГИС ЭПД для грузоперевозчиков. А 57% респондентов и вовсе не готовы делиться информацией о перевозках с государством, потому что, по их мнению, закрытая коммерческая информация может попасть к конкурентам, взаимодействие с данной системой потребует дополнительных затрат и может привлечь нежелательное внимание со стороны контролирующих органов.

Ранее минтранс отмечало, что с конца 2024 года требование о передаче информации в ГИС ЭПД будет обязательным для всех участников рынка. А тем перевозчикам, которые уже работают с помощью цифровых программ, рекомендуется провести экспресс-анализ применяемого ПО. Оно должно быть отечественным, функциональным и совместимым с программным обеспечением операторов ГИС ЭПД. Необходимо отметить, что на рынке уже действует ряд российских разработок, отвечающих вышеперечисленным требованиям к цифровизации отрасли перевозок.

Таким образом, основными причинами сложившейся ситуации является отсутствие оптимальных правил цифровизации и регламента взаимодействия участников. К тому же не последнюю роль играет и отставание отечественного ПО от требований и сложных задач российского рынка грузоперевозок, согласны эксперты, прокомментировавшие эту тему в ходе конференции в МИЦ «Известия». Исполнительный директор общественной организации «Опоры России» Андрей Шубин выступил в защиту опрошенных перевозчиков и сказал, что в РФ практически отсутствует специализированное логистическое ПО, что препятствует внедрению цифровизации. С другой стороны, не готова сама отрасль, если 40% ее участников даже не слышали о планах государства по введению ГИС ЭПД. Соответственно, надо делать вывод, что у нас не работают отраслевые союзы, а общественные организации не доносят до участников рынка позицию государства. Но, несмотря на отсутствие готовности отрасли, переход на ГИС ЭПД, по мнению эксперта, все же неизбежен. И особенно сложным он будет для малого бизнеса и микропредприятий.




Генеральный директор Института логистики и управления цепями поставок Игорь Прохин рассказал о том, что в настоящее время никто из перевозчиков жестко не выступает против цифровизации.

«Все, в общем-то, за. Но здесь другая история — никто пока не смог к этой индустрии подобрать ключик. Технологическая революция в логистике назрела уже очень давно, но нигде в мире, не только в России, она еще не случилась, потому что никто не смог достичь того, что называется сетевым эффектом, когда имеется достаточное количество исполнителей и заказчиков». И тем не менее, объективные причины есть, и эта самая революция назрела и рано или поздно случится, считает эксперт.

Директор по развитию бизнеса компании «Яндекс» Алексей Федотов считает, что любые ограничения, в том числе в отношении ПО, минимизируют необходимую для успешного развития рынка конкуренцию. Участники рынка должны сами решать, что им делать, и не бояться брать на себя ответственность.

«В момент запуска ГИС ЭПД для крупного, среднего и мелкого бизнеса должны быть готовые решения, которые уже интегрированы и протестированы, к тому же они также должны быть доступны для участников рынка. Это очень важно. Поэтому с вводом полноценного ГИС ЭПД скорость перехода рынка к цифровизации вырастет в разы», — полагает эксперт.

ПОЖИВЕМ — УВИДИМ

В России во все времена все новое всегда воспринималось неоднозначно. Кто-то, и их поначалу было всегда меньшинство, стремился сразу обуздать прогресс, включая последнюю скоростную ступень на тернистой дороге нововведений. Другие, их всегда большинство, с опаской поглядывали с обочины и говорили: «Поживем — увидим». Примерно то же самое можно сказать и о российском варианте «революционной ситуации». Однако авангард отрасли, как утверждают аналитики, давно осознал, что по старинке, по мощной бумагой дороге к светлому будущему проехать на тяжелом грузовике практически невозможно. Хочешь быть прибыльным — вставай на современные цифровые рельсы, и только в этом случае возможен успех. Но, чтобы реально его добиться, недостаточно усилий меньшинства, потому что для полноценного развития необходима оптимизация и цифровизация всей отрасли целиком. К тому же сопротивляться прогрессивным изменениям в лице цифровой трансформации уже во всех отраслях экономики скоро будет чрезвычайно сложно, особенно в сфере логистики. 

ПОПАСТЬ В КАДРЫ

СТРАТЕГИЯ РОСТА КРУПНОЙ КОМПАНИИ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛЕННОСТИ ПЕРСОНАЛА. В РОССИИ ПЛАНИРОВАНИЕ ШТАТА СОТРУДНИКОВ НА 3-5 ЛЕТ И БОЛЕЕ СТАНОВИТСЯ ОСНОВОЙ КАДРОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ. НА ПРИМЕРЕ ВЕДУЩЕГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ РАЗБИРАЕМСЯ, КАК СОВРЕМЕННЫЙ БИЗНЕС ВКЛАДЫВАЕТСЯ В ЛЮДСКИЕ РЕСУРСЫ > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО КОМПАНИИ UMG



Последнее время мы все чаще обсуждаем дефицит кадров. Сейчас на рынке соискателя есть трудности при поиске, и мы говорим, что сроки подбора кадров растягиваются. О том, какие профессионалы сейчас востребованы в машиностроении, как растить своих специалистов, поговорили с руководителем направления развития персонала компании UMG Еленой Залеской.

— Не секрет, что спрос на персонал, особенно рабочих профессий, достаточно высокий, а предложение низкое. Какими путями вы привлекаете людей на свои площадки?

— Действительно, сейчас спрос опережает предложение на рынке труда, особенно по производственным профессиям. Также многие соискатели имеют более низкий уровень квалификации, чем необходимо. Работодателю приходится подстраивать работника под свои производственные задачи, доучивать людей через программы дополнительного обучения и наставничества. Рынок сегодня диктует свои условия. Мы решаем эту проблему. В 2023 году инициирован проект создания единого учебного центра UMG СДМ. Его основная задача — обеспечить заводы персоналом требуемого уровня квалификации для реализации производственных задач. А если к нам приходит ученик, то это вообще приобретение квалификации внутри бизнеса. Территориально учебный центр организуется в рамках развития завода «Тверской экскаватор», флагманской производственной площадки UMG. Главный акцент сделан на рабочие специальности: сварщики, операторы станков с ЧПУ, слесари. Получая с рынка специалистов, мы готовы вкладывать в их обучение, доучивать до того уровня умений и навыков, который требуется нам.

Большое внимание мы уделяем работе с молодежью. Работаем с подрастающим поколением, начиная со школьной скамьи — общаемся с детьми в подшефных школах, участвуем в региональных и государственных программах. Приведу в пример дни открытых дверей, когда наши заводы приглашают к себе школьников — тех, кто уже сейчас интересуется выбором будущей профессии.

В таком же ключе мы работаем с ссузами и вузами. Во всех регионах присутствия заключены договоры

о сотрудничестве с профильными учебными заведениями по востребованным у нас специальностям.

Работая с колледжами и техникумами, мы подразумеваем возможность развития карьерной траектории для ребят. Ведь начальная рабочая специальность — это далеко не конечная точка в карьере. Мы даем молодым специалистам возможность продолжить свое образование в профильном вузе после прихода к нам на завод. Высшее образование стимулирует карьерный рост: сначала рабочий, потом инженер, мастер, затем начальник производства — таких примеров много. Молодым специалистам, которые готовы развиваться дальше, мы рады предложить особые условия.

— Вы упомянули сотрудничество с вузами. Расскажите, как обстоят дела с предложением по инженерным специальностям?

— Начну с того, что выпуск студентов в российских вузах не покрывает всей потребности, студенты по нашим направлениям очень востребованы в отрасли, ведь UMG далеко не единственный работодатель на рынке. И здесь наша задача привлечь как можно больше ребят. На это работает специальная программа «СДМ.PRO Стажировка». Она направлена на привлечение, отбор, профессиональную адаптацию и закрепление молодых специалистов на производственных площадках UMG. Мы приглашаем студентов старших курсов, обучающихся по специальностям, востребованным на предприятиях компании, и выпускников пройти стажировку на производственных площадках UMG. Там ребята решают реальные бизнес-задачи, получают практический опыт. При этом со студентом заключается трудовой договор, он получает на время стажировки заработную плату, по сути, становится полноценным сотрудником.

Мы начинали эту программу с вузами, но далее мы увидели заинтересованность и у учащихся техникумов и колледжей. Следовательно, пул участников «СДМ.PRO Стажировки» был расширен. После таких программ порядка 70% молодых специалистов трудоустраиваются у нас.

— Какова сейчас доля молодых специалистов в компании UMG? Сложно ли их удерживать?

— Ежегодный прирост молодых специалистов порядка 20%. Если мы говорим о составе молодых специалистов в целом по компании, то их доля составляет более 30%. Да, есть текучка, особенно в первый год приема на работу. Поработав на производстве, ребята понимают, что есть альтернатива: рядышком можно заработать больше, например менеджером в салоне соевой связи или барменом. При этом они не понимают долгосрочной перспективы.

Неудивительно, что год после трудоустройства для команды HR становится вызовом. Здесь нашим преимуществом является расширенный сопакет, включающий поддержку молодых семей, медицинскую страховку, дотацию на питание, программу оплаты релокации и другое — все это является дополнительной мотивацией для новых сотрудников.

— Какие возможности есть у молодых специалистов для совершенствования своих компетенций?

— Как ранее упоминалось, у нас есть программы поддержки и адаптации молодых специалистов. Если мы говорим о направлении развития компетенций, следует упомянуть программу развития кадрового резерва — «СДМ.PRO Лидер». Проект способствует выявлению и развитию потенциальных молодых специалистов, которые в среднесрочном и долгосрочном периоде могут стать будущими руководителями. Подготовка рассчитана на год, в нее входят не только обучающие



мероприятия, где тренеры и внутренние эксперты читают курсы для молодых специалистов, но и практика. Ребята выполняют индивидуальные проекты улучшений на рабочем месте, проходят стажировку на производстве, участвуют в командных проектах. Главное для вступления в программу — мотивация участника, желание развивать карьеру.

— Какова эффективность программы развития кадрового резерва?

— Мы подходим к организации и проведению программы очень тщательно. Если в начале в «СДМ.PRO Лидер» заявляется 100 человек, то к финишу приходят лишь 15. На всех этапах проводятся оценочные сессии для участников, обратная связь по результатам с руководителями участников и кураторами программы, после каждого этапа идет отбор. Все финалисты включаются в кадровый резерв на целевую должность и, согласно утвержденным внутренним регламентам, получают назначения. Программа в таком формате проходит уже третий год и ребята, ставшие финалистами в прошлом году, принимают активное участие в коммуникационной кампании для нового этапа привлечения сотрудников.

Отмечу, молодежи важно быть причастной к процессам, происходящим на предприятии, иметь возможность открыто высказать свою точку зрения. Поэтому сильным инструментом, способствующим удержанию и вовлечению молодых сотрудников, является работа молодежных объединений и советов. Они действуют на каждом заводе, и туда включаются все ребята, желающие принимать активное участие в жизни завода, в волонтерских, спортивно-массовых и культурных мероприятиях. Все это происходит под эгидой управления по работе с персоналом и поддержкой руководства предприятий. Причем если речь идет о спортивных мероприятиях, то мы приглашаем и студентов, учащихся, организовываем совместные «Спартакиады». Это идет нам в плюс для того, чтобы привлекать новые силы. 🇷🇺





БЕЗ ТУРИНА

КОМПАНИЯ IVECO УШЛА, НО «АМТ» ОСТАЛАСЬ. РАССКАЗЫВАЕМ, КАК ПРЕДПРИЯТИЕ ИЗ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗОБНОВИЛО ВЫПУСК ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ И ЧЕМ ДОПОЛНИЛО СВОЙ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПРОЦЕСС > НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ > ФОТО АВТОРА

Постепенно начинают работать закрывшиеся после февраля 2022 года российские автозаводы. У совместных предприятий появились новые владельцы, наладились альтернативные поставки, взамен изделиям ушедших с российского рынка иностранных производителей.

Одним из первых к работе в новых условиях адаптировалась компания «АМТ Н. В.» из Миасса. Если в 2022 году (еще под прежним названием) изготовили 226 грузовиков, то в 2023-м реализовано 758 машин, а на 2024 год вполне реалистичен план — 1300 единиц техники.

Старейшее в России совместное предприятие по выпуску тяжелых грузовиков «Ивеко-УралАЗ» было создано в 1994 году. Учредителями стали компании Iveco, «Газпром» и «УралАЗ». Первоначально завод специализировался на выпуске полноприводных Magirus-Deutz 6x6. Он же Iveco 330.30 ANW или «Ивеко-УралАЗ 330.30». Заработав отличную репутацию в середине 70-х на строительстве БАМа, «Магирусы» во многом стали образцом для под-

ражания в советском грузовом автопроме. Кабину ГАЗ-3307 сделали в какой-то степени с оглядкой на кабину Magirus, в Ярославле, на основе ЯМЗ-238 разрабатывали V8 воздушного охлаждения, проводя параллели с «воздушниками» Tatra и Deutz. Сюда же можно добавить и дизельные «четверки»/«шестерки» ГАЗ-544/ГАЗ-542... Понятно, что ни у кого и в мыслях не было отказываться от возможности выпуска в России лицензионных Magirus-Deutz. По большому счету, в то время подобного серийного отечественного грузовика под 15-20 тонн нагрузки у нас и не было. Даже КРАЗ-256Б был рассчитан только на 12 тонн, но его успешно «догружали» в эксплуатации.

В СП закладывался такой потенциал, который и по нынешним временам кажется очень серьезным. На «УралАЗе» должны были штамповать панели для бескапотной (именно бескапотной!) кабины Magirus/Iveco TurboStar начала 80-х годов, сваривать их, окрашивать готовую кабину. Планируемые объемы производства — более 9 тысяч

кабин в год, это почти мощность современного завода Volvo в Калуге. Кабину освоили, но не в тех объемах... Ее и сейчас используют на «Урал-6370», а также на прочих моделях. А еще планировалось запустить производство дизелей V8 и V10 с воздушным охлаждением Deutz F8L и F10L на новом заводе в Кокчетаве. Но это другая история...

Уже с весны 1997 года, в Миассе начали выпускать бескапотный «Ивеко-УралАЗ-6329», с кабиной Iveco TurboStar и 14-литровыми рядными «шестерками» жидкостного охлаждения Iveco 8210 на 370 л.с. Переход на бескапотную компоновку, в сравнении с Magirus, позволило заводу освоить производство грузовиков с колесной формулой 8x4, 8x8 и даже «пятоосников». А с 2004 года на грузовики «Ивеко-УралАЗ» начали устанавливать современные кабины Iveco Trakker и двигатели Cursor 13. В начале 2009 года, на фоне мирового кризиса из состава учредителей вышел «Газпром», в результате на основе «Ивеко-УралАЗ» было создано ООО «Ивеко-АМТ».

Аббревиатура «АМТ» расшифровывалась как «Автомобили Миасс Турин», что указывало на владельцев СП. Однако еще не закончился февраль 2022 года, как в Турине разорвали сотрудничество с «Ивеко-АМТ», полностью прекратили все поставки агрегатов и комплектующих. А в августе 2022 года компания Iveco вышла из состава акционеров предприятия, так было образовано ООО «АМТ Н. В.».

При нынешней ситуации о продолжении сборки Iveco Trakker не могло быть и речи... Предприятие стояло на грани катастрофы, практически в шаге от закрытия. При этом необходимо было сохранить коллектив завода, решить проблемы клиентов, которые разместили заказы еще до начала СВО. А также сохранить сервисную сеть, обеспечить запчастями ранее изготовленные грузовики Iveco Trakker... Так как же теперь, без итальянцев, удалось перезапустить этот автомобильный завод?

БЛИЗКИ ПО ТЕХНОЛОГИЯМ

Понятно, что для возобновления производства нужен был новый индустриальный партнер, и его начали искать в Китае. Предложений было более чем достаточно. Руководство «АМТ Н. В.» неоднократно ездило в КНР, оценивало возможности потенциальных партнеров. Оказалось, что ближе всего технологически и по модель-

ному ряду «Ивеко-АМТ» находится совместное китайско-итальянское предприятие SAIC-Iveco Hongyan. SAIC — это один из крупнейших автомобилестроительных холдингов в Китае. В его составе — шесть совместных предприятий по выпуску легковых автомобилей, как лицензионных, так и своей разработки. За выпуск тяжелых грузовиков в SAIC отвечали Iveco Hongyan и Nanjing Iveco, потом их объединили в SAIC-Iveco.

Краткая история SAIC Hongyan: компания создана в 1965 году, штаб-квартира находится в Чунцине. Первые выпускаемые грузовики — лицензионные военные французские Berliet, в 1983 году началось сотрудничество с MAN и с австрийской Steyr. В 2007 году основано совместное предприятие SAIC-Iveco Hongyan Commercial Vehicle, со значительным преобладанием китайского капитала. Там выпускали грузовики с использованием агрегатов и кабин Iveco Trakker и Stralis. Однако осенью 2021 года, на фоне постковидной ситуации в мире с рухнувшими продажами грузовиков, итальянцы вышли из состава учредителей. Так из названия компании исчезло упоминание об Iveco.

Завод рассчитан на выпуск 80 тыс. тяжелых грузовиков в год и построен по аналогии с заводом Iveco в Мадриде. На SAIC Hongyan ежегодно выпускают около 15 тыс. автомобилей, из них около 10 тыс. идет на внутренний рынок. То есть завод ныне загружен заказами на 20–25% от своих мощностей. Понятно,



1. Интерьер в целом схож с тем, что был на Iveco Trakker и по качеству, и по дизайну.
2. Топливные баки: или алюминиевые, или стальные, несколько вариантов объема. И обязательно резервуар для раствора AdBlue.



что китайцы были более чем заинтересованы в поставках машинокомплектов в Россию. И вот, после февраля 2022 года, китайцам очень кстати пришелся «развод» с Iveco, у SAIC Hongyan появился хороший шанс закрепиться на нашем рынке... А в чем выгода для «АМТ Н. В.» в партнерстве с SAIC Hongyan? Во-первых, это технологически близкая компания, во-вторых, китайцы предоставили возможность не только использовать их конструкторские наработки (т.е. выпускать на основе лицензии необходимые модели), но и производить грузовики в особом исполнении на усмотрение инженеров из Миасса. И третий момент: при ближайшем знакомстве с продукцией SAIC Hongyan выяснилось, что автомобили сделаны очень добротно, а по прочности рам, подвески, осей даже превосходят Iveco Trakker. В состав Iveco входит подразделение Astra S.p.A., ее тяжелые грузовики эксплуатируются в самых сложных условиях в строительстве, в горнодобывающей промышленности. Astra прочнее и надежнее, чем Trakker. Но у SAIC Hongyan все до-

стоинства Astra и Trakker объединены: там, получается более широкий модельный ряд, в том числе есть и автомобили под большую грузоподъемность. Кстати, на территории завода «АМТ Н. В.» стоит и трехосный самосвал Astra, все особенности его конструкции хорошо знакомы инженерам из Миасса. Причем был момент в 2017 году, когда всерьез говорили о возможности сборки и лицензионных Astra на «Ивеко-АМТ»...

ДО 71 ТОННЫ

Ранее предприятие выпускало грузовики полной массой от 26 до 43 тонн, преимущественно с колесной формулой 6x4, 6x6, 8x4, 8x6 и 8x8. Двухосные вездеходы EuroCargo 4x4 и пятиосники Trakker 10x10 из Миасса были большой редкостью. В Россию поступали и те Iveco Trakker, которые изготовлены в Европе, более-менее с учетом особенностей российской эксплуатации. Однако у машин, изготовленных в Миассе, существовал более широкий выбор вариантов колесной базы, проводилась максимальная адаптация под конкретную надстройку и оборудование, применялись агрегаты, которые позволяют получить еще более качественные характеристики грузовика. К примеру, использовались немецкие ведущие мосты Kessler

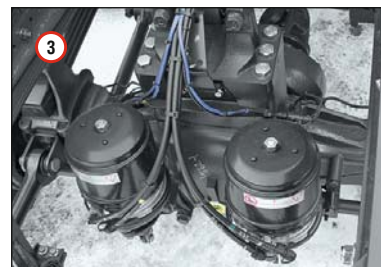
или венгерские RABA, которые итальянцы не применяли.

Теперь в планах автозавода увеличить полную массу трехосников 6x4 и 6x6 до 51 тонны, у грузовиков 8x4 и 8x8 — до 60 тонн. Кроме того, в разработке находится шасси 10x10 с дополнительной приводной осью на пневмоподвеске, а его вариант с разрезной рамой, с дополнительной высокой вставкой в средней части, будет иметь полную массу до 71 тонны. А это значит, что эмблему «АМТ» на дверях будут носить не только строительные самосвалы, но и внедорожные майнингвые, на новое шасси будет монтироваться тяжелое оборудование нефтяников и газовиков, появятся новые автокраны, автобетоносмесители и лесовозные автопоезда.

Добиться таких результатов по увеличению полной массы грузовиков можно только с подходящими компонентами по ходовой части. К примеру, рама SAIC Hongyan имеет лонжероны высотой 305 мм с полками по 80 мм, у европейского Iveco Trakker рама была даже чуть выше — 309x80 мм, но она одинарная с толщиной профиля 10 мм. У «китайца» рама сделана на всю длину по схеме «лонжерон в лонжероне», то есть 8 мм плюс еще 4 мм. Кроме того, рама с локальными усилителями. Два лонжерона 8+4 мм — основной вариант исполнения ра-

мы, но есть еще один — 8+8 мм. Кроме того, здесь применяется высокопрочная легированная сталь с пределом прочности 2000 МПа. Специалисты «АМТ Н. В.» отдавали на лабораторный анализ сталь рам SAIC Hongyan и Iveco Trakker. Выяснилось, что у китайской рамы сталь существенно прочнее. Кроме того, подход к конструированию рамы у китайцев совсем другой. Если у Trakker спереди рамы, в траверсе, был только один буксирный шкворень, то у рамы SAIC Hongyan их два. Два «крюка» у Iveco — это на Astra! В задней подвеске используется усиленный стальной литой балансир с дополнительной траверсой. Расстояние между осями задних мостов увеличенное: 1400 или 1530 мм (у Iveco Trakker было 1390 мм). То есть на задние оси грузовика могут быть смонтированы не только по паре шин размером 12R20, но и крупногабаритные 16R20 в односкатной ошиновке. Совершенно гениальное решение — применение четырех стремянок на каждой стороне балансира вместо двух. Очень надежно! Однако оборотной стороной такого исполнения рамы и элементов подвески является увеличенная высота монтажа надстроек. На шинах 315/80R22,5, высота полки рамы — 1250 мм, на любых других шинах идет увеличение высоты.

1. Четыре стремянки на рессоре балансира тележки — очень надежное решение.
2. На всех вариантах мостов, у межосевого дифференциала первого ведущего моста обязательно есть блокировка.
3. В тормозных механизмах применяют разжимные кулаки.





К примеру, на односкатных вездеходовских шинах 425/85R21 добавляется 85 мм. Минимальная высота установки седельно-сцепного устройства — 1406 мм, это в том случае, если тягач тоже «обут» в шины 315/80R22,5.

По нагрузкам на оси грузовики SAIC Hongyan сборки «АМТ Н. В.» тоже оказываются предпочтительнее Ivesco Trakker. Там были передние ведущие мосты на 9 тонн, но у миасских грузовиков есть оси и на 10 тонн. Еще интереснее ситуация с задними мостами: «АМТ Н. В.» использует мосты с нагрузкой 13, 16 и даже 20 тонн. Некоторые модели мостов изготавливает SAIC Hongyan, в том числе и на 20 тонн, но преимущественно — Shaanxi Hande Axle. Передаточные числа — на выбор, с учетом будущей работы: от 4,2 до 5,7. Естественно, мосты со ступичными планетарными редукторами, с блокировками межколесных и межосевых дифференциалов. Мосты SAIC Hongyan могут быть с клиновым разжимом тормозных барабанных механизмов, но у мостов Hande применяются только разжимные кулаки, как более простые и надежные.

Однако в планах автозавода не только расширять производство тяжелых внедорожных грузовиков, но и освоить выпуск более легких дорожных моделей, в частности двухосных. Нынешняя стратегия завода «АМТ Н.В.» близка к стратегии Scania, где нет грузовиков полной массой менее 16 тонн. Планируют выпускать грузовики

с колесной формулой 6x2, в том числе и под тандемную сцепку, а также трехосники 6x4 с задней пневмоподвеской.

ПРАКТИЧЕСКИ ДРУГОЙ МОТОР

С 2004 года, то есть уже 20 лет, на грузовиках предприятия из Миасса применяют рядные «шестерки» Ivesco Cursor и именно их наиболее мощную, 13-литровую версию. Однако Ivesco Cursor 13, который сейчас поставляется в Россию — мотор уже другого поколения. Раньше была линейка двигателей Cursor 8, Cursor 10 и Cursor 13 соответствующего объема, теперь Cursor 9, Cursor 11 и Cursor 13. Различия между ними очень большие. Несмотря на то, что у современного Cursor 13 объем остался неизменным (12,88 л), это практически другой мотор. Блок цилиндров и головка серьезно доработаны. Если на прежних двигателях применялись насос-форсунки, то на современных — топливная система Common Rail. Эти моторы разрабатывались компанией FPT Industrial под нормы Евро-6, поэтому у них давление впрыска топлива до 2200 бар. Однако в Россию поставляются двигатели Cursor 13 в версии Евро-5 с меньшим давлением и с нейтрализацией по технологии SCR. На всех двигателях Cursor 13 установлен моторный тормоз Ivesco Super Engine Brake, который на 30% эффективнее прежней версии.

Диапазон мощности 13-литрового мотора — от 450 до 560 л. с., крутящий момент — от 2000 до 2500 Нм. Сравните с «воздушниками» Deutz на 290 л. с. и 800 Нм. А еще... Как думаете, с какими моторами последнее время выступает на ралли «Дакар» команда голландца Жерара де Роя? Та, что гоняется на капотных Ivesco и трижды побеждала? Ну, если и не побеждала, то все равно занимала призовые места. Именно, на Cursor 13! А ведь с мощностью менее 1000 л. с. и 4500 Нм с 13 литров объема, сейчас ни на «Дакар», ни на «Шелковый путь» не стоит даже заявку подавать. Кроме того, новая российская команда UralMotorSport, на спортивный «Урал» для ралли-рейдов также поставила Ivesco Cursor 13. Понятно, что двигатели для спорта доводят и форсируют в исследовательском центре FIAT Power Train в Швейцарии. Но в основе этих чемпионских моторов именно серийные двигатели.

И, как говорится, вишенка на торте: все современные моторы семейства Cursor сделаны в Китае.

4. Раздаточная коробка производства Zhuzhou Gear имеет несколько вариантов исполнения.
5. У передних мостов прочная литая стальная балка, мощный шкворневой узел.





а не во Франции, как было раньше. Там построены два больших моторных производства. Из Китая моторы везут в Мадрид, на сборочный конвейер Iveco, и также из KHP Cursor 13 привозят в Миасс. На шильдике блока есть надпись SAIC FIAT Power Train Hongyan.

С учетом будущей эксплуатации, для грузовиков «АМТ Н. В.» разработан особый северный пакет опций, рассчитанный на 45-градусные морозы. Это предпусковой подогреватель и дополнительный «Северс» на 220В, обязательно печка-автономка, морозостойчивые шланги, подогрев топливозаборника, фильтра-отстойника топлива и топливной магистрали. Есть утеплительные стеганые чехлы на двигатель и радиатор, под решетку радиатора и на АКБ.

На машины дорожной гаммы будут устанавливать не только Cursor 13, но и Cursor 11 мощностью 450 л. с. и 2000 Нм. На двухосные, в том числе и на полный привод, планируют ставить Cursor 9 с 320 л. с. Ожидается версия и газового мотора на 480 л. с. и 2200 Нм, причем оснащаться ими будут и машины с колесной формулой 6x6 и 8x8. Такое сочетание, метан и полный привод, в Китае не встречается, это полностью разработка инженеров из Миасса. И совершенно невообразимая вещь — планиру-

1. Есть три варианта размещения глушителя, но почти всегда выхлоп направлен вверх. Это северные требования.
2. Блок подготовки воздуха Klopp-Вегтсе изготовлен в Китае.

ется освоить выпуск тяжелых грузовиков «АМТ Н. В.» с электрическими двигателями!

СОВОКУПНОСТЬ ПЕРЕДАЧ

Известно, что компания Iveco давно сотрудничает с ZF. У тяжелых грузовиков это в первую очередь выразилось в применении 16-ступенчатых коробок ZF Ecosplit. Во времена партнерства с Iveco в Миассе, мотор Cursor 13 агрегатировали с коробкой ZF 16S221 Ecosplit, выдерживающей крутящий момент до 2200 Нм. Для Iveco Trakker с 500-сильной настройкой Cursor 13 использовали коробку ZF 16S2520 на 2500 Нм. Была возможность заказать и классический автомат с ГМП Allison или механическую электронно-управляемую 12-ступенчатую коробку ZF 12AS2301. Понятно, что сейчас эти варианты исполнения трансмиссии в прошлом...

На нынешние грузовики «АМТ» ставят китайские 12-ступенчатые коробки Fast Gear, которые выпускает Shaanxi Fast Auto Drive Group. Агрегаты лицензионные, изначально американские Eaton Fuller. С американцами Fast Gear сотрудничает с 1984 года, понятно, что за это время их неоднократно серьезно модернизировали.

Все 12-ступенчатые трансмиссии Fast Gear выполнены по следующей схеме: основная коробка 6-ступенчатая, а далее количество передач увеличивает в два раза понижающий редуктор-демультипликатор. То есть, конструкция Eaton Fuller в корне отличается от коробки Scania и Volvo, где есть повышающий редуктор с двумя рядами, трехступенчатая основная коробка и за ней — планетарный демультипликатор. У грузовиков АМТ управление КП реализовано так: шесть ступеней переключаются рычагом, а демультипликатор — клавишей.

Интересная особенность КП Eaton Fuller и соответственно китайских коробок — у них два промежуточных вала. Поток крутящего момента с первичного вала раздается на эти промежуточные валы, соединяется на вторичном, а далее передается на демультипликатор. Причем демультипликатор не планетарный, а с обычной парой шестерен. Благодаря двум провалам, меньше нагружены подшипники и зубчатое зацепление шестерен, и есть возможность сделать коробку несколько короче. Шестерни — прямозубые, и значит, нет осевой составляющей нагружающей подшипники.

Применяется три варианта коробок: Fast Gear 12JSDX220TA, 12JSDX240TA и 12JSDQXL320TA.

отличаются они значением крутящего момента. Обычный диапазон передаточных чисел у этих КП: от 12,1 до 0,78. В перспективе — установка роботизированной коробки F12JZ24A от Fast Gear. Без раздаточных коробок завод «АМТ Н. В.» тоже не остался. На грузовики 6x6 и 8x8 ставят китайские, производства компании Zhuzhou Gear. Как говорят, это практически аналог раздаточных коробок ZF. Модель Zhuzhou ZQC2000 можно сопоставить с ZF VG2000/300, более мощная раздатка Zhuzhou ZTC282 — аналог ZF VG2400/400. Есть различные варианты отбора мощности для привода надстроек. Редкий для России «сэндвич», который ставится между двигателем и коробкой, обеспечивает отбор момента до 2000 Нм, причем допускается работа КОМ при движении автомобиля. Есть отбор от коробки передач на 500 Нм или 700 Нм с разным направлением вращения. Есть КОМ для установки на раздаточную коробку, тогда отбираемый момент — до 1500 Нм.

ШИРЕ ПРЕЖНЕГО

У SAIC Hongyan несколько другие кабины Iveco: не Trakker шириной 2300 мм снаружи, а Stralis, шириной 2500 мм. Именно эти комплектные

кабины сейчас привозят из Китая в Миасс. Напомним, что широкие кабины на самосвалах и строительной технике применяет Scania. Подобная унификация помогает сократить расходы на производство всего модельного ряда кабин (самосвалы, магистральные грузовики) и расходы при эксплуатации для перевозчиков. И здесь применяется та же схема, как когда-то на кабинах Volvo FL /FE — каркас общий с Renault, но облицовка и светотехника разные. Более близкий для россиян пример: кабины Mercedes-Benz Actros из Набережных Челнов и КАМАЗ-54901. У SAIC Hongyan каркас кабины Iveco Stralis, но фасад оригинальный. Он не похож ни на привычный Iveco Trakker образца 2013 года, ни на дизайн нынешнего европейского Iveco T-Way с узкими блок-фарами. В целом между «старой» кабиной Iveco Trakker, применяемой ранее на «Ивеко-АМТ», и новой SAIC Hongyan различий совсем немного. Да, светотехника другая, но даже бампер остался стальным, трехэлементным, самым правильным для вездеходов. Сохранены боковые дефлекторы, предотвращающие повышенное загрязнение зеркал и дверей. Нет совершенно ненужных в нашем климате допол-

нительных стекол в дверях. В интерьере — схожая панель приборов и практически копия комбинации приборов, а также «ивековских» кресел. Особенность кабин именно у «АМТ Н. В.» — дополнительная теплоизоляция, один или два автономных отопителя в зависимости от комплектации.

Важный момент: еще под кабины Iveco Trakker на «Ивеко-АМТ» открыли собственное производство со сваркой и окраской. Позже, лет 10 назад, запустили линию катафорезного грунтования, с полным погружением кабины в череду технологических ванн. Катафорез — очень серьезное и дорогое дело, зато многократно повышающее стойкость кабины к коррозии. Сейчас это производство простаивает без работы. Но уже к лету планируют возобновить сборку кабин из китайских панелей, включая сварку и окраску. Вообще, это производство хотят постепенно расширять: построить еще один цех, довести выпуск до 5 тыс. в год. К лету намерены организовать и сборку рам — сейчас они поступают из КНР уже готовыми. Фактически, это можно расценивать как вклад «АМТ Н. В.» в локализацию грузовиков SAIC Hongyan в России. 

3. КП Fast Gear 12JSDX220TA рассчитана на момент 2200 Нм.
4. Дизель Cursor 13 мощностью от 450 до 560 л. с.
5. С такими фарами освещение у грузовика-вездехода должно быть очень хорошим.
6. Рама сделана по схеме «лонжерон в лонжероне»: толщина проката 8-4 мм или даже 8+8 мм.
7. Кабины поступают из Китая полностью комплектные, но к лету планируют наладить их сварку и окраску.





ВЫШЕ ОЖИДАНИЙ

FAW ORUX > ПОЛНАЯ МАССА: 18 000 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 9 000 000 РУБ.

В РЕЗУЛЬТАТЕ МАКСИМАЛЬНОЙ АДАПТАЦИИ К ПРИМЕНЕНИЮ В НАШЕЙ СТРАНЕ, FAW JH6 ПРЕВРАТИЛСЯ В FAW ORUX. И ЭТО СТАЛО ЗАЛОГОМ ЕГО УСПЕХА! ЧЕМ РУСИФИЦИРОВАННЫЙ СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ СВОЕГО ЧИСТО КИТАЙСКОГО ОБРАЗЦА?

> КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ > ФОТО АВТОРА

Главную роль в появлении на нашем рынке FAW Orux сыграл машиностроительный завод «Тонар». Этот лидер российского рынка прицепной техники, и один из наиболее известных и продвинутых ее производителей, теперь стал еще и дистрибьютором китайских грузовиков. Идея понятна: заказчику гораздо удобнее приобретать и впоследствии обслуживать как тягач, так и полуприцеп по принципу «одного окна». То есть у одного продавца, а не у двух разных. К тому же МЗ «Тонар», который, напомним, в конце нулевых сам производил грузовые автомобили и изо дня в день имеет дело как с крупными, так и с небольшими перевозчиками, обладает четким пониманием, какие качества и параметры грузовых автомобилей наиболее актуальны

и ценны для их российских покупателей. Поэтому здесь решили не просто взяться за поставки китайских тягачей, а сделать их максимально адаптированными под запросы и требования российских перевозчиков, а также предельно приспособленными к эксплуатационным условиям нашей страны. В результате, после продолжавшейся не один месяц работы с китайским партнером, седельный тягач FAW JH6 превратился в FAW Orux. Именно с таким тягачом мне и удалось свести знакомство в минувшем феврале.

Точнее, я познакомился сразу с двумя FAW Orux:

один был с колесной формулой 4x2, другой — 6x4. Но это автомобили одного семейства, фактически полностью унифицированные между собой. У обоих — 6-цилиндровый дизель, с которым агрегатирована роботизированная 12-ступенчатая коробка передач. Ретардер, то есть трансмиссионный тормоз, включен в базовую комплектацию. Также





1. Спереди над ветровым стеклом расположены три внушительных по вместимости вещевых ящика.
2. Под нижней полкой расположен выдвижной холодильник.
3. Справа внизу от рулевого колеса находится тумблер управления коробкой передач, а также рычажки тормоза полуприцепа и стояночного тормоза.



в базовое оснащение входят независимый отопитель, центральный замок, электропривод стеклоподъемников, кондиционер и электронная тормозная система Knorr-Bremse с дисковыми механизмами на всех колесах, с системами курсовой устойчивости и распределения тормозных усилий.

Кабина с регулируемым по высоте верхним обтекателем — в максимально просторном варианте, с высотой потолка, позволяющей свободно стоять в полный рост, с большим двухместным спальным отсеком. Такая кабина хороша не только с точки зрения удобства работы и отдыха водителя, но и с точки зрения остаточной стоимости тягача — у модификаций с высокой спальней кабиной она, как правило, выше.

Плавность хода и комфорт во время движения обеспечивают четырехточечная пневмоподвеска кабины и четырехбаллонная задняя пневмоподвеска. Седельно-сцепное устройство — хорошо известной у нас марки HYWA. Впрочем, между двухосным и трехосным седельными тягачами есть и некоторые отличия. Так, у первого — два топливных бака по 500 л каждый, а у второго — один, но более емкий, а в перечень его базового оборудования включена коробка отбора мощности.

Какие новшества и доработки превратили FAW JH6 в FAW Оryx? Начнем с того, что двухосный се-



4. Приборная панель предназначена для России седельного тягача стала более современной и функциональной.
5. Центральная часть нижней полки выступает в салон. Подъемный бортик выполняет функцию подножки для подъема на верхнюю полку.

дельный тягач получил привычные для нашего рынка колесную базу 3900 мм и высоту седла 1150 мм. Помимо этого, его седельно-сцепное устройство для обеспечения более рациональной развесовки по осям сместили несколько ближе к кабине. Ведущие мосты, как это принято у настоящих магистральных тягачей, — без бортовых редукторов и с передаточным числом 2,87. Причем это касается как двухосных, так и трехосных «Ориксов». Как и у всех современных магистральников, разъемы для подключения полуприцепа сделаны с 15 контактами, тогда как у китайских были с семью. Обычные блок-фары уступили место светодиодным с линзованной оптикой.

Теперь заглянем в моторный отсек. У китайского варианта тягача там стоит дизель собственного производства. Специалисты МЗ «Тонар» настояли на его замене:





ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. Боковые зеркала заднего вида продублированы видекамерами.



СОВРЕМЕННО. Коробка передач — 12-ступенчатая роботизированная Fast Gear.

Огух оснастили отлично знакомым нашим перевозчикам, хорошо себя зарекомендовавшим 12-рядным 6-цилиндровым Weichai WP12 мощностью 460 л. с. Он снабжен системой подачи топлива Common Rail производства Bosch. То же самое проделали и с коробкой передач: поставляемые к нам автомобили получили широко распространенную у нас 12-ступенчатую коробку передач Fast Gear, причем с автоматизированной системой переключения ступеней. Водитель управляет ей расположенным на панели по правую руку переключателем. Управление трансмиссией предусматривает режимы маневриро-

вания с высокой тягой на малой скорости.

По предложению российской стороны FAW Огух комплектуют 10-дюймовым сенсорным дисплеем. Как и положено, он размещен справа от руля, а под ним находится панель управления климатической системой. Прежде у этих тягачей и дисплей был поменьше, и управление климат-системой попроще, а у FAW Огух они выполнены на уровне современных аналогов. На дисплей выводится изображение с внешних видекамер, обеспечивающих круговой обзор. Его также можно использовать в качестве зеркала заднего вида: включаешь

правый или левый «поворотник», и изображение с соответствующей камеры автоматически увеличивается, занимая большую часть экрана. Очень удобно, поскольку позволяет уверенно контролировать даже крайне опасные при маневрировании слепые зоны. Но снабженные системой подогрева боковые зеркала заднего вида у нового тягача все равно оставлены на своих местах.

Рулевая колонка выполнена регулируемой: ее можно перемещать в широких пределах как по вылету, так и по углу наклона. Кнопками на руле водитель управляет магнитолой и телефоном. На щитке приборов, между спидометром и тахометром, расположен технический дисплей, на который выводится все необходимые данные о функционировании систем и агрегатов тягача, а также о его текущих рабочих параметрах, включая расход топлива и распределение нагрузки по осям. Немаловажно, что выводимая на компьютер информация и управление полностью русифицированы.

Вместо обычного водительского сиденья безвестной марки, Огух получил фирменное: Grammer с множеством регулировок, пневмоподсоединением и подогревом. Возле него, со стороны двери, у российской версии тягача появился пульт управле-

FAW ORYX

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Снаряженная масса, кг	6900
Полная масса, кг	18 000
Полная масса автопоезда, кг	44 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6120x2500x3910
Колесная база, мм	3900
Высота седельно-сцепного устройства, мм	1150
Количество и объем топливных баков, л	2x500

Двигатель:

модель	Weichai WP12 460E50
тип	рядный, 6-цилиндровый, дизельный
рабочий объем, л	11,6
мощность, л. с. при мин ⁻¹	460 при 1900
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	2110 при 1000

Коробка передач	механическая, автоматизированная, 12-ступенчатая
Размер шин	315/70R22,5

СЕРВИС

Заводская гарантия	1 год без ограничения пробега
Межсервисный пробег	50 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Dayun V9, «Валдай 45», Chenglong H7, Dongfeng GX

+ Богатая стандартная комплектация, специальная адаптация конструкции к российским дорожно-климатическим условиям, просторная эргономичная кабина.

- Отсутствие выбора элементов трансмиссии.

ния пневматикой задней подвески. Для личных вещей водителя на центральной консоли сделаны небольшой выдвижной ящик и несколько различающихся размерами ниш. Сверху передней панели расположена широкая открытая полка, куда удобно класть мобильный телефон или другие гаджеты. Недалеко от нее, чуть ниже, как раз расположен USB-порт для их подключения.

Под потолком кабины, над верхней кромкой дверных проемов, вытянулись глубокие карманы. Три вместительных ящика с крышками сделаны спереди над ветровым стеклом. Получается, с учетом карманов и подбутьльников на внутренних панелях дверей, у водителя немало вариантов для размещения своих вещей. Плюс к этому, по бокам кабины есть два вместительных вещевых ящика с внешним доступом. В один из них помещен автономный отопитель Webasto. Интересно, что если открыть такой ящик у недавно прибывшего в Россию FAW Oryx, то можно увидеть более внушительный, чем прежде, слой утеплителя.

Нижняя полка в спальном отсеке очень широкая, с центральной частью, выступающей в пространство между сиденьями. Под ней размещен включенный в базовую комплектацию выдвижной холодильник весьма внушительного объема. В изго-

ловье нижней полки находится блок комфорта с кнопками управления стеклоподъемниками, освещением и потолочным люком. Кроме того, по требованию российской стороны, в его состав включен USB-порт — водитель во время отдыха посредством него сможет подзарядить свой гаджет. Сбоку упомянутой полки сделан подъемный бортик. Но, на самом деле, это скорее не бортик, а подножка, чтобы удобнее было подниматься на верхнюю полку. У той тоже есть бортик, но сетчатый, и вот он как раз обеспечивает безопасность решившего на ней отдохнуть.

В результате совместной работы российского и китайского партнеров, у FAW Oryx получился технически сбалансированный облик, максимально отвечающий запросам наших перевозчиков. Добавим сюда одно из лучших на рынке соотношений цены и базового оснащения, сделанную со знанием дела подготовку к работе в непростых российских дорожно-климатических условиях, а также мощную техническую поддержку со стороны более чем полусотни сервисных станций МЗ «Тонар», и становится понятен высокий интерес к этим седельным тягачам: за прошлый год FAW Oryx разошелся по стране в количестве порядка полутора тысяч штук. **STOP**



1. В боковом вещевом ящике с внешним доступом размещен независимый отопитель Webasto.
2. Сверху — разъем для подключения полуприцепа с 15 контактами FAW Oryx, снизу — разъем с семью контактами его китайского варианта.
3. В моторном отсеке установлен рядный 6-цилиндровый дизель Weichai.



КАКОЙ ОТ ЭТОГО BROCK?

BROCK 75 > ПОЛНАЯ МАССА: 7500 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: IV КВАРТАЛ 2023 Г. > ЦЕНА: 7 600 000 РУБ.

В РОССИИ ПОСТРОИЛИ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ СРЕДНЕТОННАЖНИК. «АВТОПАРК» СТАЛ ПЕРВЫМ ИЗДАНИЕМ, КОТОРОЕ ПРОТЕСТИРОВАЛО СЕРИЙНУЮ МОДЕЛЬ BROCK 75 ПРОИЗВОДСТВА ЗАВОДА «АВТОТОР» > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА



1. На приборной панели отображается запас хода, в нашем случае он равен 145 км.
2. Шайба селектора трансмиссии с логотипом Foton.
3. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, кабина трехместная.

«КАМАЗ-Чистогор». На его базе сделан мусоровоз грузоподъемностью 6000 кг. Другие проекты не в счет, так как дальше показов на немногочисленных выставках, единичные грузовые отечественные «электрички» никуда не продвинулись.

ВРЕМЯ ПЕРВЫХ

Модель Brock 75, строго говоря, не является сугубо российской разработкой. Глядя на пропорции и дизайн кабины сразу понятно, что в основе электрогрузовика лежат азиатские корни, а именно вездесущей Foton Motors. Внешне грузовик — копия китайского среднетоннажника Foton Aumark S, только с другим логотипом на крышке капота, а внутри прячется не привычный ДВС, а электрическая силовая установка. Пока все электрические компоненты в грузовике от нашего восточного соседа. При налаживании собственной компонентной базы, батареи и электропривода (их производство запустят в Калининграде), электрогрузовик «русифицируют».

Уже выпущено более 450 электрогрузовиков Brock 75. Тот, на котором я еду, из первой партии. Машина оснащается литий-железно-фосфатной (LiFePO4) батареей емкостью 81 кВт·ч. На пути к испытываемому,

Евгений Бардеев из «Гримм электро» (компания является дистрибьютором Brock в России) сообщает, что запас хода на полном заряде батарей грузовика составляет 250 км. У этой модели, ее в Европе знают как Foton eAumark, запас хода также ограничен на отметке 250 км.

ПОЕХАЛИ

В ожидании тест-драйва, электрогрузовик хранили не в теплом боксе, а на улице. Условия намеренно спартанские, чтобы потенциальный покупатель сразу понял главное преимущество электротехники перед дизельными собратьями — не нужен теплый бокс для стоянки, не нужен дополнительный обогрев и прогрев двигателя, а также зимнее топливо. В общем, полная морозоустойчивость.

Второй посыл — Brock 75 не забавная игрушка. Ситуация в отечественном автопроме совсем не та: обыкновенных дизельных грузовиков не больно-то хватает, а крутящий момент у электрического восьмитонника составляет достойные 430 Нм. Это на уровне традиционных дизельных одноклассников типа КАМАЗ «Компас», Dongfeng C80, «Валдай-8» и «тезки», Foton S85. Но все они «коптят» небо, а этот



Конец февраля. Снегу в Подмосковье — навалом. Временами по ночам стоят бодрящие морозы. Что ж, самое время познакомиться с грузовиком без ДВС.

Осенью прошлого года калининградский завод «Автотор» приступил к серийному производству двух моделей грузовиков на электротяге: Brock 75 и Brock 160. Нам удалось свести знакомство с «младшеньким» из семейства, чья грузоподъемность — 5030 кг. Это не пижонский кроссовер на электротяге для развлечений, это 8-тонный грузовик для работы! До появления Brock, в этом сегменте всерьез отметились лишь автозаводы «Урал» и КАМАЗ. Первый в 2023 году показал перспективное двухосное шасси снаряженной массой 8100 кг с асинхронным электродвигателем мощностью 130 кВт. Второй еще в 2020 году представил электрический среднетоннажник КАМАЗ-53198, он же



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ПРАКТИЧНО. Этот выключатель используется для аварийного перезапуска электросистемы.



СПОРНО. Механический ручник в таком грузовике — нонсенс.



1. Один из главных приборов. Подписан как motor conditioner, это пульт для управления электрогидравлическим насосом бункеровоза.

экологически чистый, полное «zero emission», как принято говорить на западе.

Еще один плюс конструкции электрогрузовика — четыре варианта колесной базы: 3360, 3800, 4200 мм. Есть привод отбора мощности. Столь широкий ассортимент наверняка порадует кузовостроителей, которые смогут предложить не только банальный бортовой вариант с КМУ, но и изотермический фургон, автоэвакуатор, а также гамму коммунальной техники — мусоровозы и бункеровозы. Для них короткая и одновременно грузоподъемная база всегда была самым желанным сочетанием, да не все производители такое предлагали.

Меня такой аппарат как раз и ждет. На электрошасси с базой 3360 мм установлен бункеровозный портал завода автоспецтехники НАЗ.

ФОРМУЛА УСПЕХА

Синхронный электродвигатель мощностью 64 кВт расположился в межколесной базе. По левому борту, за кабиной, виден бачок с охлаждающей жидкостью. Он используется в системе термостатирования. Чуть ниже расположен рычаг размыкателя массы. Его же можно использовать для аварийного перезапуска всей электросистемы грузовика. С другой стороны хорошо видны разъемы зарядного пор-

та CCS2. Время быстрой зарядки электрогрузовика — 2 часа, медленной — 8 часов. Тяговые батареи размещены в базе грузовика, к ним ведут высоковольтные провода броского оранжевого цвета.

Пора обживаться за рулем. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, есть круиз-контроль — хорошо. В прямой видимости и досягаемости главный прибор надстройки, он подписан как motor conditioner. Это пульт для управления электрогидравлическим насосом бункеровоза. А вот и первый промах: электронная панель приборов, кстати, весьма информативная, не русифицирована. В принципе, все интуитивно и понятно,





но грузовик-то сделан для работы в России. Спишу это на промахи первой партии машин. При высоком уровне оснащения — здесь есть системы ABS, EBD, ESC, FCW (предупреждение о фронтальном столкновении), LDWC (удержание в полосе) — под правой рукой оказался обыкновенный механический рычаг стояночного тормоза. На передней оси — дисковые механизмы, задний мост на «барабанах». А может это и хорошо? Олдскульный ручник — хоть какая-то деталь из прошлой, привычной грузовой жизни. По подвеске это обыкновенный среднетоннажник каких много: спереди и сзади рессоры, есть передний стабилизатор.

2. Одна из литий-железо-фосфатных батарей емкостью 81 кВт·ч.
3. Разъем CCS2, европейский стандарт зарядного порта для постоянного и переменного тока.
4. Передняя ось со стабилизатором поперечной устойчивости.

ЗАНИМАТЕЛЬНЫЙ ЗВУКОРЯД

Пристегнулся. Отметил, что сижу ровно над передним колесом, а никакого дополнительного поддресоривания водительского сиденья нет. Впрочем, это не беда. В длинный рейс бункеровоз на электротяге точно не отправят. Зато кабина трехместная, рассчитана на трех российских мужчин, ее ширина 1960 мм. Спинку среднего сиденья можно сложить, получится столик для бумаг, но это тоже не новость. Борткомпьютер показал заряд батареи в 60% — мне для теста хватит с запасом. Перевел шайбу селектора трансмиссии в положение D. Поехали?

Плавно отпустил педаль тормоза, одновременно нажимая педаль «газа» и тронулся... под аккомпанемент истонченного скрипа тормозных колодок. Это так прихватило тормоза? Здесь есть еще другой, дополнительный тормоз кроме отпущенного ручника? Откуда этот душераздирающий звук, я что-то сломал? Вопросы молнией пронеслись в голове. Все оказалось проще. Так как это электромобиль, для безопасности пешеходов при движении грузовика по дорогам, штатный генератор шума выдает такую «мелодию». В Китае шутить умеют, но своеобразно. Хорошо, что в генератор звука можно «залить» любой другой звуковой файл. Я бы предпочел рык дизельного V12 от БелАЗ-540, или, из озорства, рев мотора формульного болида, но транслировать в мир скрип тормозных колодок — увольте. Зато отметил, что немногочисленные пешеходы, встретившиеся на моем пути, реагировали тут же! Выходит, работает китайская задумка.

В движении электрический бункеровоз оказался довольно покладистым, спасибо бескапотной компоновке, электрическому усилителю руля, печке, которая жарила на всю катушку и рассыпала обогреваемых боковых зеркал, а также зуммеру, который пиликал при движении задним ходом. Я и без него все видел, сдавая назад, но за кабиной не было бункера, а так бы зуммер пригодился точно. Чтобы не слышать скрип

колодок, включил штатное радио, так уютнее и ушам спокойнее. По всем драйверским повадкам — обыкновенный среднетоннажник. Буквально через 5 минут управления электрическим грузовиком, мне он начал нравиться все больше и больше. По заводским данным, электрогрузовик на 100 км пути расходует 40 кВт·ч. Если этот показатель перевести в традиционные литры, получится 4,49 л/100 км. Ощущаете разницу?

ОДИН В ПОЛЕ ВОИН

Понимая, что прямых конкурентов у электрогрузовика Brock 75 пока нет, я спросил у Евгения Бардеева, какие модели он рассматривает в качестве конкурентов? «Я в них вижу все грузовики, которые поставлены на рынок в России полной массой 7,5–8 тонн», — не раздумывая ответил он. Действительно, ни один отечественный завод не предлагает серийный электрогрузовик с похожими характеристиками. Ближе всего по начинке электрический «Урал», у прототипа из Миасса тоже LiFePO₄ батареи емкостью 250 кВт·ч. Прототип, если дойдет до серии, будет тяжелее Brock 75, но не надо забывать, что в Калининграде уже выпускают тяжелую версию электрогрузовика, Brock 160. У нее и электромотор мощнее, чем у 75-й модели, и емкость аккумулятора больше, правда, запас хода тот же, 300 км.

Будет ли от таких машин прок? Разработчик и производитель надеются, что будет. Но при одном условии — если в концепции развития электротранспорта России до 2030 года правительство учтет не только предпочтения на производство и эксплуатацию пассажирского электротранспорта, но и коммерческого тоже. По оценке «Гримм электро», в планах на 2024 год значатся около тысячи среднетоннажников на электротяге. Пока Brock 75 с изотермическими надстройками находится в тестовой эксплуатации у двух розничных сетей в Москве и Рязани. По отзывам ритейлеров, впечатления положительные. Выходит, прок от них уже есть.

BROCK 75

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	2470
Полная масса, кг	7500
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5995/1960/2210
Колесная база, мм	3360
Емкость аккумулятора, кВт·ч	81
Двигатель:	
тип	электрический
номинальная мощность электродвигателя, кВт	64
крутящий момент, Нм	430
Коробка передач	роботизированная, 12-ступенчатая
Подвеска	зависимая рессорная
Тормоза:	
передние	дисковые
задние	барабанные
Размер шин	205/75R16

СЕРВИС

Заводская гарантия	1 год или 100 000 км
Межсервисный пробег	20 000 км

КОНКУРЕНТЫ

«Урал Электро», КАМАЗ-53198

- Низкие эксплуатационные расходы.
- Приборная панель не русифицирована.



КАВЕР-ВЕРСИЯ

JAC T8 PRO > **ПОЛНАЯ МАССА:** 2840 КГ > **НАЧАЛО ПРОДАЖ:** IV КВАРТАЛ 2023 Г. > **ЦЕНА:** 3 199 000 РУБ.

ГЛАВНАЯ ФИШКА ПОЛНОПРИВОДНОГО ПИКАПА JAC T8 PRO — БЕНЗИНОВЫЙ МОТОР МОЩНОСТЬЮ 204 Л. С. НЕ КАКОЙ-НИБУДЬ, А ОТ MITSUBISHI. ВОЗМОЖНО, ПОЭТОМУ ЕГО КЛАПАННАЯ КРЫШКА НЕ ЗАКРЫТА ПЛАСТИКОВЫМ ЩИТКОМ, ЧТОБЫ СРАЗУ БЫЛО ВИДНО ПОД КАПОТОМ ЗАВЕТНОЕ КЛИШЕ «ТРЕХ БРИЛЛИАНТОВ» > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА

Строго говоря, JAC T8 Pro — модель не новая, но для нас это новинка, хотя в Китае вовсю в ходу следующее поколение, модель T9. Что до пикапа T8, то его хорошо знают в Мексике, там он выступает почти под «материнской» фамилией, JAC Frison T8. В Иране это KMC T8. В Италии — Evo Cross 4 или Sportequipe S5. «Наш» JAC T8 Pro отличается от версии T8 объемом и мощностью бензинового двигателя.

ПОЧТИ ПО НОТАМ

Музыканты, глядя на модель T8 Pro, сказали бы, что пикап напоминает кавер-версию любого известного хита. Внешне машина является «перепевкой» как пика-

построения в целом, так и модели JAC T6 в частности. Здесь рама, рессорная подвеска, колесная база больше 3 м, пятиместная кабина, подключаемый полный привод, габариты грузового отсека и некоторые кузовные решения идентичны модели предыдущего поколения. Кавер, напомню, допускает перепев оригинальной композиции, но так, чтобы основная тема была понятна и узнаваема. «Песня» JAC T6 в России уже закончилась, сегодня ее допевает Sollers ST6.

Переняв многое от предшественника, T8 Pro берет главной составляющей — новым двигателем. Для нашего рынка предлагают версию только с бензиновым турбомотором объемом 2,4 л, мощностью 204 л. с. и крутящим моментом

320 Нм. Агрегат 4K22D4T выпускают в Китае по лицензии Mitsubishi. Двигатель ведет свою родословную от мотора серии 4G69, отпрыска знаменитого 4G64. Тот устанавливался на очень многие автомобили и не только японские. Во времена нынешнего импортозамещения и прочих обходных путей, наш человек успел отвыкнуть от бывшего изобилия привычных фирменных узлов и агрегатов. Китайский пикап приводит в движение настоящий японский мотор, это ли не радость? В паре с ним трудится 6-ступенчатая механическая КП от JAC, рассчитанная на момент до 350 Нм. Более того, трансмиссией LC6T32 оснащают фургоны и пикапы JAC, ныне производимые группой «Соллерс» под своим брендом. Планируется,

что эту коробку будут устанавливать и на автомобили УАЗ.

ЛЕЙСЯ, ПЕСНЯ

Впечатление, что конструкторы JAC, проектируя пикап T8 Pro, до изнеможения слушали группу «Чиж & Со», знаменитую композицию «О любви» в исполнении Сергея Чигракова. Там про то, что главное — придумать «попсовый мотив и стихи», зато потом такая песня будет кормить всю жизнь. Появятся слава, признание, «много денег, машина — все дела». Следуя указаниям текста песни, конструкторы пересмотрели дизайн грузовика, чтобы спроектировать автомобиль со всеми «делами». В итоге пикап обзавелся псевдоамериканскими нотками в оформлении головной части: огромная хромированная решетка радиатора с ксеноновыми фарами смотрится внушительно. Сразу понятно, что это не грузовик для перевозки мешков с навозом или пары бочек краски. Это отсыл к настоящим американским тракам. Собственно, безальтернативный бензиновый двигатель модели на это красноречиво намекает. На таких машинах у нас принято возить или ничего, или мотоциклы, бензогенератор, и буксировать при этом на прицепе лодку — «дольше вита» по-русски. Попутно тут же представил, с какой скоростью этот хромированный «гриль» на летних дорогах будет

заляпываться останками комаров и прочей насекомой братии.

JAC T8 Pro — это пикап для досуга, скажем, для перевозки набора плетеной мебели из ротанга или чего другого в стиле дорого-богато. Груз может быть тяжелым, весить почти тонну, но обязательно чистым и умеренной длины. Пикап, на мой вкус, не подходит для ежедневной коммерческой эксплуатации, связанной, например, с перевозкой мешков с цементом, рубероида или кирпичей на поддоне, хотя в кузове есть проушины для крепления груза, а ниже заднего бампера виднеется заглушка для крепления фаркопа. Да, пикап может буксировать за собой прицеп массой до 850 кг. На машине можно въезжать в пределы ТТК в Москве, однако полная масса 2840 кг, заставит придерживаться путей, ведущих строго по грузовому каркасу. Это же грузовик, хотя и легкий.

Еще один пункт, который говорит о том, что машина создана для досуга — типоразмер колес. У пикапа «обувка» 265/60R18. Для справки: в среднем, это от 10 тыс. рублей за покрышку, а чем круче шинный бренд, тем они дороже. Если осмотреть машину снизу, то снова видны всеобщие «пикапные» мотивы: передняя подвеска с двойными поперечными рычагами. Задняя — рессорная, по четыре листа с прорессорником в пакете. Приятно, что агрегаты шасси не выходят за габариты рамы. Если

увлечетесь жестким оффроудом, риск оторвать что-то снизу в глинистой колее минимален. Тормоза дисковые. Смutilо, что антикоррозийная мастика нанесена только на отдельных швах, это означает, что дополнительный антикор днищу пикапа не повредит.

Внутри кабины — царство экокожи. Вот, кстати, опять нестыковка: салон выглядит дорого, но регулировка сидений механическая. Мультируль кожаный. Регулируется он только по высоте, у нынешних пикапов, поставляемых из Китая, по-другому не бывает. Профиль спинки водительского и пассажирского сидений весьма недурен, я провел в машине целый день. Спина и то, что ниже, не устали. Может от того, что передние сиденья подогреваемые? По китайской традиции, кнопки подогрева виртуальные, но их не надо долго искать на большом вертикальном планшете. Экран размером 10,4 дюйма находится между водителем и передним пассажиром. В какой-то степени, функция извлечения из него полезных действий для всех, кто в салоне, ляжет на пассажира-штурмана». Водителю будет не до этого — сенсорное «трюмо» сильно бликует. А еще за время тест-драйва мне так и не удалось направить теплый воздух на ветровое стекло и ноги одновременно. Степень обдува, кстати, тоже задается виртуальной клавишей и в движении подобрать нужную скорость

1. Приборная панель весьма информативна, хотя она электронная, а не аналоговая.
2. В движении выбрать режим отопителя удавалось не с первого раза.
3. Мультируль регулируется только по высоте.



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ПРАКТИЧНО. Пикап сертифицирован с ТСУ и может буксировать прицеп.



СПОРНО. Крышка капота с изоляцией, но звук работы мотора не заглушает.

отопителя удавалось не с первого раза. Сюда бы физические кнопки...

В машине есть медиасистема, однако чем дальше я отъезжал от МКАД, тем хуже у радиоприемника становился сигнал. Пассажиры второго ряда, если их двое, могут воспользоваться подлокотником. Им бы еще по ухватистой ручке на средней стойке, но таких нет, жаль. Хорошо, хоть селектор подключения полного привода остался классическим: рядом с рычагом КПП расположена «внедорожная» шайба 4x4. Отклик на подключение переднего моста почти мгновенный. Такая прыть понравилась. До скорости 80 км/ч пикап не теря-

ет своей полноприводности. Гнать на все деньги не особо хочется: шумно и сильно трясет.

НАРОДНАЯ ПЕСНЯ

Теперь самое время пришпорить красавца и отправиться в путешествие к соседней с Москвой области. Ухватился за удобную ручку на передней стойке, сел за руль, обустроился, поиграл камерами кругового обзора. Хочешь, можно смотреть вперед, назад или глядеть отстраненно, на 3D проекцию машины в целом. Для габаритного пикапа это полезная опция. Есть и звуковой парктроник, на всякий случай. Передняя

1. Картинка с камеры заднего вида дополнена еще и парктроником. На всякий случай?
2. Пассажирам второго ряда адресован подлокотник. Ручей на средней стойке нет.



JAC T8 PRO

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ


Колесная формула	4x4
Снаряженная масса, кг	1940
Полная масса, кг	2840
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5325/1880/1830
Колесная база, мм	3090
Объем топливного бака, л	74
Размер грузового отсека (длина/ширина/высота), мм	1520/1520/470
Двигатель:	
тип	бензиновый, рядный, 4-цилиндровый, с турбонаддувом
рабочий объем, см ³	2378
мощность, л. с.	204
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	320 при 2000–4000
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	независимая пружинная/зависимая рессорная
Тормоза	дисковые
Размер шин	265/60R18


СЕРВИС

Заводская гарантия	3 года или 150 000 км
Межсервисный пробег	10 000 км

КОНКУРЕНТЫ

GMW Poer KingKong, Sollers ST6, УАЗ «Пикап»

 Яркий головной свет, грузоподъемность 900 кг.

 Безальтернативная механическая КП, скромный межсервисный интервал.



3. Турбомотор мощностью 204 л. с. выпускают в Китае по лицензии Mitsubishi.
4. Размер кузова — 1520x1520 мм, высота борта — 470 мм.
5. В кузове есть проушины для крепления груза.



камера в условиях холмистой дороги позволяла как бы подсматривать за дорогой, когда спускался с горки. Не скажу, что это сильно поможет в обычном движении по асфальту, но видеть ситуацию прямо впереди машины, преодолевая перекаты или барахтаясь в глубокой колее, — за это большое спасибо. Только не ленитесь периодически выходить и протирать объективы камеры.

В движении по заснеженному городу пикап немного вилял кормой: пустая рессорная машина «запрограммирована» на это. Из-за универсальности коробки, передаточные числа под тягу бензинового мотора явно не настраивали, и первая передача оказалась сверхкороткой. Лучше всегда кузов грузить чем-то, либо двигаться в режиме 4x4, не считаясь с валким управлением и возросшим топливным аппетитом. Минимум расхода по компьютеру в режиме 4x2 мне удалось достичь в 10,9 л девяносто пятого бензина по трассе. Расход в режиме 4x4 показал выше 14 л в городе. Но это, повторю, пустая машина. Полный привод с зубастой резиной почти творил чудеса. Зная, что под колесами ровное поле, я долго и с удовольствием «перепаживал» на нем снег. Заявленный клиренс составляет 220 мм и просто зовет на «подвиги». Полноприводный за-

чет машина получила почти автоматом. Кстати, приборная панель весьма информативна, хотя она электронная, а не аналоговая. Переход во внедорожный режим и обратно понятен и сопровождается крутыми картинками. Удивило, что в движении мотор хорошо было слышно в салоне. Хотя крышка изнутри капота заизолирована, но это покрытие рева мотора не заглушило.

Размеры кузова — 1520x1520 мм, чуть меньше стандартного листа фанеры, высота борта — 470 мм. Те, кто намерен прикрывать кузов модной крышкой-рольставней, должны быть готовы к ограничению высоты перевозимого груза. Или, как я, наплевав на атмосферные осадки, лопатой чистить снег в кузове — бывалые пикаповоды меня поймут. В общем, общение с машиной вызвало смешанные чувства: модный вид с претензией на другой ценовой класс и аудиторию разбивались о простые, бюджетные решения рядового «трудяги». Опять же небольшая цена. Возможно, будь у пикапа АКПП, общее впечатление о машине было бы более цельным и сбалансированным, а так получилось как в известном фразеологизме — ни в городе Богдан, ни в селе Селифан. Как в частушках. Тоже популярный песенный жанр, но слова в них иногда бывают уж очень «забористые». 



СТАРЫЙ НОВЫЙ ГОД

SOLLERS ST6 > ПОЛНАЯ МАССА: 2800 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: I КВАРТАЛ 2024 Г. > ЦЕНА: ОТ 2 400 000 РУБ.

РЫНОК ЛЕГКОГО КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ПОПОЛНИЛСЯ НОВОЙ МОДЕЛЮ, SOLLERS ST6. ДОЛГО ИЗУЧАТЬ НОВИНКУ НЕ ПРИДЕТСЯ, ТАК КАК ЭТО ЗНАКОМЫЙ НАМ ПИКАП JAC T6. ОТЛИЧИЯ РОССИЙСКОЙ ВЕРСИИ ОТ КИТАЙСКОЙ МИНИМАЛЬНЫЕ. ЗНАЧИТ, ПРАЗДНИК НА УЛИЦЕ ПИКАПОВОДОВ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

> МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА



Все центральные, а также мало-мальски значимые игроки сегмента пикапов в России всегда были представлены с избытком. Вот навскидку «меню» прежних официальных поставок в страну: Mercedes-Benz X-Class, потом стайка «японцев» — Toyota Hilux, Isuzu D-Max, Nissan NP300, Mazda BT50 и Mitsubishi L200. Затем «немец», Volkswagen Amarok, а также отечественные УАЗ «Пикап» с Lada 2329. Был Ford с почти европейской моделью Ranger, и, конечно же, китайские версии легких грузовиков. Начиная с нулевых годов, их было много. В 2019 году появился еще один, JAC T6.

ОТ ОРИГИНАЛА К АНАЛОГУ

Появление в России пикапа JAC T6 не стало чем-то поразительным. Машина была построена по проверенным лекалам прочих легких грузовиков: стальная рама, дорожный просвет под 200 мм, подключаемый полный привод, пятиместная четырехдверная кабина, выбор по моторам и только механическая 6-ступенчатая коробка передач, так дешевле. Кузов размерами 1520x1520 мм и высотой борта в 470 мм позволял перевозить груз массой 800 кг. Это по паспорту, на деле наш народ всегда пытался нагрузить столько, сколько позволит рессорная подвеска и неразрезной задний мост. T6 в семью российских пикапов был принят на правах

младшего брата, с гипотетическим условием, что потом утрет нос старшим родственникам. Грузовичок с тремя крупными буквами мармеладно-красного цвета на решетке радиатора так бы и остался на фоне именитых грандов вечно подающим надежды, если бы не СВО. Сегодня марка JAC представлена практически во всех сегментах рынка, начиная от погрузчиков и среднетоннажников, и заканчивая кроссоверами с лифтбоками. Компании «Соллерс» в кооперации с китайским брендом удалось наладить производство коммерческих фургонов и микроавтобусов. Под маркой Sollers выпускают модели Atlant и Argo. В Приморье, на мощностях бывшего завода по выпуску кроссоверов Mazda, обосновалось ООО «Автомобильные Индустриальные Технологии». Завод производит пикап Sollers ST6, бывший JAC T6. Оригинальная модель ушла с рынка, уступив место российскому аналогу.

ОЩУТИТЬ ПОДХВАТ

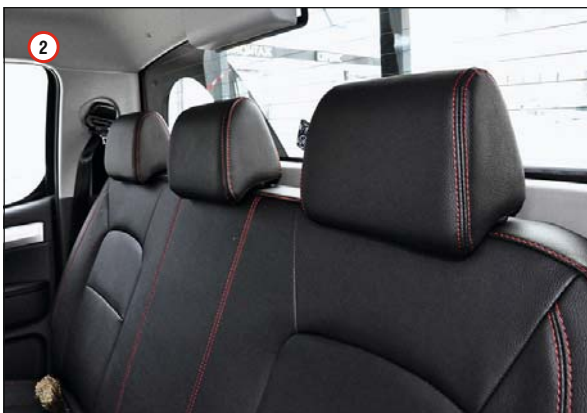
Если дословно перевести с английского pick-up, получится «подхватить», «подобрать». Сельхозработчие и фермеры Америки начала прошлого века первыми догадались скрестить легковушку с небольшим грузовиком. Такой типаж был благосклонно встречен заокеанскими автозаводами. Затем в «бой» вступили американские литература и кинематограф. Как зримый апофеоз

1. Руль обшит кожей, регулируется только по высоте. Приборы аналоговые, посередине — дисплей компьютера.

схватки — Чак Норрис в роли крутого Уокера, который вершил правосудие по-Техасски при помощи пикапа GMC Sierra. Серилал вышел в начале девяностых годов 20 века. Позднее, когда выпуск «уокерской» модели закончился, а приключения хорошего американца продолжали набирать обороты, героя Норриса пересадили на Dodge Ram. Я знаю минимум двух мужчин, которые купили пикапы в личное пользование из-за просмотра того сериала. Грузовички, к слову, были японский и китайский. Да, не Ram, но здесь главное дух автомобиля: ты отдельно, груз отдельно. Все вместе — универсальная свобода в передвижении, где никто никому (ничему) не мешает. Сочетание несоместимого. Утилитарный пикап вместо тачки мажоров стал устойчивым трендом, и он работает до сих пор. Посмотрите, сколько даже сейчас в России официально предлагается пикапов: GMW Poer и Poer King Kong, Dongfeng DF6, JAC T8 Pro, Changan Hunter Plus, Foton Tunland G7, Амбертрак «Пикап», УАЗ «Пикап», а также Lada Granta и Niva в исполнении бортовая платформа. А теперь и Sollers ST6.

«САМЫЙ ЖИР»

Грузовик сохранил всю гамму вариантов прежней модели. Есть варианты с наддувным бензиновым мотором объемом 2,0 л и мощностью 176 л. с. Любителям обрести под педалью почти тепловозную мощь, адресована дизельная двух-



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СПОРНО. Бортовые внешние крюки встречаются не у всех версий машины.



НАДЕЖНО. Предусмотрена стальная защита моторного отсека и КП, включая раздатку.

литровая версия. Ее отдача составляет 136 л. с., крутящий момент — 320 Нм (у бензинового — 290 Нм). Полный привод пятиместной машины — подключаемый, есть понижающая передача в раздаточной коробке и блокировка заднего дифференциала. За безопасность отвечают пара фронтальных подушек, дисковые тормоза на всех колесах и джентльменский набор вспомогательных систем — противозаносной, ESC и ABS с распределением тормозных усилий. Увы, отечественная промышленность ничего такого так и не сумела предложить за все прошедшее время, пока в сен-

1. В кузове есть такежные петли. Если груз будет объемным, пригодятся бортовые внешние крюки.
2. Не особо удобные передние сиденья и совсем плоские — в заднем ряду. Это коммерческая техника, ждать особых удобств от нее не стоит.

тябре 2023 года не запустила модель ST6. Раз это грузовик, упомяну про один из главных параметров такой техники, погрузочную высоту. Она равняется 860 мм. Груз в пикап обычно попадает с помощью рук, а они не железные, и это надо учитывать. В почти квадратный кузов 1520x1520 мм можно погрузить поклажу весом до 900 кг. В него входит стандартный европоддон. Войдет и два, но тогда придется откинуть задний борт. Я бы этого не делал, в нем — глазок камеры заднего вида. Показывает картинку, к слову, хорошо. Для знакомства мне досталась дизельная версия Comfort

стоимостью 2,6 млн руб. с «кожаным» салоном, кондиционером, бесключевым доступом и защитной дугой в багажнике. Комплектация Comfort или «самый жир», как принято теперь говорить.

КОММЕРСАНТ

Внешне — никаких откровений, но и ничего не отталкивает. Обыкновенный плотно сбитый легкий коммерческий грузовик. Практически машина на каждый день, если учитывать полную массу. Главное — есть версия с дизельным мотором. Даже черная дуга в грузо-



вом отсеке в наличии. Этим атрибутом машина напоминает старые американские модели пикапов, но это российский грузовик. На решетке радиатора — фирменная, «соллеровская», эмблема. Помнится, при запуске Т6 на наш рынок, китайцы обмолвились, что в основе машины — рама, произведенная по японской (!) лицензии от пикапа Hilux прошлых поколений. Если это действительно так, то мы опять в выигрыше, ведь китайский вариант технически повторяет российскую версию. Машина комплектуется стальной защитой моторного отсека и коробки передач, включая раздатку. Для экстремалов можно заказать защиту заднего моста. Грузовой отсек «облит» черным защитным покрытием. Внутри кузова есть такелажные петли для крепления груза. Если он будет объемным, пригодятся дуга и бортовые внешние крюки. Пикап на литых дисках, так у всех комплектаций, но это не новость.

В салоне почти все, как и у «родителя», но есть нюансы. У того была аляповатая коричневая кожаная вставка на приборной панели. У этого она черного цвета, под стать цвету салона. На центральной панели — большой экран медиасистемы. Чуть ниже размещены кнопки управления трансмиссией: 2Н, 4Н и 4L, а также клавиша принудительного прожига сажевого фильтра. Вот чего точно не было, так это двух физических кнопок подогрева передних сидений. Все остальное на месте: ухватистый руль, который регулируется только по высоте, глубокие колодцы аналоговых тахометра и спидометра, посередине которых дисплей бортового компьютера — он пишет сообщения только на китайском и ан-

глийском. Почему не по-русски? Производитель не доглядел? Он же русифицировал медиастему. Зато есть система бесключевого доступа в салон и пуск двигателя кнопкой. Но тут тоже нюанс — «мой» пикап дизельный. Если вы имели опыт общения с дизельным грузовиком, запуск мотора у него подразделяется на два этапа: вначале надо прогреть свечи, потом повернуть ключ зажигания и запустить мотор. Если совместить этот процесс в одно непрерывное нажатие кнопки, «мозги» двигателя зимой не поймут вашу торопливость. Так можно и аккумулятор посадить, я бы предпочел для пикапа простой ключ зажигания. Пара слов о сиденьях. Их можно охарактеризовать кратко — они есть. Не особо удобные передние и совсем плоские в заднем ряду. Напомню, что это коммерческая техника и ждать особых удобств от нее не стоит. Задача в том, чтобы доставить себя, пассажиров и груз за один рейс из пункта А в пункт Б с комфортом в виде кондиционера, подогрева сидений, электростеклопакета, а также прочих «плюшек».

ПРАЗДНИК ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Что по итогам поездки на старомодном пикапе? В движении все просто и понятно: чем тяжелее груз в кузове, тем проще и мягче машина управляется. Грузным пикап вообще идет как по маслу. Управление коробкой передач требует привычки. Первая ступень здесь очень «короткая». Можно трогаться со второй передачи, пустой грузовик это позволяет. Если под нагрузкой, надо будет поиграть сцеплением. Есть



3. Запасное колесо крепится под полом грузового отсека — классика жанра.

круиз-контроль, но он хорош только на трассе, а это не стихия грузовичка. Дизель басит из-под капота, шумоизоляция не конек этой машины. Это утилитарная техника с функционалом, выходящим за рамки привычных коммерческих перевозок. Чем авто и привлекает. Главное, оснащение машины рынок в этом классе предложить дешевле пока не может. Появление Sollers ST6 мне больше напомнило традицию празднования старого Нового года — кому не нравится растягивать удовольствие, отмечая один из самых любимых праздников? Нечто подобное происходит сейчас в стане российских пикаповодов. Их и с праздником! 🛑

SOLLERS ST6

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x4
Полная масса, кг	2800
Колесная база, мм	3090
Объем топливного бака, л	76
Размер грузового отсека (длина/ширина/высота), мм	1520/1520/470
Двигатель:	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, см ³	1999
мощность, л. с. при мин ⁻¹	136 при 3600
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	320 при 1600–2600
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	независимая пружинная/зависимая рессорная
Тормоза	дисковые
Размер шин	245/65R17

СЕРВИС

Заводская гарантия или 150 000 км	3 года
Межсервисный пробег	15 000 км

КОНКУРЕНТЫ

GMW Poer, УАЗ «Пикап», Dongfeng DF6



Внутренний список базового оснащения.



Большой радиус разворота.



Специалисты ГУП «Мосгортранс» еще в 2018 году выработали единые требования к тому, каким должен быть автобус на электричестве для столицы, внешне и внутренне. Напомним, что сейчас в Москве работают электробусы ЛиАЗ-6274 из Ликино-Дулево и КАМАЗ-6282 производства ПАО «КАМАЗ» (эти машины собирают на заводе СВАРЗ). Предваряя выход на столичный маршрут № 154 обновленной версии ЛиАЗ-6274, директор ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул отметил: «Никаких фан-клубов по маркам не существует, мы предъявляем единые требования к современному подвижному составу электробусов». Глава «Мосгортранса» сообщил,

что в 2024 году автопарк столицы пополнится 1200 электробусами: 1000 штук произведет КАМАЗ, а ЛиАЗ поставит в столицу 200 электробусов. Обновленная машина как раз из первой партии.

Среди самых интересных особенностей новой версии электробуса ЛиАЗ-6274, разработанного по заданию столичного правительства, — гарантированная дальность хода на одном заряде до 90 км (прежде было 70 км). По оценке представителя «Ликинского автобусного завода» Вячеслава Орехова, емкость тяговой батареи в рестайлинговой машине увеличили на 30%. Если

раньше комплект тягового оборудования включал электропортальный мост ZF AVE130 с двумя электродвигателями, то теперь в машине работают два синхронных трехфазных электромотора в составе электропортального моста Handed Axle HDE260. Номинальная мощность каждого электродвигателя — 75 кВт. Скорость 50 км/ч электробус развивает за 22 секунды. Тормозная система пассажирской машины снабжена EBS и ABS с рекуперацией. Тормозные механизмы всех колес — дисковые. В качестве тяговых батарей используют никель-марганец-кобальтовые накопители

ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ ЭЛЕКТРОТЕХНИКА

ЛИАЗ-6274 > ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА: 12,4 М > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2023 Г.

НА УЛИЦЫ МОСКВЫ ВЫШЛА ОБНОВЛЕННАЯ ВЕРСИЯ ЭЛЕКТРОБУСА ЛИАЗ-6274. ОСНОВНЫЕ ОТЛИЧИЯ ОТ ПРОШЛОГО «КАК ЭЛЕКТРОМОБИЛЯ, ТОЛЬКО АВТОБУСА» — ЭЛЕКТРООБГРЕВ САЛОНА, ОБНОВЛЕННАЯ СВЕТОТЕХНИКА, НОВЫЙ ДИЗАЙН ПЕРЕДНЕЙ МАСКИ И КРЫШИ. ЕЩЕ НОВИНКА МОЖЕТ НА ОДНОМ ЗАРЯДЕ ПРОЕЗЖАТЬ ДО 90 КМ, ТАК КАК ЕМКОСТЬ ТЯГОВОЙ БАТАРЕИ УВЕЛИЧЕНА НА 30% > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА

ЛИАЗ-6274

Габариты, мм	12 420x2500x3500
Колесная база, мм	5960
Полная масса, кг	18 000
Пассажировместимость, чел.	85
Максимальная скорость, км/ч	80
Подвеска передняя/задняя	зависимая, пневматическая
Тормоза	дисковые
Размерность шин	275/70R22.5

емкостью 201 кВт·ч. Полная масса электробуса составила 18 000 кг. Весь экологически чистый транспорт закупается по контрактам жизненного цикла. Это означает, что в течение 15 лет производители самостоятельно будут обеспечивать исправность работы поставленной техники.

По-прежнему в электробусе реализована возможность зарядки аккумуляторных батарей тремя способами: ультрабыстрым, пантографом, быстрым «пистолетным» и ночным. Естественно, что для этого необходима развитая сопутствующая инфраструктура, для чего в электробусных парках и на конечных станциях электробусных маршрутов уже установили более 340 ультрабыстрых зарядных станций. Город, кстати, производит их сам, на мощностях СВАРЗа. Время для заряда на конечных остановках занимает не более 15 минут.

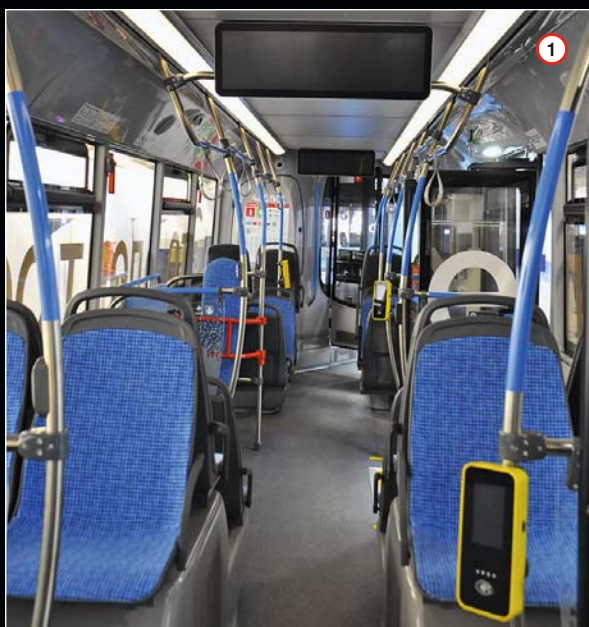
Среди визуальных отличий обновленной модели — адаптивное освещение салона. Оно меняется от холодного к теплему. Передний указатель маршрута стал больше на 18%. Еще обновленная модель

1. Пассажировместимость 12-метрового электробуса составляет 85 человек.
2. Электробус оснащен электронной бортовой телематической системой.
3. Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул: «Москва стала центром развития и использования электротранспорта».
4. Дизайн подвижного состава электробусов «Мосгортранса» изменился.

электробуса снабжена электрическим отопителем салона. На прежних моделях завода был жидкостный обогреватель, который работал на солярке. Пассажиры наверняка отметят низкий уровень входа. Он решен благодаря системе «книлинг», которая позволяет наклонять кузов в сторону остановки. Представитель завода-изготовителя отметил измененный дизайн формы кнопок для самостоятельного открывания дверей пассажирами. К слову, система адресного открывания двери характерна больше для Москвы, в других российских городах ее не заказывают, хотя она позволяет круглогодично поддерживать температуру в салоне на уровне 23 градусов тепла. Электробус оснащен электронной бортовой телематической системой помощи водителю, в которую встроено 13 видеокamer (у «однополчанина», КАМАЗ-6282, таких камер на две меньше). Пассажировместимость 12-метрового электробуса составляет 85 человек: 30 посадочных мест и место для инвалидной коляски со специальным пандусом на средней площадке.

Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул во время презентации модели заявил: «Сегодня Москва стала центром развития и использования электротранспорта. В столице уже около полутора тысяч инновационных элек-

тробусов. Они обслуживают почти 120 экологических маршрутов». Представляя прессе обновленную модель, Николай Асаул упомянул, что дизайн московского электробуса изменился. В передней «маске» ЛиАЗа используются иные вертикальные габаритные огни, переработана форма капота, корпус внешней основной светотехники, противотуманные фары и бампер получили другой рисунок. Возникнут изменения и в задней «маске», а к концу текущего года на столичных маршрутах могут появиться сочлененные электробусы. Обновленный ЛиАЗ-6274, как и предыдущие модели производства Ликино-Дулево, поставили на «довольствие» в филиал «Северо-Восточный» ГУП «Мосгортранс», бывший шестой троллейбусный парк Москвы. Эта площадка обслуживает 11 московских электробусных маршрутов, проходящих по Северо-Восточному, Центральному, Северному и Восточному административным округам столицы.



У «КИТАЙЦЕВ» НЕТ АЛЬТЕРНАТИВ?

ПО ИТОГАМ 2023 ГОДА АВТОБУСЫ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МАРОК ЗАНЯЛИ ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ ДОЛЮ ПРОДАЖ В РОССИИ — 72,9%. ЭТО СЕГМЕНТ РЫНКА, НА КОТОРЫЙ ПОКА НЕ ПОВЛИЯЛА ЭКСПАНСИЯ КИТАЙСКИХ БРЕНДОВ > АЛЕКСАНДР КЛИМНОВ > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

По данным агентства «Автостат Инфо», рынок новых автобусов (без микро- и малых автобусов на базе LCV, то есть категории М2) вырос на 26% до 17,1 тыс.

Производство автобусов категории М1 и М2 (полной массой до 5 тонн), по данным Федеральной службы государственной статистики, Росстата, выросло на 68% до 23 тыс., тогда как категории М3 (массой более 5 тонн), включая машины малого, среднего, большого и особо большого клас-

сов (кроме электробусов) выросло не так значительно — на 10,9% до 14,1 тыс.

По данным компании «АСМ-холдинг», производство автобусов в РФ в 2023 году выросло на 43,9% до 37,6 тыс., а вот выпуск иномарок снизился на 32,2% до 1,88 тыс., и их единственным производителем остался «СТ Нижегородец».

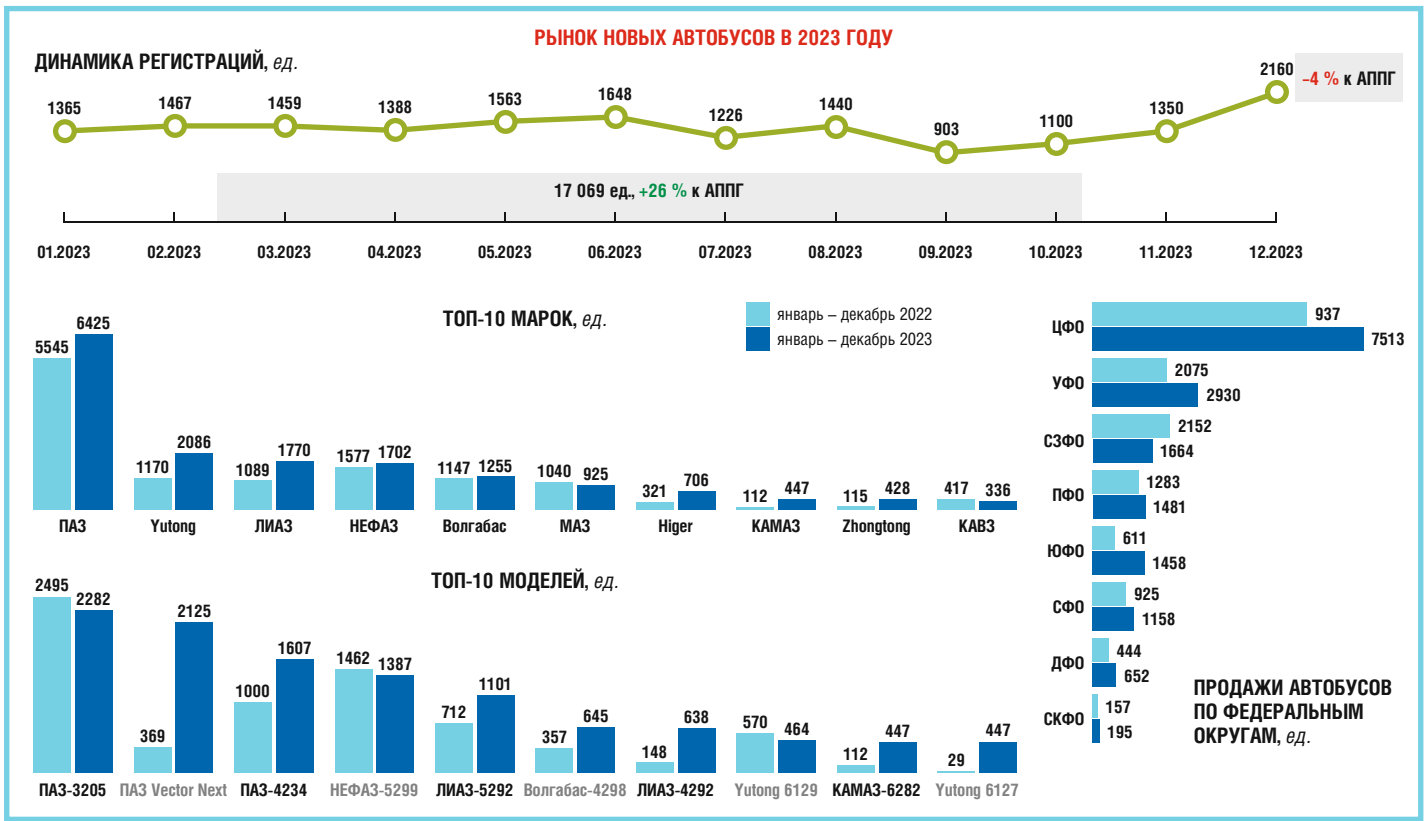
Производство автобусов категории М2, то есть особо малого и малого классов (на базе LCV), выросло на 2/3 (на 66,7%) до 22,6 тыс.

Выпуск электробусов подскочил в 8,7 раза — до 638 ед., из которых львиная доля (497 ед.) пришлось на модель КАМАЗ-6282 (рост в 8,7 раза), и еще 111 ед. (рост в 37 раз) произвел ЛИАЗ (модель 6274), а также сам Горьковский автозавод выпустил 8 единиц ситибусов «Газель e-City».

ГОСУДАРСТВО ПОМОГЛО

Сегмент автобусов (категория М3) вырос в 2023 году до 17,07 тыс. (+25,7%),



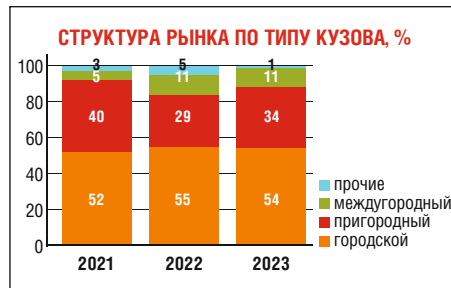


Данные «Автопарк Инфо»

где отечественные производители заняли 76,2% рынка (13 тыс., +13,9%) против 84,1% годом ранее, а иномарки заняли 23,8% (4,05 тыс.), причем на китайские марки пришлось 3,83 тыс. и 22,4% рынка (от иномарок 94,5%) против 14,5% годом ранее. Наибольшая доля «китайцев» была в сегментах междугородных и туристических автобусов большого класса. Так что сказать, что российский рынок совсем уж не испытал воздействия китайского импорта нельзя.

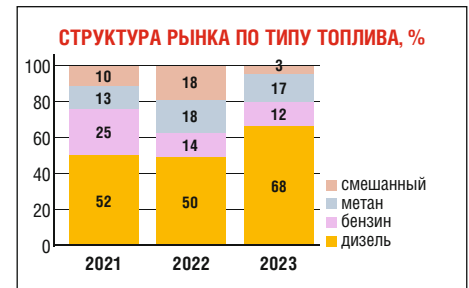
На городские автобусы пришлось 54% рынка против 55% в 2022-м, на пригородные — 34% (против 29% в 2022-м) и 11% (те же 11%) — на междугородные, тогда как на все прочие типы (экскурсионные, школьные и другие) — всего 1% рынка против 5% годом ранее, в том числе на вахтовые — 469 ед. (-23,5%).

По оценке директора департамента аналитики ГК «Современные транспортные технологии» Анастасии Красильниковой, рынок автобусов в 2023 году составил 16,5 тыс. единиц, по отношению к 2022 году, рост — 28%. Главным драйвером рынка стала программа обновления парков пассажирского транспорта с использованием специальных казначейских кредитов. «Программа дала мощный импульс транспортным реформам в стране. Важно, что основной акцент в ней был сделан на решении проблемы мобильности людей не только в больших, но и малых городах, в районных центрах, которые особенно нуждаются в новом транспорте», — отметила эксперт. Анастасия Красильникова добавила, что для поддержания автопарк



ков в удовлетворительном состоянии нужно обеспечивать обновление на уровне 10–12% в год. Поэтому важно, чтобы программа СКК (Специальный казначейский кредит) была продолжена и имела долгосрочный характер. Это позволит регионам планомерно обновлять парки и своевременно строить заправочную инфраструктуру для экологически чистых видов транспорта. В свою очередь производители, имея долгосрочный гарантированный заказ, смогут закладывать инвестиции в совершенствование модельного ряда, вести разработки под перспективные потребности регионов, обеспечивать ритмичную работу производителей у себя и у поставщиков компонентов.

Управляющий продажами пассажирской техники компании «Русбизнесавто» Владимир Жуков считает, основным драйвером роста стали госпрограммы по обновлению пассажирских парков техники, которые позволили на 100% загрузить отечественные автобусные заводы заказами. «Госпрограммы обновления пассажирской



транспортной отрасли помогли буквально выжить производителям в сложнейших условиях, требующих скорейшей замены поставщиков основных комплектующих и технологий, привычно используемых до этого продолжительное время», — отмечает эксперт.

Генеральный директор «ТЕХИНКОМ-Экспресс» Елена Хлюстикова считает, что отечественным производителям помогли две программы — поддержка за счет средств Фонда национального благосостояния и программа СКК. Эти программы направили деньги в регионы на обновление пассажирского транспорта.

ГАЗ В МОТОРЫ

По типам двигателей спрос распределился так: на дизельные автобусы пришлось 68% рынка против 50% в 2022-м, на бензиновые — только 12% (14% в 2022-м и 25% в 2021-м) из-за прекращения выпуска на ЗМЗ бензиновых V8, на метановые — 17% (18%) и на смешан-



1

ные (газ пропан+бензин) — 3% против 18% годом ранее.

По мнению Владимира Жукова, наращивание внутреннего потребления газомоторного топлива — стратегическая задача России: это очень выгодно и экономически, и в плане минимального воздействия на окружающую среду. «Техника на ГМТ сейчас для перевозчиков выглядит предпочтительнее электробусов, которые с учетом необходимой для них инфраструктуры очень дороги», — говорит представитель «Русбизнесавто». Защиту

окружающей среды и удешевление эксплуатации называет важными преимуществами газомоторных автобусов Елена Хлостикова («ТЕХИНКОМ-Экспресс»).

«Газомоторное топливо — это исключительно перспективное для отрасли коммерческого транспорта направление. Помимо вклада в экологию, это топливная эффективность. Сейчас закупки ГМТ автобусов проходят, главным образом, по программе «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Это очень важная и действенная программа, рассчитанная на транс-

порт большого класса для городских агломераций, — комментирует Анастасия Красильникова. — В свою очередь, для покупателей газовых автобусов среднего и малого классов важной мерой поддержки всегда была программа Минпромторга РФ по субсидированию покупки газовой техники. Однако размер субсидии по этой программе за последние годы был срезан в три раза. Например, по автобусам КПП категории М3 до 10 м в 2016 году субсидия составляла 1,5 млн руб., сегодня — 525 тыс. руб. Такой размер субсидии не покрывает разницу в стоимости между дизельной и газовой техникой. А помимо инвестиций в автомобили, местные транспортные предприятия должны еще инвестировать в заправочную инфраструктуру и модернизировать парки для обеспечения безопасной эксплуатации газовой техники. Все это требует более действенных мер поддержки рынка, поэтому для стимулирования расширения парка газомоторного транспорта необходимо как минимум вернуть размер субсидии на покупку КПП-автобусов до первоначального уровня».

ЛИДЕРЫ ПРОДАЖ

Лидировал по продажам российский ПАЗ с 6,43 тыс. (+15,9%), а вторым стал китайский Yutong с 2,09 тыс. (+78,3%). Далее идут: ЛиАЗ с 1,77 тыс. (+62,5%), НефАЗ с 1,7 тыс. (+7,9%) и «Волжанин»

1. Для поддержания автопарков в удовлетворительном состоянии нужно обеспечивать обновление на уровне 10–12% в год.
2. Стоимость батареи диктует высокую стоимость электробусов, ввиду чего такие транспортные средства могут себе позволить только крупные города.
3. Главным драйвером рынка стала программа обновления парков пассажирского транспорта с использованием специальных казначейских кредитов.



2



3

с 1,26 тыс. (+9,4%). Российские производители лидируют в сегментах малых, а также средних, больших и особо больших городских автобусов.

«Рост продаж китайских автобусов не повлиял на количество заказов и объем выпуска российских автобусных заводов, поэтому ситуация угрожающей нам не представляется. Напротив, китайские автобусы помогают изменить ситуацию со стремительно стареющим автобусным парком России», — считает Владимир Жуков.

Елена Хлюстикова уверена, что экспансия автобусов китайского производства произошла ровно потому, что отечественные производители не могут предложить продукт. «Ни один из российских заводов автобусы междугородние и туристические машины большого класса не выпускает. Поэтому вполне закономерно китайские производители заняли эту нишу», — говорит эксперт.

Стоит обратить внимание на уверенный рост продаж электробусов: в 2023 году было реализовано 475 ед. (рост почти в 2 раза), из которых 470 ед. российских марок и только 5 иномарок (рост в 5 раз).

Вот как это комментирует Анастасия Красильникова (ГК «СТТ»): «Программа комплексного развития городского наземного электрического транспорта показала высокую эффективность в пилотных регионах, и ее распространение и на другие регионы было бы целесообразно. Электробусное направление развивается, наша компания предлагает клиентам электробусы большого класса ЛиАЗ, которые активно участвуют в программе. Стоит отметить,

что стоимость батареи диктует высокую стоимость таких транспортных средств, ввиду чего электробусы могут себе позволить только крупные города. В то же время, полагаем, что для решения экологических проблем электробусы могут также найти свое применение, например, в курортных зонах, в виде транспорта малого класса для перевозки небольших групп, или в городах, где сильно загрязнен воздух. Мы готовы вывести на рынок «Газель e-City», электрическую модификацию микроавтобуса «Газель City», с запасом хода на одной зарядке до 150 км. Этот транспорт уже прошел тестовую обкатку в Москве, скоро начнутся эксплуатационные испытания в Сочи и Южно-Сахалинске».

В топ-5 моделей автобусов за 2023 год все машины были российскими, так самым популярным остался ветеран малого класса ПАЗ-3205 с 2,28 тыс. (–8,5%). Впрочем, доля этой модели на рынке в 2023-м снизилась до 13,4% против 18,4% в 2022-м. На второе место вышел малый «Вежко Next» с 2,13 тыс. (рост в 5,8 раза), далее на 3-м месте идет среднеразмерный служебный ПАЗ-4234 с 1,61 тыс. (+60,7%), а за ним — 12-метровый городской и пригородный автобус большого класса НефАЗ-5299 с 1,39 тыс. (–5,1%). Топ-5 замкнул низкопольный городской ЛиАЗ-5292 с 1,1 тыс. (+54,6%).

Согласно базовому сценарию прогноза НАПИ, на российском рынке автобусов в 2024 году будут продаваться в основном российские бренды, в меньшей степени белорусские и китайские марки. Продажи автобусов, ввозимых по параллельному им-


порту, и автобусов иностранных брендов, произведенных на территории КНР и «дружественных» стран, будут незначительны.

Российский рынок новых автобусов в 2023 году претерпел серьезные изменения в связи с резким ростом ввоза китайских автобусов в большом, особо большом и среднем классах, тогда как в сегменте микроавтобусов преобладали российские марки (если конечно таковой можно считать Sollers Atlant, который, по сути, китайский JAC Sunray).

Кроме того, в 2023-м, еще до существенного повышения утилизационного сбора в августе, дилеры китайских марок завезли множество междугородных автобусов, что привело к затовариванию рынка в конце года. Кстати, в начале 2024-го цены на автобусы взлетели, тогда как их продажи обвалились.

Прогноз НАПИ по продажам автобусов в 2024 году составляет по пессимистичному сценарию 14,83 тыс., по базовому сценарию — 15,98 тыс., а по оптимистичному — 16,62 тыс.

«В 2024-м сохранится темп продаж на уровне 2023 года. Вероятнее всего, по итогам года мы увидим, что доля продаж автобусов российского производства увеличится во всех сегментах рынка», — считает Владимир Жуков

«Думаю, что все сохранится, если государство будет выделять деньги на приобретение транспорта. Если программы не будут сохранены в прежнем объеме или даже больше, то соответственно пойдет спад рынка», — комментирует перспективы на 2024 год Елена Хлюстикова. 

ЧИСТОТА И ПОРЯДОК

СМОЛЕНСКИЙ «ЗАВОД КДМ» ПРЕДСТАВИЛ ЖУРНАЛИСТАМ ПРОФИЛЬНЫХ ИЗДАНИЙ НОВИНКИ МУСОРОВОЗОВ И ТЕХНИКИ ДЛЯ СКОРОСТНОЙ УБОРКИ И ПОДЕЛИЛСЯ ПЛАНАМИ РАСШИРЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА

Приглашение на смоленский «Завод КДМ» в начале года становится для журналистов доброй традицией. И каждый раз компания дарит сюрпризы. Тема нынешней встречи — расширение продуктовой линейки. Компания осваивает новые базовые автомобили для застройки спецтехники и увеличивает долю отечественных комплектующих.

ПЛУГ ПЛЮС ЩЕТКА

Первая в числе разработанных инженерами завода новинок — комбинированная дорожно-уборочная машина ЭД490 на базе тяжелого самосвала FAW J6 CA3250 с колесной формулой

6х4. Модель сделана специально для расчистки скоростных магистралей, с которых она может убирать снег на скорости до 50 км/ч, отбрасывая его на расстояние до 20 м. Автомобиль полной массой 35 тонн оснащен рядным 6-цилиндровым дизельным двигателем CA6DL2-39E5 объемом 11,5 л, мощностью 390 л. с. и 12-ступенчатой механической КП. Конструктивно предусмотренный отбор мощности от двигателя позволяет использовать широкий спектр навесного оборудования и более точно подбирать операционную скорость движения техники. Помимо переднего поворотного отвала, обеспечивающего ширину уборки до 3 м, у машины есть еще и боковой отвал, увеличивающий рабочую зону до 5 м. Оба отвала имеют композитное крыло, что повышает надежность и производительность техники:

композит ударопрочен, термостабилен и износостоек. В пределах колесной базы у ЭД490 расположена вращающаяся щетка, предназначенная для сметания снега на скорости до 15 км/ч.

КДМ на базе самосвала FAW имеет подогреваемый кузов объемом 19 м³, выполненный из высокопрочной стали, что позволяет избежать смерзания и комкование противогололедных материалов. В кузове установлен 12-кубовый бункер с пескоразбрасывающим оборудованием. Управление оборудованием осуществляется с помощью джойстика, расположенного в кабине. Для повышения эффективности обработки дорожного полотна, машина ЭД490 снабжена системой автоматического дозирования материала. Также предусмотрена штатная система мониторинга на основе ГЛОНАСС. Многие дорожные компании





и городские управления работают с системами мониторинга «Умный город», и машина ЭД490, как и другая техника «Завода КДМ», к ним полностью адаптирована. Интересно, что на демонтаж дорожно-уборочного оборудования уходит всего час-полтора. После этого самосвал можно использовать по прямому назначению — для перевозки инертных материалов.

В прошлом году завод начал сотрудничество с отечественной маркой ГАЗ и запустил производство малогабаритных КДМ. Новинка — модель ЭД240 — разработана не для скоростных трасс, а для городских улиц. Спецтехника полной массой 9 тонн базируется на шасси среднетоннажника «Газон Next». Спереди у этой машины стоит облегченный плужный отвал с шириной обрабатываемой полосы до 2,8 м, а в пределах



1. Комбинированная дорожно-уборочная машина ЭД490 на базе тяжелого самосвала FAW J6 SA3250 сделана специально для расчистки скоростных магистралей.
2. Применение бокового отвала увеличивает рабочую зону до 5 м.
3. Облегченный плужный отвал рассчитан на обработку полосы шириной до 2,8 м.
4. Надстройка представляет собой 4-кубовый бак, в задней части которого расположена система распределения жидких реагентов.

междолевой базы установлена вращающаяся щетка. Надстройка представляет собой 4-кубовый бак, в задней части которого расположена система распределения жидких реагентов. С помощью форсунок этой системы, спрятанных под корпусом поперечной рейки, можно обрабатывать дорогу раствором с плотностью нанесения от 10 до 100 мл/м². Ширина обработки от 3 до 9 м, диапазон рабочих скоростей — 5–50 км/ч. Специалисты завода отмечают, что готовы оснастить таким оборудованием бескапотный «Валдай-8». Вероятно, уже в этом году такое решение появится на рынке.



на третьем — КАМАЗ «Компас» (18%). В числе новинок оказалась модель самой ходовой среди заказов размерности 16–17 м³. Речь идет о модели СМ 16 «Стандарт» на шасси МАЗ. Техника габаритной длиной 8,55 м и полной массой 17,7 тонн, рассчитанной на работу с мусорными баками емкостью от 120 л до 8 м³.

Главная особенность СМ16 «Стандарт» — максимальная степень локализации, которую сумели довести до уровня 90%. В машине используются белорусские гидроцилиндры, которые

ОТХОДЫ В ДОХОДЫ

В 2024 году исполняется 5 лет с момента выпуска первого опытного образца мусоровоза под брендом СМ («Смоленский мусоровоз»), и маркетологи компании наблюдают постоянный рост спроса на эту технику. Самыми популярными шасси для мусоровозов стали автомобили КАМАЗ с долей 56%, на втором месте — МАЗ (20%),





успели себя неплохо зарекомендовать. А для изготовления загрузочного устройства применяется российская сталь. Интересно, что в конструкции машины отсутствует подрамник. Это позволило увеличить ее жесткость и уменьшить себестоимость продукта. Учитывая пожелания клиентов, заднюю часть сделали более компактной. Увеличенный с 400 до 650 мм клиренс позволяет эксплуатировать мусоровоз на бездорожье.

Существенно, что коэффициент прессования 1:7 обеспечивается при давлении в гидросистеме 180 бар, а не 250 бар, как в премиальном исполнении. Это позволяет снизить нагрузку на комплектующие, а значит, увеличить их ресурс. Применяемое в мусоровозе килевидное днище позволяет эффективно собирать отжим, а затем убирать его с накопительной части посредством открытия шарового крана. Конструкция запирания заднего борта исключает

произвольное открывание и протекание жидкости. Работу в темное время суток облегчает яркая светодиодная подсветка в зоне работы с контейнерами и по бортам. Машина с 16-кубовым бункером может быть исполнена не только на шасси МАЗ, но и на базе КАМАЗ-53605 и JAC N200S.

Мусоровоз CM10 на базе КАМАЗ «Компас-12» — еще одна новинка, компактная машина, предназначенная для эксплуатации в условиях городской





1. СМ10 за один рейс может вывезти на свалку 6,5 тонн твердых коммунальных отходов.
2. Задний приемный бункер может работать со всеми типами мусорных баков.
3. Главная особенность СМ16 «Стандарт» — максимальная степень локализации, которую сумели довести до уровня 90%.
4. Пульты управления процессом загрузки расположены по обеим сторонам кузова.
- 5-6. «Завод КДМ» — предприятие полного цикла производства.
7. Ежегодно на модернизацию производства направляется 150 млн руб. частных вложений.

застройки. Габаритная длина машины — 7,7 м. Емкость бункера-накопителя — 10 м³. Приемный бункер заднего расположения может работать со всеми типами мусорных баков от 120 л до 1,1 м³ и брать их и справа, и слева. Управление осуществляется из кабины. Система управления обеспечивает режимы ручной, полуавтоматической (1 цикл) и автоматической (повторение циклов) выгрузки баков. Время выполнения цикла очень короткое — 19 сек., что обеспечивает высокую эффективность сбора мусора. Система управления — отечественная, ее изготавливает партнер в Смоленске.

Коэффициент прессования 1:7 такой же, как у мусоровозов тяжелого класса. Поэтому СМ10 за один рейс может вывезти на свалку 6,5 тонн твердых коммунальных отходов. Для удобства оператора пульта управления процессом загрузки расположены по обеим сторонам кузова.

Завод предоставляет на спецоборудование гарантию в 24 месяца. Существенно, что клиенту разрешено проводить техобслуживание надстройки самостоятельно даже в период гарантии (при четком соблюдении регламента). Для этого производитель готов обучить сервисных специалистов мусоровывозящих компаний и снабдить их необходи-

ОЛЬГА СОЛОВЬЕВА ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ЗАВОД КДМ»

Сейчас у нас максимальная загрузка производственных мощностей. Завод работает в три смены. По сравнению с январем 2022 года количество сотрудников завода выросло на 20% — до 370 человек. В этом году планируем расширить штат еще на 50 человек.

Мы мотивируем персонал высокой «белой» заработной платой. В среднем сотрудники предприятия получают 116 000 руб. в месяц, что выше среднего показателя по отрасли в стране. Выплачивается тринадцатая зарплата. К тому же наши работники имеют доступ к санаторно-курортному лечению и туристическим поездкам. На предприятии существует система наставничества, что позволяет сотрудникам быстро овладевать всеми необходимыми навыками.

Также завод участвует в программе «Профессионалитет». На условиях софинансирования с государством планируется обучение молодых специалистов на базе Смоленской академии профессионального образования. В дальнейшем они будут трудоустроены на предприятие.

Наши планы на 2024 год: расширение производственных мощностей и создание инновационных продуктов. Также планируется углубление сотрудничества с российскими производителями базовых автомобилей ГАЗ и «Урал».



мой документацией. Кстати, вся техническая документация на заводе переведена в электронный вид. Если же автопарк предпочтет фирменное обслуживание, то в активе «Завода КДМ» выездные сервисные бригады и партнерская дилерская сеть по всей России.

чем в 2022-м, когда было произведено 733 спецмашины. На долю КДМ пришлось 85% продаж, остальные 15% — мусоровозы. Кстати, доля мусоровозов в общем объеме производства с каждым годом растет: по итогам 2022-го она составляет 5%.

ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОДЪЕМ

В 2023 году «Завод КДМ» выпустил 940 единиц техники, что на 28% больше,

Ежегодно предприятие направляет на модернизацию производства 150 млн рублей частных инвестиций. К 2024 году «Завод КДМ» провел большую работу по оптимизации производственных процессов: закуплено новое оборудование, под производство мусоровозов переоборудован бывший литейный цех предприятия, где осуществляется сварка и монтаж их кузовов. Все эти мероприятия позволили увеличить производственные мощности до 1200 единиц техники в год.





«КРАСНЫЙ ПАХАРЬ» ДЛ ЗЕМЛЕДЕЛЬЦЕВ

В ПОДМОСКОВЬЕ АГРАРИЯМ РОССИИ ПРЕДСТАВИЛИ НОВЫЕ МОДЕЛИ ИТАЛЬЯНСКИХ КОЛЕСНЫХ УНИВЕРСАЛЬНЫХ ТРАКТОРОВ MCCORMICK СЕРИЙ: X7, X8 И G MAX 165

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО › ФОТО АВТОРА

Компания «Юнайтед Индастриал», представляющая интересы Agro Tractors в РФ, показала ранее неизвестные российским фермерам модели итальянских колесных универсальных тракторов McCormick серий: X7, X8 и G Max 165. Полноприводные машины оснащены 6-цилиндровыми дизельными двигателями FPT мощностью от 141 до 310 л. с. Энерговоруженные тракторы могут оснащаться двумя версиями

коробок передач: автоматической P6 и бесступенчатой вариаторной VT-Drive. Для детального знакомства российским потребителям показали модель X7, оборудованную дизелем мощностью 205 л. с., крутящим моментом 983 Нм, и модель X8 с 310-сильным мотором. Представители «Юнайтед Индастриал» особо отметили производительность гидравлической системы тракторов. У X7 — 160 л/мин, а у X8 — 212 л/мин.

Это ключевой момент для большинства моделей самоходной сельхозтехники, так как привод навесного оборудования гидравлический. Часть моделей McCormick предлагает с электронным блоком управления задней и передней навески.

Колесная формула обеих сельхозмашин — 4x4, однако передний привод у X7 и X8 может подключаться как вручную, так и автоматически. Передний мост — поддресоренный.

1. Педаль газа можно регулировать вручную. Под правой рукой есть специальная клавиша (зайчик и черепаха).
2. Максимальная скорость трактора ограничена 40 км/ч.
3. Педаль тормоза две, по одной на каждый борт, но их можно использовать и одновременно. Педаль газа находится особняком.
4. Тест-драйв тракторов состоялся на гоночной трассе Moscow Raceway.
5. Передний мост — поддресоренный.





Штаб-квартира компании находится в итальянском регионе Эмилия-Романья. Там расположены головные офисы таких известных брендов, как Lamborghini, Ferrari, Ducati и Maserati. Такое соседство явно способствовало тому, что по дизайну тракторы выглядят техническим шедевром. Фабио Леонарди, руководитель центра стиля и дизайна Agro Tractors, заявил: «McCormick строится вокруг человека».

Тест-драйв тракторов состоялся на гоночной трассе Moscow Raceway. В этом тоже был заложен определенный смысл: команда Agro Tractors является 17-кратным победителем чемпионата по Tractor Pulling, заездам на выносливость тракторов с тяжелым прицепом.


Короткая ознакомительная лекция от представителя «Юнайтед Индастриал» — и я сажусь за руль яркого красного McCormick. Управлять большой сельхозмашиной было на удивление просто, спасибо шикарному обзору из кабины. Она, кстати, на гидравлических амортизаторах. Кресло оператора тоже снабжено собственной подвеской. Механизатором человека, управляющего таким полноприводным сельхоздворцом, назвать сложно. При работе ночью все вокруг трактора освещается 12 фарами

и фарами. В крыше кабины есть прозрачный люк. На мой молчаливый вопрос, тут же ответ — трактор можно оборудовать функцией фронтального погрузчика, с помощью люка удобно визуально контролировать «высотные» работы. Помимо всех запрограммированных опций, включая функцию EasySteer (она сокращает количество оборотов рулевого колеса до одного), трактор может работать в системе точного земледелия по специальным радиомаячкам или спутниковым меткам.

Селектор выбора трансмиссии находится под рулем, педалей тормоза две. Они широкие, не промахнешься, а две, так как по одной на каждый борт, но их можно использовать и одновременно. Педаль газа находится особняком. Ее работу можно задавать вручную, под правой рукой есть специальная клавиша.

Представленные тракторы позволяют заниматься севом пропашных культур, проводить комбинированную обработку почвы, вносить удобрения и выполнять другие сельхозработы. Генеральный директор «Юнайтед Индастриал» Михаил Мураховский сообщил, что компания через разветвленную дилерскую сеть намерена

реализовать в 2024 году в России более 100 единиц тракторов европейского бренда. Он также отметил, что 65% комплектующих бренд производит самостоятельно, что позволяет предлагать двухлетнюю гарантию для тракторов марки, а также уже есть большой склад запчастей в России.

Ежегодно частная итальянская компания производит 22 тыс. тракторов. Основными конкурентами продукции McCormick в России специалисты рынка видят тракторы, ввезенные в РФ по параллельному импорту, а также некоторые отечественные бренды, выпускающие аналогичные энерговооруженные модели. Скромный объем кроется в высокой отпускной цене. Техника McCormick в России начинается от 16 млн рублей. Парк сельхозмашин импортного производства в основном представлен в России китайскими, индийскими и отчасти турецкими моделями тракторов. Это показала главная отраслевая выставка «Юагро-2023». Тракторы McCormick, к слову, там тоже экспонировались, но новая европейская сельхозтехника нынче обходит нашу страну стороной. По понятным причинам. 



ДЛЯ ПАРНОГО КАТАНИЯ

В 2021 ГОДУ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАРАБОТАЛ «МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД СОТРАНС», КОТОРЫЙ ПРОИЗВОДИТ ПОЛУПРИЦЕПЫ. ЧЕРЕЗ ДВА С ПОЛОВИНОЙ ГОДА РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЕ ВЫШЛО НА ВЫПУСК 2000 ШТОРНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ В ГОД. «АВТОПАРК» ПОЗНАКОМИЛСЯ С РАБОТОЙ НОВОГО ЗАВОДА > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА

Следуя на машине в Санкт-Петербург по Московскому шоссе, вы проезжаете поселок Красный Бор. Если свернуть вправо, попадете на улицу с говорящим названием Промышленная. Здесь расположен завод по выпуску автомобильных полуприцепов новой для России марки Wallaroo. Наверняка вы видели их «амбассадора», ярко-кенгуру, он украшает борта выпускаемой техники.

Еще три года назад любое российское машиностроительное предприятие, подчеркивая

эффективность своего производства, ссылались на то, что исповедует в работе японскую философию совершенствования бизнес-процессов, Кайцзен. Предположу, что «Сотранс» три года назад, затеявая масштабное производство полуприцепов, руководствовался не японской моделью, а русской поговоркой: хочешь что-то сделать хорошо — сделай это сам. В ГК «Сотранс» входит одноименная транспортная компания, обладающая парком более 750 единиц большегрузной техники. Ранее перевозчик приобретал полуприцепы у иностранных производителей, которые доставляли на свою базу в том числе в полуразобранном виде. Поднаторев в сборке и обслуживании техники, собрав хорошую теоретическую и прак-

тическую базу, в «Сотрансе» пришли к мысли о собственном производстве. Как раз наступило время СВО, все крупные прицепные фирмы ушли из России и посыл «сделай сам» заиграл для нашей страны новыми красками.

Механический завод «Сотранс» под Питером очень напоминает многие родственные европейские предприятия, на которых приходилось бывать в командировках. После конструкторской проработки с применением 3D-моделирования, рождение прицепа начинается в заготовительном цехе завода. Во главу угла ставится надежность конструкции — раму полуприцепа делают из высокопрочной стали, имеющей предел прочности порядка 700 МПа. Раскрой материала проходит на станках плазменной и лазерной резки. У многих заводов за пределами страны все точно так же, но здесь это происходит в России, приятно. После дробеструйной обработки детали полуприцепа отправляют в ванны



1

1. Амбассадор марки Wallaroo — яркий кенгуру, самое подходящее для перевозок животное.



с горячим цинкованием. Это единственная операция, которая, кстати, пока выполняется заводом не самостоятельно, но в планах строительство собственного цеха для обработки металлических изделий методом горячего цинкования, сейчас он в стадии проектирования. Рядом с основным зданием уже приобретен земельный участок площадью 10 га для строительства еще одного подразделения завода, цеха гальваники, а общая площадь цехов, находящихся на разных этапах строительства, составляет 50 тыс. м².

Сварка на производстве автоматизирована и выполняется сварочными роботами. После каждой операции проводится полный контроль качества полуфабрикатов. Подготовленные детали распределяются по шести линиям сборки полуприцепов. Отдельно расположено опытное производство, где собирают новые модели, планируемые к поставке на производство. Только настроился сфотографировать, как меня просят: «Не снимайте, в конструкцию рамы мы внесли доработки, на выходе будет совсем другое изделие». Ну, дело хозяйское.

«Скелет» будущего полуприцепа выполнен по всем канонам: несущие лонжероны из двутаврового профиля, рама полностью оцинкована. Осевой агрегат

трехосный, межосевое расстояние стандартное. Кстати, на заводе есть стенд, на котором проверяют соосность тележки прицепа. Здесь тоже есть нюанс: кронштейны осей или приварены, или крепятся на болтовом соединении, кому как из клиентов нравится. В ходовой части применяются оси с дисковыми тормозными механизмами от ведущих мировых производителей. Это тоже сделано в угоду заказчиком. Дисковые тормоза легче и компактнее барабанных, легче охлаждаются и не так чувствительны к температурным колебаниям. Максимальная грузоподъемность каждой оси — 9000 кг, в сумме получается 38 000 кг полной полезной массы. В базовой комплектации передняя ось неподъемная, опционально можно заказать подъемный механизм. Шины, естественно, отечественного производства. Напольное покрытие — из влагостойкой фанеры толщиной 30 мм. Это сделано специально, чтобы пол выдерживал вес погрузчика. Дверной портал оцинкованный, его двери — из алюминия, а тент, он сдвижной, сваривают самостоятельно. Комплектация предполагает съемные коники, обрешетку из алюминиевого профиля, палетный ящик и корзину под две запаски. На выходе получается стандартный добротный штормный европейский полуприцеп с пневматической подвеской, длиной грузовой платформы 13 600 мм, да еще с гарантией от производителя в 12 месяцев! Если поставит рядом со «штормником» от «Сотранса» прицеп любого европейского «фирмача», вы не найдете между ними много различий.

Но не только штормной моделью VZS SC3-1 собственной массой 6840 кг сла-

вится механический завод «Сотранс», он находится накануне старта предложений по рефрижераторам собственного производства. Для изготовления сэндвич-панелей закуплены две заливочные машины, которые будут «выпекать» все панели фургона различной длины. Холодильное оборудование можно заказать практически любое из доступного на рынке. А еще одним из перспективных направлений признано производство полуприцепов-контейнеровозов. Все новинки, прежде чем попадут в продажу, обкатываются силами собственной грузовой компании. География поездок — от Санкт-Петербурга до Владивостока. Редкий завод по производству прицепов может похвастаться столь протяженным испытательным полигоном, а у «Сотранса» он есть. К слову, на недавней выставке TransRussia 2024, «Механический завод Сотранс» был единственным предприятием, кто выставил на всеобщее обозрение свою продукцию. Тягач и полуприцеп не могут жить по отдельности, они работают только в связке. Возможно, на «Сотрансе» лучше других понимают все тонкости такого парного катания.

2. После дробеструйной обработки, детали полуприцепа отправляют в ванны с горячим цинкованием.
3. Оси с дисковыми механизмами.
4. На заводе есть стенд, на котором проверяют соосность тележки прицепа.
5. Одна из заливочных машин, которая «выпекает» цельноформованные панели фургона.
6. Станки плазменной и лазерной резки.
7. «Начинка» тормозной системы от известных производителей.

СО СВОИМ «САМОВАРОМ»

G-PART > **ПОСТАВЩИК:** ГК «СТТ» > **ЭКСПЛУАТАЦИОННИК:** ТУЛЬСКИЙ ОБЛПОТРЕБСОЮЗ
> **ДАТА ПОСТАНОВКИ ПОД НАБЛЮДЕНИЕ:** ОКТЯБРЬ 2023 Г.

«АВТОПАРК» ВНОВЬ ПОСЕТИЛ ТУЛЬСКИЙ ОБЛПОТРЕБСОЮЗ. НАПОМНИМ, ОСЕНЬЮ 2023 ГОДА МЫ ПЕРЕДАЛИ В РЕГИОН ЗАПЧАСТИ G-PART ДЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ «ГАЗЕЛЬ БИЗНЕС». ЦЕЛЬ ПРОЕКТА — ОЦЕНИТЬ КАЧЕСТВО И ДОСТУПНОСТЬ ЗАПЧАСТЕЙ В ХОРОШО УЗНАВАЕМОЙ ЖЕЛТО-ЧЕРНОЙ УПАКОВКЕ > **МАКСИМ ПРИХОДЬКО** > **ФОТО АВТОРА**

За минувшие четыре месяца все 13 автолавок «Газель Бизнес» Тульского райпо не стояли без дела — еженедельный пробег машин достигал 240 км. По подсчетам председателя совета Тульского облпотребсоюза Татьяны Труфановой, в последние четыре месяца были дополнительно приняты на обслуживание восемь отдаленных населенных пунктов. Речь идет о деревнях, которые ранее поддерживали предприниматели, однако для малого бизнеса поездки в труднодоступные малонаселенные пункты стали большой проблемой. «К нам обратились за помощью, а у нас отказов на этот счет нет. По первому звонку, где это нужно делать — мы готовы выезжать», — рассказала Татьяна Николаевна.

Прошедшая зима для тульских кооператоров выдалась достаточно проблематичной. Снегопады были такие, что чисто технически заднеприводные фургоны на базе «Газели» проехать подчас не могли. «Хорошо, что в нашем парке остались шесть стареньких УАЗов, они в эту зиму нас хорошо выручили — на маршрутах в малые населенные пункты, где дороги чистят реже, это было настоящим спасением», — поделилась Татьяна Труфанова. Она же рассказала, что правительство Тульской области поддержало кооператоров, полностью возместив расходы на ГСМ по автолавам за 2023 год. «Так уж заведено, что потребкооперация всегда была социально ориентированной», — резюмировала Татьяна Николаевна, когда мы передали наш





очередной подарок для натуральных испытаний — комплект задних тормозных колодок g-part для «Газели».

Торговая марка g-part принадлежит Группе компаний «Современные транспортные технологии». Продукцию g-part изготавливают на высокотехнологичных контрактных производствах. Такой подход обеспечивает высокий уровень качества и снижение стоимости самой продукции. На запчасти действует двухлетняя расширенная гарантия. Каждая упаковка g-part снабжена кодом подлинности, который можно проверить на официальном сайте поставщика. Заказ всего ассортимента, а это более 400 товарных позиций, доступен на маркетплейсах. Кроме того, в России и странах СНГ работает 1400 торговых точек по реализации запчастей g-part.

В Туле есть два магазина по продаже изделий бренда. И мы решили «сыграть» в тайных покупателей, убедиться в том, что можно приобрести на месте. Первый адрес — на Одоевском шоссе. Вывеска «Детали машин» приметна издалека. Местные водители считают эту точку фирменным магазином запасных частей для автомобилей ГАЗ. Ассортимент богатый, плюс разнообразное моторное масло в розлив. Про g-part здесь знают, даже что-то на складе из этой линейки есть, но не более. Второй адрес — улица Павшинский мост 3В, магазин автотоваров «Волга». Настоящий Клондайк для любого «газелиста» и «волговода». Дополнительной вывески, что «здесь живет g-part» нет, но помимо витрин с моторным маслом, автохимией и разнообразными запчастями, увидели много почти родных желто-черных коробочек. Поняли, что часть из купленных запчастей, которые мы доставили в первый раз, можно было приобрести на месте, а мы везли их из Москвы. Получилось как в поговорке — в Тулу со своим самоваром. Несколько удивились тому, как в регионе позиционируют запчасти от «джи партс». На коробке с маятниковым рыча-



гом для ГАЗ-24 и модификаций ценник извещал, что это «Рычаг Волга (под ГУР), Оригинал». Специалисты ГК «СТТ» говорили нам, что запчасти g-part являются разумной альтернативой оригинальным запчастям, но в Туле, видимо, так не считают...

Комплект колодок принял водитель Тульского облпотребсоюза Михаил Иноземцев. Рассказал, что планирует поставить их на машину в начале лета, когда возрастут нагрузки на тормозную систему автолавки. «Летом загрузка машины нередко достигает тонны. Будет больше заказов на молочную продукцию, лимонад, а это все тара, поэтому тяжело», — резюмировал он. Михаил также рассказал, что никаких внеплановых отказов по технике не произошло, что косвенно хорошо характеризует качество техники.

Наш проект находится в стадии накопления информации. Напомним, что все доставленные нами детали используются при регламентном техобслуживании автолавок «Газель Бизнес» Ленинского райпо Тульского облпотребсоюза. Пока все идет по плану. Главное, что о запчастях g-part в регионе знают.



1. Зимой еженедельный пробег «Газели Бизнес» превышал 200 км.
2. Комплект колодок принял водитель Тульского облпотребсоюза Михаил Иноземцев.
3. Торговля запчастями по-тульски.
4. В Туле о запчастях g-part знают. Помимо заказа отдельных позиций есть большой ассортимент запчастей в наличии.
5. Татьяна Труфанова, председатель совета Тульского облпотребсоюза: «Правительство Тульской области полностью возместило расходы на ГСМ по автолавам за 2023 год».



БОЛЬШЕ НОВЫХ СТАНКОВ

Завод «Тверской экскаватор» обновил станочный парк на 50%. Планируемый рост производительности труда на машиностроительном предприятии по итогам модернизации должен достичь 30%. Расчетные высокие показатели производительности труда, а также точность обработки деталей обеспечат, в том числе, современные установки лазерного раскроя листа с числовым программным управлением (ЧПУ). Скорость операций новых ЧПУ экономит и время на реализацию проектов: сократится путь от конструкторской идеи до массового выпуска моделей. Переоснащение в большей степени затронуло заготовительный и механообрабатывающий цеха.

Замена старых станков и модернизация производственного процесса прошли в рамках принятой в машиностроительном холдинге стратегии по повышению качества и эффективности выпускаемой продукции. Закупка станочного оборудования проинвестирована собственником завода — компанией UMG (ООО «СДМ»).

Проведение реконструкции или капитального ремонта по восстановлению прежнего станочного парка было признано экономически нецелесообразным: затраты могли достичь 60–70% изначальной стоимости технологического комплекса, а замена экономически оправдана. Инвестиции окупятся в течение 5 лет.



НЕ НУЖДАЮТСЯ В ОБСЛУЖИВАНИИ

Чебоксарский завод силовых агрегатов сообщает о запуске производства ведущих мостов для дизельных вилочных погрузчиков «Силант», грузоподъемностью от 3,5 до 5,0 тонн, которые не имеют аналогов на российском рынке. Стоит отметить, что ранее отечественные производители техники с допустимой нагрузкой на мост до 20 тонн использовали импортные аналоги. Однако в свете последних событий поставки со стороны западных стран полностью прекращены.



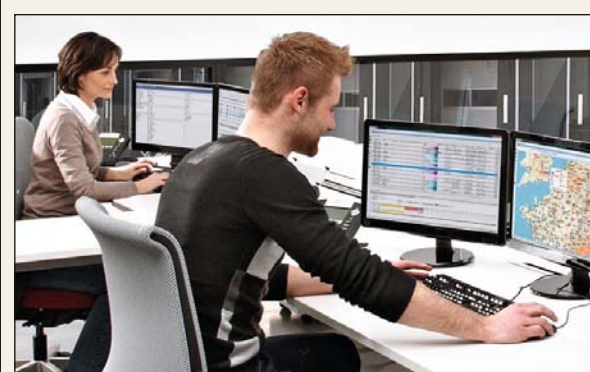
Ведущие мосты ЧЗСА можно использовать на любой малогабаритной технике: фронтальных погрузчиках, грейдерах, дорожно-строительной и сельскохозяйственной технике. Чебоксарский завод стал первым российским производителем, который применил в производстве ведущего моста многодисковые рабочие и стояночные тормозы в масляной ванне. Благодаря этому, последние не нуждаются в постоянном обслуживании, обладают высокой степенью защиты от внешних воздействий и обеспечивают долгий срок службы.

К 2027 году завод планирует выйти на объем производства порядка 2 тыс. ед. в год, из них 50% мостов будет предназначено для внутреннего использования, а остальные — для внешних потребителей.

БУДЕТ УНИВЕРСАЛЬНОЙ

Mayer Cargoline в 2024 году запустит одну из самых крупных сервисных станций в РФ по обслуживанию полуприцепов. СТО откроется в районе Домодедово Московской области и займет площадь 2250 м². В центре будут обслуживаться тягачи и полуприцепы одновременно. Сервисная зона будет укомплектована универсальными постами, число которых, в зависимости от размера автомобиля, может меняться и достигать до 40. Длина стальных линий составит до 30 м. В центре можно будет пройти как комплексную диагностику полуприцепов и тягачей, так и произвести слесарный или кузовной ремонт. На территории СТО будет организован большой склад запчастей, что позволит существенно увеличить скорость ремонтных работ. Ввод объекта в эксплуатацию ожидается во втором квартале текущего года.

Производство полуприцепов Mayer Cargoline налажено на собственном современном высокотехнологичном заводе в Рязани. Площадь завода составляет 300 000 м², на нем занято более 1000 сотрудников.



ТЕЛЕМАТИКА В ПАРТНЕРСТВЕ

Fort Telescom и «Навтелеком» договорились о стратегическом сотрудничестве. Согласно достигнутым компаниями договоренностям, до конца года в Fort Monitor будет полностью реализован функционал нового протокола Navtelescom — Flex 3. Для владельцев большинства терминалов будут доступны широкие возможности для пользовательских настроек параметров считывания CAN-шины. Платформа Fort Monitor изначально создавалась как для работы с терминалами Fort, так и для интеграции с большинством терминалов других производителей. С марта 2024 года все покупатели терминалов Navtelescom получают полгода бесплатного доступа к FM Hosting — облачной версии платформы Fort Monitor. Ее особенность — быстрый запуск без вложений в инфраструктуру. Fort Telescom и «Навтелеком» можно отнести к пионерам российских систем навигации и мониторинга — обе компании существуют более 15 лет.

ОТ РЕМОНТА К ПРОИЗВОДСТВУ

«Ремдизель» запустил в Набережных Челнах серийное производство двигателей для грузовиков КАМАЗ. Инвестиции в модернизацию составили 300 млн рублей, из которых 235 млн рублей по программе «Комплекующие изделия» предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП).

Ранее «Ремдизель» проводил только капитальный ремонт двигателей внутреннего сгорания для грузового транспорта. После модернизации и приобретения нового современного оборудования, предприятие приступило к серийному выпуску двигателей. В декабре 2023 года компания отгрузила для КАМАЗа первую партию двигателей в объеме более 180 штук. В планах на этот год — произвести более 1000 силовых агрегатов, а с 2025 года выйти на ежегодный объем 1600 единиц.

Выпускаемые ДВС имеют двухрядное размещение восьми цилиндров. Двигатели развивают мощность до 260 л. с., оборудованы турбонаддувом и топливной аппаратурой от других заемщиков ФРП — «Ярославского завода дизельной аппаратуры»

и «Алтайского завода прецизионных изделий». Двигатели устанавливаются на грузовых и специализированных автомобилях на базе шасси КАМАЗ.



ХИМИЯ И ЖИЗНЬ

MAN Truck & Bus в 2024 и 2025 годах откроет сеть технических центров по ремонту аккумуляторов. С ростом производства MAN eTruck популяция электромобилей продолжит увеличиваться. Мюнхенский производитель коммерческих автомобилей интенсивно готовит к этому свои сервисные службы. Два центра по ремонту аккумуляторов уже работают в Германии и Испании. В ближайшие два года планируется открытие таких предприятий в Италии, Дании, Норвегии, Австрии, Бельгии, Нидерландах, Франции, Польше и Великобритании. Развертывание центров по ремонту аккумуляторов в Европе необходимо, поскольку первые единицы нового поколения MAN eTruck будут переданы клиентам в 2024 году. Уже выпущено более 1000 электробусов MAN и более 2400 электрических фургонов MAN.

Основная цель MAN Truck & Bus — максимально долго использовать аккумуляторную батарею. Вот почему ремонт и восстановление находятся в центре текущих мер. С 2023 года MAN возглавляет проект REVAMP, консорциум из девяти партнеров из промышленности. Этот проект направлен на автоматизацию процесса оценки состояния автомобильных аккумуляторов снятых с эксплуатации. Полученные знания будут использованы для экономичного восстановления аккумуляторов, чтобы их затем можно было использовать в транспортных средствах или для других целей.



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПРОЕКТ

«Ростсельмаш» открыл в Ростове-на-Дону новый завод по производству автоматических и механических трансмиссий, мостов и редукторов для тракторов, комбайнов и дорожно-строительной техники. Мощности предприятия позволяют ежегодно изготавливать компоненты в количестве, достаточном для выпуска порядка 3700 тракторов всех серий.

Инвестиции в организацию производства превысили 10 млрд рублей. Из них 5 млрд рублей в виде льготного займа предоставил федеральный Фонд развития промышленности на приобретение высокотехнологичного оборудования.

«Ростсельмаш» начал организацию производства трансмиссий в 2019 году. В августе 2020 года первые механические КП собственной сборки начали устанавливать на тракторы серии 2000, осенью того же года был начат выпуск дифференциалов для тракторов серии 3000. В 2021 году компания углубила производство КП, освоив механическую обработку корпусных деталей из российского литья, а в 2022–2023 годах организовала производство валов и шестерен, мостов и редукторов для тракторов и комбайнов.

По итогам первого этапа развития, завод трансмиссий объединил уже действующие подразделения и новое производство

валов и зубчатых колес. Завод занимает площадь 70 тыс. м².

На первом этапе установлено более 100 единиц технологического, контрольно-измерительного и лабораторного оборудования, ожидается поставка порядка 20 единиц дополнительного оборудования.



ЖЕЛЕЗНАЯ КОРЗИНА

Российский рынок сцеплений для грузовых автомобилей долгие годы испытывал сильную зависимость от европейских производителей, которые в связи с введением санкционного режима были вынуждены приостановить свою работу в РФ. Однако стагнации рынка это не вызвало — его развитие успешно продолжилось в рамках глобальных тенденций мирового автомобилестроения.

Ведущие аналитики относят рынок сцеплений для коммерческого автотранспорта к одному из самых перспективных сегментов автомобильной промышленности. По оценке агентства Research and Markets, его объем в 2023 году составил \$4,62 млрд, а в 2024-м достигнет \$4,99 млрд. Эксперты ожидают, что к 2030 году он превысит \$8 млрд.

Этот рост, в основе которого продукция таких ключевых производителей, как Aisin, BorgWarner, Changchun Yidong Clutch, Eaton, Schaeffler, Setco, SKF, Valeo, Wuhu и ZF, обусловлен тем, что грузовой и специальный транспорт сделал практически однозначный выбор в пользу механических КП, а не автоматических трансмиссий с гидротрансформатором.

Узел сухого фрикционного сцепления включает маховик, нажимной и ведомый диски, диафрагменную пружину, выжимной подшипник с муфтой и вилкой. Нажимной диск и центральная диафрагменная пружина размещены в корпусе и образуют единый конструктивный блок, который носит устоявшееся название — корзина сцепления. Различают два типа

корзин — нажимного и вытяжного действия (в ней лепестки перемещаются от маховика). Корзины вытяжного типа имеют меньшую толщину, более легкую конструкцию кожуха, требуют приложения меньшего выжимного усилия в сравнении с корзинами нажимного действия. Это и обусловило широкое распространение на тяжелых грузовиках сцеплений вытяжного типа. Впрочем, есть оговорка. Если грузовик оснащен роботизированной коробкой, выжим от маховика не годится — его сложнее автоматизировать. Тогда применяется другое решение: корзина нажимного действия и пневматический рабочий цилиндр с выжимным подшипником в составе единого узла. В качестве примера назовем систему ZF CopAct, разработанную для трансмиссий ZF Tgaxop. Система автоматически определяет оптимальное положение выжимного подшипника, электроника автомобиля плавно регулирует

1. Грузовой транспорт стал активно оснащаться роботизированными коробками передач.
- 2-3. Обратный выжим — основная особенность современных сцеплений для тяжелого коммерческого транспорта.
4. В машинах с роботизированными коробками применяются специальные конструкции сцеплений.
5. Состав фрикционных накладок ведомого диска должен выдерживать температуру выше 400 °С.
6. Ресурс сцепления зависит от условий эксплуатации техники.

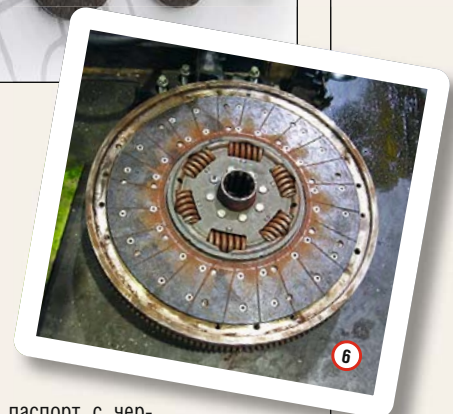
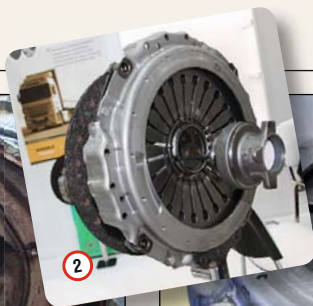
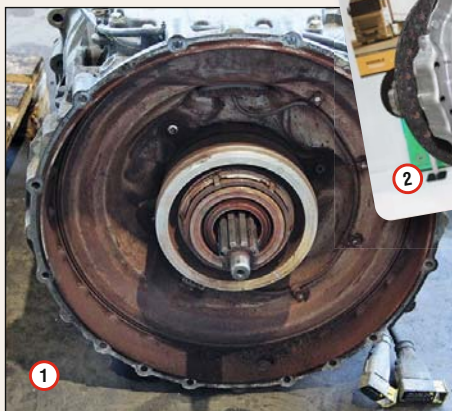


размыкание крутящего момента между маховиком и трансмиссией. Это исключает риск перегрузки сцепления водителем.

Размеры сцепления определяются наружным диаметром ведомого диска, который выбирают, исходя из требования передачи максимального крутящего момента, развиваемого двигателем, и рассеивания тепла, появляющегося при буксовании сцепления в момент переключения передач. Что касается тяжелых грузовиков, то здесь наибольшее распространение получили однодисковые устройства диаметром 430 мм.

Сцепление — узел, подверженный естественному износу. Его ресурс зависит от условий эксплуатации, но обычно меньше срока службы автомобиля. Причем редко выходит из строя узел целиком, чаще замене подлежат его отдельные детали, например, ведомый диск. Поэтому у поставщиков в России есть предложение по комплектующим сцепления, как по отдельности, так и в сборе. Например, бренд Trialli, специализирующийся на производстве запчастей для легковых авто и грузовиков, предлагает клиентам комплекты сцеплений. «Для иномарок преимущественно наше предложение состоит из комплектов сцепления. Таким образом, мы гарантируем полноценно правильный выбор для наших клиентов», — ответили на запрос «Автопарк» в пресс-службе. В 2023 году главным проектом в группе грузового сцепления Trialli было расширение ассортимента для европейской «большой семерки». В 2024-м, реагируя на рост продаж китайских грузовиков, бренд Trialli подготовил проект по новинкам с применением самых востребованных моделей китайских марок: Shacman, FAW и Dongfeng. «Анализ рынка показал, что чаще всего покупатели сталкиваются с трудностями подбора автокомпонентов для автомобилей китайского происхождения», — отметили в Trialli.

Введенные в отношении России санкции значительно изменили расстановку сил на вторичном рынке автозапчастей, и сегмент деталей сцепления не стал исключением. Впрочем, по словам технического специалиста компании Prawolf, представительства торговой марки FLRS в России, Константина Дубровина, оригинальные запчасти, равно как и запчасти пре-



миальных брендов, таких как Sachs, Valeo, Luk по-прежнему на рынке присутствуют. «Но цена на них очень высока, а доля значительно упала. Тем не менее их покупают, поскольку у этих брендов все равно остался свой потребитель, способный платить 250–300 тыс. рублей за комплект», — уточнил эксперт.

Продолжая разговор о ценах, Константин Дубровин обращает внимание на рост предложения в бюджетном сегменте: «В России стало слишком много деталей сцепления дешевого сегмента. А из-за того, что разрыв стоимости между премиальными европейскими брендами и дешевым сегментом довольно велик, поставщики последнего очень сильно завышают цены. Таким образом, ни о какой справедливой сбалансированности фундаментального соотношения «цена-качество» речь в принципе не идет».

Следовательно, приобретаемая запчасти сейчас, надо быть особенно осторожным и учитывать описанный дисбаланс.

Продукция Prawolf для вторичного рынка автозапчастей не отличается от оригинала. В России у компании есть собственный склад, что позволяет ей поддерживать привлекательную стоимость на свои изделия и постоянное наличие широкого товарного ассортимента.

Надо сказать, что после ухода европейских марок из России, Prawolf стал поставлять дополнительные объемы на конвейеры отечественных автопроизводителей. Это позволило произвести модернизацию собственных изделий, увеличивая износостойкость и повышая ресурс. Сейчас для их производства применяются более современные материалы, причем как для российских моделей техники, так и для иномарок. Например, используются премиальные накладки, более совершенные демпферные пружины, позволяющие увеличить число циклов срабатывания. А в процессе сборки ведомого диска используется лазерная сварка. В компании утверждают, что эта технология повышает прочность соединения на 40% по сравнению с клепаными изделиями.

Марка Trialli сцепления на конвейер не поставляет. Однако детали, предназначенные для реализации на свободном рынке, несут в себе полное соответствие оригинальному изделию, утверждают в компании. Каждая складская единица создается строго по образцу, который является либо оригинальным изделием (китайские грузовики), либо Sachs (европейские модели). Инженер-конструктор создает точечный 3D-скан изделия и заполняет технический

паспорт с чертёжом. Документация отправляется на контрактное предприятие, сертифицированное по ISO 9001 и IATF 16949. Далее процесс производства повторяет полное соответствие оригинальному образцу — конструктив, внешний вид и даже фрикционная накладка. С весны 2023 года все ведомые диски сцепления комплектуются фрикционной накладкой, изготовленной по технологии немецкой компании Luk.

Делая вывод из всего вышесказанного, мы можем констатировать, что качественная, официально поставляемая продукция на российском рынке деталей сцепления, несмотря на все перемены, остается. И развивается она точно в русле самых передовых глобальных тенденций автомобилестроения.

Михаил Калинин
Фото из архива редакции

КОМФОРТ ИЗ ВОЗДУХА

Системы пневматической подвески переживают бурное развитие. Активно внедряются прогрессивные технические решения, в том числе связанные с импортозамещением, осваиваются новые сегменты, модернизируются производственные базы. Разбираемся, как кузовостроители применяют пневмоподвеску для улучшения потребительских свойств базового автомобиля.

Осведомленность участников профессионального сообщества о пневмоподвеске за несколько лет выросла буквально в разы. Уже, пожалуй, и не осталось людей, которые бы не знали, что это не только комфорт, но и функциональность. Пневмоподвеска проста в использовании, не требует дополнительных затрат на обслуживание. Более того, в качестве вспомогательной системы она продлевает ресурс элементов штатной подвески за счет оптимального распределения нагрузки, часть которой принимает на себя. Поэтому дорогостоящие комплекты рессор,

пружин и амортизаторов служат дольше, сокращая эксплуатационные расходы.

Кроме того, «пневма» способна компенсировать перегруз и неравномерность загрузки по бортам транспортного средства, тем самым улучшая его устойчивость и управляемость, а также регулировать погрузочную высоту, облегчая и ускоряя соответствующие работы.

В общем, пневматическая подвеска — это однозначное повышение эффективности бизнеса, связанного с перевозкой грузов и пассажиров, экономия средств за счет снижения затрат и все та же комфортность.

ОТ ПРОСТОГО К СЛОЖНОМУ

Одной из причин роста спроса на системы пневмоподвески стала трансформация автопарка с увеличением доли бескапотных среднетоннажных автомобилей отечественного производства. В их числе — КАМАЗ «Компас», ГАЗ «Валдай Next», Sollers Argo.

Шасси таких автомобилей, попадая на доработку к кузовостроителям, стали все чаще оснащаться пневматической подвеской. Причем ее устанавливают не только на задней, но и на передней оси для удобства выравнивания кузова после загрузки.

В частности, российская компания «ППВТ» разработала монтажные комплекты для КАМАЗ «Компас-12» и ГАЗ «Валдай Next». Это соответственно 3- и 4-контурные системы, в которых используются пневмобаллоны сильфонного типа под давлением 8 бар. Питание воздухом осуществляется от штатного или дополнительно установленного ресивера. Пульт управления обычно располагается справа от водителя, но может быть вынесен и на переднюю панель.

Там, где требуется повышенный комфорт, например, в автобусах класса, применяются более сложные схемы с возможностью регулировки жесткости каждого упругого элемента по отдельности.

Подобные системы прежде поставляли в Россию иностранные производители, но после их ухода ниша не осиротела. Аналоги решений европейского производства активно предлагают поставщики из дружественных стран. Кроме этого, что более важно, в арсенале российских производителей есть собственные разработки. И их качество не уступает европейским аналогам, демонстрируя возможности импортозамещения.



1. Пневмобаллоны сильфонного типа чаще всего устанавливают в пару к штатным рессорам.
2. Система управления пневмоподвеской включает в себя датчики положения кузова, клапаны, переключатели и контрольный манометр.
3. В случае отсутствия сжатого воздуха на борту, например, в машинах с пневматическими тормозами, чаще всего используется дополнительно установленный электрический компрессор.
4. Пример заводской установки пневмоподвески на шасси КАМАЗ «Компас».
5. В подвеске кабины пневматический упругий элемент представляет собой модуль в сборе с амортизатором.
6. Преимуществом рукавных упругих элементов является возможность уменьшения габаритных размеров по диаметру.
7. Удобство при перевозке груза — пожалуй, основное преимущество, которое дает подвеске сжатый воздух.



ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

Говоря об общих принципах дооснащения автомобиля пневмоподвеской, стоит сказать, что такие решения имеют достаточно широкую вариативность. Системы могут иметь несколько контуров — от одного до четырех, подключаться к штатной пневмомагистрали или работать от дополнительного источника воздуха.

Чаще всего, как отмечает Геннадий Сидоров, руководитель отдела маркетинга компании «Арайд», комплект вспомогательной пневматической подвески устанавливается на балку или мост. Верхней точкой крепления является рама или лонжероны автомобиля. Благодаря такой схеме, пневматические подушки получают возможность работать в паре с заводским рессорным пакетом. При этом, когда на автомобиль устанавливаются сразу два комплекта — и спереди, и сзади — нагрузка с заводских упругих элементов подвески снимается максимально.

Установленные комплекты можно делить на контуры, если комплект только на одну ось, то есть возможность подключения как одного общего контура, так и двух отдельных. Специалисты компании «Арайд» настоятельно рекомендуют использовать два контура и более. Это позволяет выровнять автомобиль при неравномерной нагрузке. Например, если в пневмоподвеске четыре контура, появляется возможность регулировки высоты каждого упругого элемента по отдельности.

ЧЕТЫРЕ ЭЛЕМЕНТА

Комплект пневмоподвески состоит из четырех основных элементов: кронштейнов

(разрабатываются под определенную модель автомобиля), пневморессор, соединительных магистралей и системы управления. Кронштейны должны быть выполнены из прочного и надежного металла. В частности, компания «Арайд» для этих целей использует сталь 09Г2С. При монтаже, для увеличения запаса прочности, применяются метизы с индексом прочности 10.9 минимум.

Для обеспечения подачи воздуха в пневмоэлементы, используют трубки из полиамида. С недавнего времени такие полимерные трубопроводы производятся в России. Источником воздуха служит штатная пневмосистема автомобиля. В случае отсутствия сжатого воздуха на борту, например, в машинах с пневматическими тормозами, используется электрический компрессор. Система также включает в себя датчики положения кузова, клапаны, переключатели и контрольный манометр.

СОБСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Рост спроса на пневматические системы закономерно увеличил потребность в их комплектующих, в том числе в одном из главных компонентов — пневматических элементах. Чтобы снизить зависимость от импорта, собственное изготовление этих элементов организовала компания «Арайд».

До середины 2023 года свои комплекты она укомплектовывала пневматическими подушками из Китая и Турции, но начиная со второй половины 2023 года, смогла расширить производство, наладить и запустить полноценную линию по производству пневматических рессор. Производство пневматических подушек — это очень тонкий, трудозатратный и требующий определенной точности процесс. Если кратко, то оно начинается с намотки резины, которая включает в себя трехслойный нейлоновый корд, до вулканизации подушек в специальных камерах. Для обеспечения герметичности, каждая подушка обжимается металлическим фланцем. Предприятие «РТИ-Компонент», входящее в группу компаний «Ростар», так же летом прошлого года открыло новое производство резиновых смесей. Основу этого производства составили современные поточные линии, позволяющие выпускать ежегодно около 1 тыс. тонн продукции. Ее использование по-

зволило снизить себестоимость готовых изделий и повысить их качество. Немаловажна и возможность проведения оперативной модификации характеристик продукции для ее адаптации под требования автопроизводителей.

По данным федерального Фонда развития промышленности, в настоящий момент примерно 40% российского рынка резинотехнических изделий для грузовых автомобилей занято зарубежными брендами. Введение в строй новых мощностей «РТИ-Компонент» способно снизить этот показатель как минимум на 5%.

Михаил Калинин
Фото фирм-производителей

КАТИМСЯ В ЛЕТО

Времена дефицита шин на малотоннажные грузовики и микроавтобусы остались в далеком прошлом. Но не зря говорят: обилие выбора порой не столько радует, сколько угнетает. Определенные подсказки в выборе шин для самого массового сегмента коммерческого транспорта в нашем обзоре.

Российский рынок легковых коммерческих автомобилей (LCV) динамично растет. По итогам 2023 года в России было реализовано 90 386 новых LCV, что на 20% больше, чем годом ранее (данные «Автостата»). Увеличивается и парк малотоннажной техники: по состоянию на январь 2024 года эксперты НАПИ насчитали 4,8 млн автомобилей в собственности частных и корпоративных владельцев.

Продажа автомобильных шин — бизнес с потенциально большой емкостью рынка. В отличие от запчастей, кото-

рые подходят только на определенные марки, шины можно продавать всем. Неудивительно, что рынок моделей для LCV демонстрирует положительную динамику.

Хорошие шины — это стабильная курсовая устойчивость, безопасность скоростного маневрирования, короткий тормозной путь и достойная проходимость на грунтовых дорогах. Правильная стратегия в выборе шин для «малотоннажки» — отдавать предпочтение всесезонным моделям, не требующим замены весной и осенью. Впрочем, учитывая наши климатические

условия, перевозчики все чаще выбирают модели с зимней маркировкой 3PMSF (три горных пика и снежинка), которые обеспечивают лучшее сцепление с поверхностью.

Нелишне обращать внимание и на индекс грузоподъемности, указанный в маркировке на боковине шины. Цифры 96–98 соответствуют допустимой нагрузке 710–750 кг, 102–104 соответствуют 850–900 кг, а 107 — 975 кг на колесо. На индекс скорости можно не смотреть, поскольку допуски намного превышают технические возможности по-

луторок. Например, литера Q разрешает эксплуатацию со скоростью до 160 км/ч, а литера R — до 170 км/ч. Понятно, что на коммерческих перевозках редко ездят в режиме выше 90 км/ч. А вот на литеру С в конце индекса стоит обратить внимание: она характеризует усиленное исполнение для легкого коммерческого транспорта.

САМЫЕ МАССОВЫЕ

Самые популярные размеры для LCV — 185/75R16C и 195/75R16C. И самые бюджетные здесь — модели Алтайского шинного комбина-



та, расположенного в Барнауле. Например, летняя шина Forward Professional BC-1 с индексом нагрузки 104/102 и скорости Q. В этих же размерах и с теми же параметрами бобруйская Бел-109, кировская K-170, воронежская Amtel Cargo AS.

Бренд Cordiant предлагает для минивэнов и малотоннажных грузовиков всепогодные шины Business CA. В модели используется симметричный ненаправленный протектор. Он придает шине лучшую управляемость и проходимость на самых разнообразных типах дорожного покрытия. Шины Cordiant Business CA изготавливаются с посадочным диаметром 14, 15 и 16 дюймов.

По итогам 2023 года в топ-5 самых популярных типоразмеров, представленных в ассортименте KAMA TYRES, вошли модели с посадочным диаметром 16 дюймов, предназначенные для комплектации коммерческого транспорта. По словам исполнительного директора Торгового дома «Кама» Тимура Шарипова этот тренд связан с развитием микро, малого и среднего бизнеса в нашей стране. «В этом сегменте достаточно востребованы легкогрузовые автомобили, например, для перевозки грузов в черте города или для пассажирских перевозок», — уточнил эксперт.

В продуктовом портфеле KAMA TYRES, конечно, представлены LCV-шины. Одна из последних новинок в этой категории — KAMA-312. Модель предназначена для применения на легких грузовых автомобилях и автобусах особо малой вместимости. Новинка отличается повышенной износостойкостью протектора, спроектирована с учетом эксплуатации при высоких нагрузках и может применяться при температурах от -45 до +55 °C. Площадь элементов рисунка создает оптимально насыщенное пятно контакта шины с дорожным покрытием, что в совокупности с обновленной резиновой смесью протектора обеспечивает надежную и безопасную эксплуатацию KAMA-312 в различных погодных условиях и длительный ресурс. Поперечные канавки переменной глубины в плечевой зоне с оптимальными углами наклона стенок обеспечивают тяговые характеристики при разгоне и тормозные свой-



ства на любом типе твердого дорожного покрытия. Плечевые блоки протектора усилены для повышения жесткости и монолитности рисунка при высоких статических и динамических нагрузках. Оптимально построенный профиль и распределение материалов в зоне боковины обеспечивают баланс характеристик управляемости и демпфирования шины для комфортной эксплуатации. Шина представлена в размере 7.50R16LT.

Еще одна новинка от ТД «Кама» — линейка KAMA TRACE. Это летние шины, разработанные для эксплуатации на легких грузовиках и микроавтобусах. Дорожный рисунок протектора, оптимально подобранная конструкция и резиновые смеси обеспечивают высокий уровень надежности, безопасности и комфорта. При разработке особое внимание уделено снижению показателя потребления топлива, внешнего и структурного шума и повышению ресурса эксплуатации. В ассортименте линейки KAMA TRACE представлены модели с посадочным диаметром 15–16 дюймов — всего 11 товарных позиций.

В классе Mud-Terrain в ассортименте KAMA TYRES представлена линейка FLAME M/T LCV. Это новая линейка шин повышенной проходимости с возможностью регулирования

внутреннего давления для движения в сложных условиях бездорожья, каменистого грунта и песка. Шины предназначены для применения на легкогрузовых автомобилях повышенной проходимости 4x4. Новинка приспособлена для эксплуатации в широком температурном диапазоне: от -45 до +55 °C. Особый состав резины и массивные блоки защищают шину от порезов, проколов и абразивного воздействия.

Еще одна линейка LCV-шин — KAMA 365 LT предназначена для эксплуатации на микроавтобусах и легкогрузовых автомобилях, передвигающихся по твердому дорожному покрытию, в том числе по загородным дорогам. Шины имеют маркировку M+S и предназначены для эксплуатации при температуре от -10 до +55 °C. Просчитанное расположение шашек и канавок на протекторе позволяет шинам эффективно сопротивляться аквапланированию, а также гарантирует высокие сцепные свойства. Специальное построение рисунка протектора обеспечивает высокий комфорт

1. KAMA 365 LT HK-243.
2. KAMA FLAME M_T HK-435.
3. KAMA TRACE HK-135.
4. KAMA HK-312.

вождения автомобиля с низким уровнем шума. Шины отличаются повышенной износостойкостью протектора при эксплуатации с высокими нагрузками. В ассортименте линейки KAMA 365 LT представлены модели с посадочным диаметром 13 и 16 дюймов.

ПРЯМОКОМ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ

Статистика продаж свидетельствует о том, что для легких фургонов и микроавтобусов типа «Газели» большинство перевозчиков выбирает российские или китайские шины. Причем ассортимент последних значительно расширился и пестрит малоизвестными нам именами. Есть среди них и относительно молодые марки с большими амбициями. Например, бренд Sailun основанный в 2002 году. Сегодня Sailun — третья из китайских компаний по объему

В ОТЛИЧИЕ ОТ ЗАПЧАСТЕЙ, КОТОРЫЕ ПОДХОДЯТ ТОЛЬКО НА ОПРЕДЕЛЕННЫЕ МАРКИ, ШИНЫ МОЖНО ПРОДАВАТЬ ВСЕМ



1

производства шин. Корпорация имеет 7 производственных площадок, объединяет 14 000 сотрудников по всему миру и имеет 10 офисов продаж, включая российское представительство.

Для LCV-сегмента предлагаются шины Sailun 4 Seasons Commercial, предназначенные для эксплуатации как на дороге, так и на бездорожье. Среди особенностей модели: направленный термостойкий рисунок протектора с крупными канавками и особо прочный каркас. Для дополнительной защиты от ударов о бордюр предусмотрена специальная лента. Шина имеет зимнюю маркировку M+S и 3PMSF. Доступны варианты с посадочным диаметром 15 и 16 дюймов.

Fortune — бренд, принадлежащий крупному холдингу Prinix Chengshan, КНР. История холдинга началась в 1976 году

с основания шинного завода Rongcheng, впоследствии пережившего реструктуризацию и ставшего частью концерна. Сегодня Prinix Chengshan — это два завода суммарной производственной мощностью 30 млн шин в год, поставляющих свою продукцию в 169 страны, включая Россию.

Владельцам легких фургонов стоит обратить внимание на модель Fortune FSR103 Tormenta LMD. Ее протектор разработан с использованием 3D-технологий, имеет четыре глубоких продольных канала в сочетании с большим количеством ламелей и рассчитан на любые погодные условия. Усиленная конструкция боковины повышает грузоподъемность, долговечность и снижает риск образования вздутий. Шина имеет зимнюю маркировку M+S и 3PMSF.

Посадочный диаметр — 16 дюймов.

Производством шин Leao занимается китайская компания LingLong — один из крупнейших игроков на шинном рынке Азии. Под данным брендом выпускаются качественные недорогие шины для разных видов автомобильного транспорта, включая легкие машины, полно-размерные и малотоннажные грузовики, автобусы и микро-автобусы, а также некоторые виды спецтехники. LCV-шины Leao представлены моделью Van 4S iGreen с маркировкой M+S и 3PMSF. Такие шины изготавливаются на основе морозостойкой резинотехниче-

1. Fortune FSR103 Tormenta LMD.
2. Sailun 4 Seasons Commercial.
3. Landspider Wildtraxx-AT2.
4. Leao iGreen Van 4S.

ЛИТЕРА С В КОНЦЕ ИНДЕКСА МАРКИРОВКИ ШИН ХАРАКТЕРИЗУЕТ УСИЛЕННОЕ ИСПОЛНЕНИЕ КАРКАСА ДЛЯ LCV



2

3

4

ской смеси. Она не твердеет даже при сильных заморозках, а оптимизированный рисунок протектора, отличающийся обилием ламелей, обеспечивает высокий коэффициент сцепления с заснеженными, мокрыми и обледенелыми покрытиями. Посадочный диаметр шины Leao Van 4S iGreen — 17 дюймов. Единственная размерность 215/60R17C может заинтересовать эксплуатантов микроавтобусов Peugeot Traveller и Volkswagen Caravelle.

Китайская Qingrad Landspider Tire с 2019 года производит шины для легковых машин и грузовиков под собственными торговыми марками: Landspider, Trastax, Windforce и Tomason. Полная серия продуктов продается более чем в 150 странах и регионах, включая Россию. В LCV-сегменте достойная внимания шина Landspider Wildrath AT II посадочным диаметром 16 дюймов. Модель с маркировкой M+S и 3PMSF отличает особая форма протектора: симметричный рисунок с четырьмя канавками и увеличенное количество ламелей.

Компания «Трайангл шина» была основана в 1976 году в китайском городе Вэйхай. Сегодня в компании четыре завода и два центра НИОКР. Мощность производства составляет 37,5 млн покрышек, более 5 тыс. типоразмеров. Продукция «Трайангл» продается в 180 странах и поставляется на первичную комплектацию многим известным автопроизводителям.

LCV-шины Triangle представлены моделями: ConnexVan, Mileage Plus, TR999, TR644. В рисунке протектора шины ConnexVan — два сплошных широких ребра в центральной части и два узких, соединенных с монолитными блоками в боковой части. Идеальное решение для движения по магистрали: жесткие ребра в центре обеспечивают курсовую устойчивость, а стабильные блоки в боковой части шины не подламываются при прохождении поворотов.

Модель Triangle TR999 устанавливается в коммерческих автомобилях особо малой вместимости. Протекторный рисунок имеет ненаправленный дизайн с симметричным



- 5. Triangle TR624.
- 6. Triangle TR999.
- 7. Triangle ConnexVan.

расположением элементов. Центральная часть сформирована из двух рядов крупных блоков, соединенных узкими продольными ребрами. Образующие ими кромки удлинены за счет изогнутости и наклона, что позволяет шине эффективно реализовывать тяговое усилие и эффективно замедляться на мокрой поверхности. Плечевые блоки повернуты поперек, что повышает устойчивость при маневрировании, а вкуче с их массивными размерами обеспечивает равномерность распределения давления по дорожному покрытию. Еще одна особенность беговой части протектора — увеличенная глубина. Это не только продлевает срок службы шины, но и снижает риск аквапланирования и механических повреждений.

Всесезонная шина Triangle TR624 специально создана для грузовых автомобилей и микроавтобусов небольшой грузоподъемности, эксплуатируемых преимущественно в условиях города. При создании протекторного рисунка шины Triangle TR624 основное внимание китайские специалисты уделяли снижению сопротивления качению, износостойкости и устойчивости на высоких скоростях. Именно

поэтому в рисунке протектора этой модели имеются черты, присущие как легковому, так и грузовым шинам.

Протекторный рисунок состоит из пяти продольных ребер, три из которых находятся в его центральной части, два других — представляют собой плечевые зоны. Такое разделение протекторных элементов вызвано стремлением обеспечить шине максимальную эффективность в различных режимах движения. Именно поэтому каждая из зон протектора выполняет строго определенный круг задач.

Одним словом, рынок LCV-шин огромен, и бежать за ними сломя голову не стоит. Можно, не выходя из офиса, рассмо-

7

треть актуальные предложения и остановиться на том, что вас устраивает в максимальной степени. Обратите внимание на тот факт, что формулировка «комплект шин» часто подразумевает наличие четырех шин. А если машина с двускатной ошиновкой ведущей оси, то без учета запасаки покупать нужно шесть штук!

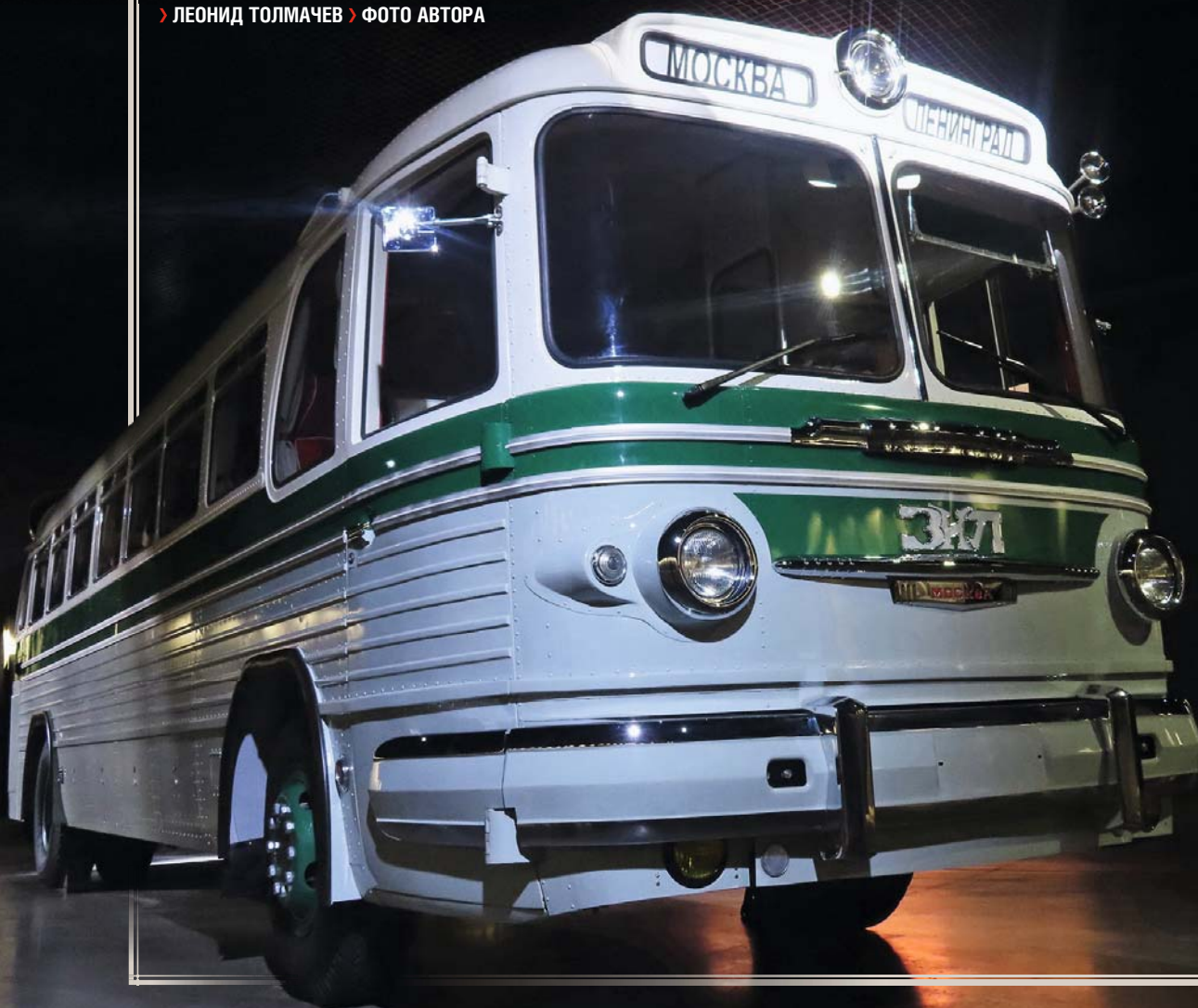
Михаил Ожерельев
Фото фирм-производителей



ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ЭКСПРЕСС

ПОСЛЕ ШЕСТИ ЛЕТ РЕСТАВРАЦИИ ПЕРВЫЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ МЕЖДУГОРОДНИЙ АВТОБУС ЗИЛ-127 ПРЕДСТАВЛЕН ШИРОКОЙ ПУБЛИКЕ. УНИКАЛЬНОСТЬ МАШИНЫ СОСТОИТ В ТОМ, ЧТО ОНА ОПЕРЕДИЛА СВОЕ ВРЕМЯ

› ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ › ФОТО АВТОРА





Закончилась Великая Отечественная война. Страна восстанавливала разрушенное народное хозяйство, активно вела строительство. Существенно возросли пассажирские перевозки, в том числе междугородние. Одной из приоритетных задач было обновление автобусного парка. Уже в марте 1946 года на заводе им. Сталина под руководством А. И. Израиль-Скерджиева начались работы над большим городским автобусом, получившим название ЗИС-154. В конце того же года был изготовлен первый опытный образец, а в 1947-м началось их серийное производство и эксплуатация. Для отечественного автомобилестроения ЗИС-154 во многом был необычен и прогрессивен: цельнометаллический несущий кузов с алюминиевой обшивкой, вагонная компоновка, заднее расположение двигателя. Главная же особенность автобуса ЗИС-154 — гибридная трансмиссия. Дизельный двигатель был агрегирован с генератором, питавшим размещенный под полом электромотор. При всех достоинствах электромеханической трансмиссии, она была сложна, тяжела, требовала высокой культуры обслуживания. Помимо этого, автобусы были не экономичны, шумны, медленно разгонялись. Эти недостатки и поставили крест на ЗИС-154, в 1950 году их производство было прекращено.

И все-же, с использованием основных агрегатов автомобиля ЗИС-150 и автобуса ЗИС-154, в 1949 году на заводе им. Сталина начали выпускать городские автобусы ЗИС-155. От ЗИС-154 эта модель унаследовала мосты, подвеску, двери с пневмоприводом, кузовные элементы, а от ЗИС-150 — двигатель и трансмиссию. В отличие от ЗИС-154, двигатель на ЗИС-155 располагался не сзади, а спереди. Несмотря на то, что ЗИС-155 конструктивно был проще своего предшественника ЗИС-154, и он не был лишен недостатков, среди них: высокий пол, загазованность кабины, скромная пассажировместимость. Но и рассматривался ЗИС-155 как временная, переходная модель. Тем не менее в 1950 году она вышла на маршрут Москва — Симферополь. Для обслуживания междугородних линий в салоне автобуса вместо обычных сидений установили 14 кресел от самолета Ил-12, оснастили шелковыми занавесками и организовали багажное отделение. Поездка в автобусе по этому маршруту длилась 44,5 часа с учетом ночлега в Харькове. Сервис пользовался такой популярностью, что на линии выпустили дополнительные автобусы уже с обычными сиденьями.

Однако пассажиры предпочитали комфорт в поезде. Неудивительно, что возникла необходимость в создании специального автобуса дальнего следования. За его разработку взялся завод им. Сталина. Изучив опыт американской компании Greyhound Pacific, в 1951 году в КБ

автобусов, возглавляемом А. И. Израиль-Скерджиевым, началась разработка междугородной модели, а в 1953-м изготовили два опытных 12-метровых образца, получивших обозначение ЗИС-Э127. Созданные экспериментальные машины оказались неудачными. Испытания показали, что из-за большой длины автобусам не хватало маневренности, они с трудом вписывались в повороты на шоссе, из-за увеличенной снаряженной массы техника медленно разгонялась. Учитывая эти недочеты, конструкторы в 1954 году разработали новую, более легкую 10,2-метровую 32-местную модель ЗИС-127. Во время государственных испытаний автобус совершил ряд пробегов по маршрутам Москва — Минск, Москва — Симферополь, Москва — Киев, показав среднюю скорость 70–80 км/ч.

Удовлетворительные результаты испытаний были получены при движении на горных дорогах Крыма. После успешно проведенных испытаний в 1955 году началось серийное производство новинки, тогда изготовили 30 экземпляров ЗИС-127, в 1956-м машина вышла на междугородние маршруты. Поскольку поездка в автобусе длилась порой больше суток, разработчики позаботились о том, чтобы люди в нем чувствовали себя так же комфортно, как в поезде или самолете. Пассажиры располагались в удобных креслах полуспального типа с регулируемой подушкой и спинкой. Помимо общего освещения и вентиляции салона, каждое кресло было оснащено индивидуальным источником света и вентилятором. Для ручной клади в салоне имелись сетчатые полочки. Для крупного багажа под полом предусмотрено специальное отделение. Боковые окна с небьющимися стеклами имели открывающиеся форточки и занавески. Так как автобус предназначался для круглогодичной эксплуатации, на заводе создали эффективную отопительную систему и термоизоляция кузова. Плавность хода обеспечивали двусторонние гидравлические амортизаторы и полуэллиптические рессоры, крепившиеся к основанию кузова через резиновые подушки.

Для облегчения управления 9,5-тонной машиной, руль снабдили гидроусилителем. Пневматические тормоза

1. Восстановленный автобус ЗИС-127.
2. Все контрольные приборы белого цвета.
3. Для облегчения управления 9,5-тонной машиной, руль снабдили гидроусилителем.
4. Часы с двухцветным циферблатом даже в настоящее время выглядят стильно.



1. В салоне — кресла самолетного типа.
2. Разработчики позаботились о том, чтобы пассажиры автобуса чувствовали себя в нем так же комфортно, как в поезде или самолете.
3. Силовой агрегат унифицирован с рядным двухтактным дизелем грузовика ЯАЗ.
4. Радиатор системы охлаждения расположен продольно.



имели два независимых контура. Автобус приводился в движение поперечно расположенным шестцилиндровым двухтактным дизелем ЯАЗ-206Д мощностью 180 л. с., агрегированным с четырехступенчатой КП. Кузов автобуса имел несущую конструкцию: прочный каркас крепился на сварном основании. Мощный прожектор, установленный в верхней части крыши, декоративные хромированные орнаменты, гофрированные боковины кузова придавали автобусу авангардный вид.

В 1956 году завод им. Сталина был переименован в завод им. Лихачева, и выпускавшиеся ранее на этом предприятии автомобили ЗИС стали называться ЗИЛ. Соответственно, автобус получил название ЗИЛ-127.

Повествование об этих удивительных автобусах будет неполным, если не рассказать об интересных разработках на их базе. Выпущавшийся в те годы городской автобус ЗИС-155 морально устарел, вызывал нарекания как со стороны водителей, так и со стороны пассажиров. Возникла идея создать унифицированный с ЗИС-127 городской автобус. И уже в 1954 году был изготовлен первый прототип, названный ЗИС-129. Он отличался от базовой машины наличием двух ширмовых дверей, одна из которых располагалась в базе. Для городской модификации разработан 7-литровый V-образный двигатель ЗИЛ-Э129 мощностью 180 л. с. и гидромеханическая трансмиссия. 40-местный автобус мог развивать скорость 70 км/ч. Казалось бы, вот она — замена устаревшему ЗИС-155. Но в 1956 году, на совещании водителей и инженерно-технических работников автобусных парков Москвы, ЗИС-129 подвергли резкой критике, отметив неудачное расположение задней пассажирской двери, гофрированные боковины кузова, воздухозаборники на крыше. Исходя из этого, в 1958 году был создан новый 41-местный прототип ЗИЛ-129Б уже с гладкими боковинами кузова, отсутствием воздухозаборников на крыше, дверью, расположенной в заднем свесе, тремя вентиляционными люками в крыше



и доработанным двигателем ЗИЛ-Э129Б. Но, из-за схожести по дизайну с американскими автобусами, он не понравился главе государства Н. С. Хрущеву, и городским модификациям ЗИС/ЗИЛ-127 не суждено было выйти на маршруты.

В 1959 году в НАМИ на базе ЗИЛ-127 создали лабораторию на колесах Турбо-НАМИ-053, испытывая на нем газотурбинный двигатель мощностью 350 л. с. На испытаниях Турбо-НАМИ-053 показал наибольшую скорость — 160 км/ч. Возможно, он мог бы разогнаться и быстрее, но в нашей стране в тот момент не было шин, рассчитанных на более высокие скорости.

Пик выпуска автобусов ЗИС/ЗИЛ-127 пришелся на 1956–1959 гг., в этот период было изготовлено 790 экземпляров. Но век этих автобусов оказался не таким долгим. В 1959 году Советский Союз присоединился к Международной конвенции по дорожному движению, предписывающей максимальную ширину автомобиля — 2500 мм, у ЗИС/ЗИЛ-127 она составляла 2650 мм. Кроме того, в рамках внутренней кооперации Совета экономической взаимопомощи, Венгерская Народная Республика в начале 1960-х годов приступила к массовым поставкам в СССР междугородних лайнеров Ikarus 55 и Ikarus 66. Исходя из этого, в 1960 году изготовили всего 30 машин ЗИЛ-127, а в 1961-м — лишь одну. Всего же за годы выпуска был изготовлен 851 автобус ЗИС/ЗИЛ-127. Один из экземпляров, выпущенных в 1956 году ЗИЛ-127, эксплуатировался в Ростове-на-Дону, а после списания был доставлен на завод им. Лихачева, где долгое время стоял на задворках Механосборочного цеха № 6, находясь в далеко не лучшем виде. Реставрация автобуса началась в 2018 году. По словам Владимира Чуркина, руководителя команды реставраторов «МакАУРУС», автобус достался специалистам в абсолютно разрушенном, жалком состоянии. Коррозия не пощадила ничего: совершенно вышли из строя все несущие конструкции и почти все панели, от изначального автобуса сохранились лишь панели крыши и два бампера. Таким образом, практически все элементы конструкции алюминиевого кузова пришлось либо изготавливать заново, либо очень серьезно восстанавливать. На разных этапах реставрационные работы вели от 3 до 15 человек. Восстановленный автобус можно увидеть в экспозиции музея «Завод ЗИЛ — 100 лет легенде» в Сокольниках.

COMVEX

16+

Реклама ИНН 7743378236

ВАШ ПУТЬ К УСПЕХУ

Главная выставка
коммерческого транспорта
и технологий

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

- Грузовой транспорт
- Пассажирский автотранспорт
- Легкие коммерческие автомобили
- Прицепы, полуприцепы, надстройки
- Электротранспорт
- Автозапчасти и компоненты
- Телематика, IT и ПО
- Сервисные услуги

Организатор

SIGMA
XPO

При поддержке

КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр

comvex.ru



Получите бесплатный билет
по промокоду **MPCMX2T**

СЕДЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ **CHENGLONG**

от автогиганта
Dongfeng Liuzhou Motor

**АВТО
ТРАНС**

+7 (967) 519-18-76
truck-china.ru

Обновляйте
и расширяйте автопарк
с компанией АВТОТРАНС!



Реклама



Высокое качество! Высокая эффективность!

- Высокий уровень комфорта для водителя
- Двигатель миллионник
- Вспомогательная тормозная система (ретардер)
- Электропроводка в герметичных гофрах
- Высокая кабина: 1,91 м
- Подходят для сцепки со всеми типами полуприцепов
- Развитая сеть сервисного обслуживания
- Система кругового обзора исключает слепые зоны