

авто парк

5 КОЛЕСО



**СЕМЬДЕСЯТ ЛЕТ
ДВИЖЕНИЯ**
ЮБИЛЕЙ ЗИЛА

ЭКОНОМИКА
РЫНОК ЗАПЧАСТЕЙ
ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

РЕСУРС
ПОГРУЗЧИК UMG WL30

КАДРЫ
ПРОГРАММА
«ПРОФЕССИОНАЛИТЕТ»



ДЕНЬ ТУРИЗМА

ASIASTAR
YBL6751T

ТЕСТ
FOTON
TUNLAND G7
СОБЫТИЕ
«ТРАНСПОРТФЕСТ»



ШЕСТЬ НА ШЕСТЬ
«ТОНАР Т-45»





CHENGLONG MOTOR
DONGFENG LIUZHOU MOTOR

ТЕХНИКА-СТ

Официальный дистрибьютор
Chenglong Motor в России

CHENGLONG

H7

СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ 4X2



Реклама

ГАРАНТИЯ

Условия на сайте: CHENGLONGMOTOR.RU

2

ГОДА



№ 4 (154) ИЮНЬ 2024

Главный редактор
МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ ОЖЕРЕЛЬЕВ
m.ozhereliev@5koleso.ru

Директор по работе с автопредставительствами
АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ

Главный дизайнер
АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

Дизайнер
ТИХОН СИКУЛЕР

Цветокоррекция и препресс
АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

Руководитель отдела рекламы
ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
Тел. (499) 455-1663
v.avdeev@5koleso.ru

Руководитель отдела специальных проектов
АЛЕНА КЕЧИНА

Менеджер постпродажного обслуживания
ЛИДИЯ ДЕРЕВЯНЧЕНКО

Отдел дистрибуции и подписки, руководитель
МАРИЯ ВОРОБЬЕВА
m.vorobyeva@5koleso.ru

Журнал «Автопарк 5 Колесо»
регистрационный номер и дата принятия решения
о регистрации: серия ПИ № ФС77-73109
от 09.06.2018 г.

Выдано Федеральной службой по надзору в сфере
связи, информационных технологий и массовых
коммуникаций.

Тираж 27 200 экземпляров

Учредитель и издатель ООО «5К»
www.5koleso.ru

Адрес учредителя и издателя
197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, литер А,
пом. 13-Н, комната 102, офис 412А, тел. (499) 455-1663

Адрес редакции
129090, Москва, ул. Щепкина, 31, этаж 4,
тел. (499) 455-1663

Типография «Московский Печатный Двор»,
г. Москва, 3-я Хорошевская ул., д. 18, корп. 1

Онлайн-подписка
podpiska.pochta.ru — индекс ПН 355
(интернет-каталог)
ural-press.ru — индекс 10444
(интернет-каталог)
Каталог Крыма — индекс 22846 (печатный каталог)

Веб-сайт: 5koleso.ru/avtopark

e-mail: info@5koleso.ru

Электронная подписка на новости журнала:
autopark@5koleso.ru



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 07.06.2024

16+

УПРАВЛЕНИЕ С РИСКАМИ

ПОЧЕМУ ПРОИЗОШЛА ТРАГЕДИЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ, КОГДА АВТОБУС, ПРОТАРАНИВШИЙ ОГРАЖДЕНИЕ, РУХНУЛ С МОСТА В ВОДУ, ПРЕДСТОИТ УСТАНОВИТЬ СЛЕДСТВИЮ. А МЫ ПОПРОБУЕМ РАЗОБРАТЬСЯ, МОЖНО ЛИ БЫЛО ПРЕДОТВРАТИТЬ ЭТО ПРОИСШЕСТВИЕ.

Рейсовый автобус Volgabus-4298 с пассажирами упал в реку Мойку 10 мая. Трагедия произошла в пятницу в разгар дня в историческом центре города — у Поцелуева моста. Водитель объясняет произошедшее неисправностью тормозов. Он чувствовал, что машина плохо реагирует на педаль, но продолжил работу. И в этом он признает свою вину. Впрочем, в его семье сообщили, что он вернулся домой после смены в два часа ночи, а рано утром должен был выйти на маршрут заново. Очевидно, что при таком режиме труда и отдыха нарушение рано или поздно произойдет.

Руководство компании опровергает версию о нарушении режима работы. Перевозчик утверждает, что у водителя накануне был по графику 12-часовой рабочий день, из которых он лишь восемь часов провел на линии, а остальное время отдыхал.

Много вопросов и к версии с неисправными тормозами. Дело в том, что на автобусе тормозная система дублируется. Аварийный контур сработает даже при отсутствии воздуха в пневмосистеме — стоит задействовать стояночный клапан, и автобус остановится. Но водитель этого не сделал, при этом на записи камеры из салона видно, как он энергично крутит рулем. Может, столь неадекватные действия совершены от усталости? Такую версию тоже исключить нельзя.

Напомним, приборы контроля труда и отдыха водителя должны устанавливаться в любой грузовик, а также и автобусы, которые работают на дальних, либо межрегиональных перевозках. Уже давно их установку собираются ввести и на городских маршрутах. Но до сих пор не получается. Неудивительно, что эта тема вновь обсуждалась в рамках деловой программы «ТранспортФеста» в Петербурге (читайте статью в этом номере).

Установка тахографов могла бы решить проблему с переработками. Не смог бы водитель сесть за руль, не отдохнув. Точнее, смог бы, но до первой проверки. Досталось бы и перевозчику. Причем настолько серьезно, что в следующий раз он не пробовал бы отправлять такого водителя в рейс. А если использовать телематику, то нарушения выявлялись бы сразу, и привозил бы водитель не доход своему работодателю, а штрафы и риски остаются без лицензии.

В стране действительно наблюдается острая нехватка водителей-профессионалов. Дефицит водителей общественного транспорта составляет от 25–30%, а в отдельных регионах доходит до 50%, оценили в Ассоциации транспортно-логистических и курьерских компаний. И несмотря на то, что автобусный парк российских городов обновляется, в том числе



МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

по госпрограммам, водить новенькие автобусы по маршрутам некому. Молодежь неохотно идет в профессию — многие предпочитают доставку или такси, там зарплаты существенно выше. Поэтому компании привлекают для работы на грузовиках и автобусах мигрантов. Но водитель упавшего в реку автобуса был гражданином России.

Работать водителем можно либо с российскими правами, либо с правами Киргизии и Белоруссии, либо тех стран, где русский язык признан официально. Причем не важно, гражданин России ты или нет. Национальные права категории D можно было обменять на российские без обучения, но сдав экзамен в ГАИ. Так что насколько опытные и профессиональные водители из стран ближнего зарубежья — судить сложно. Но, по данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, аварийность по вине иностранных водителей растет третий год. В прошлом году выросла аварийность с автобусами.

С 1 апреля требования изменились. И чтобы водить автобус, потребуются получать российские права. Причем после прохождения обучения в автошколе и со сдачей экзаменов в ГАИ. При этом для тех, кто получил российское гражданство или вид на жительство, появилось одно новое требование. Их национальные водительские удостоверения будут действовать только год с момента, когда они стали гражданами России. А потом с такими правами не то, что работать водителем не возьмут — на своей машине не поедешь.



DONGFENG K-SERIES

38

ТЕСТ



FOTON TUNLAND G7

42

ТЕСТ



«ТРАНСПОРТФЕСТ»

52

СОБЫТИЕ

НОВОСТИ



- 6 **НОВОСТИ**
- 14 **ВЫСТАВКА COMVEX**
- 18 **СОБЫТИЕ**
- 18 **ПРЕЗЕНТАЦИЯ SINOTRUK**
- 20 **СОБЫТИЕ**
- 20 **ПЕКИНСКИЙ АВТОСАЛОН**
- 20 **ВЫСТАВКА**

БИЗНЕС



- 24 **ИНТЕРВЬЮ**
- 24 **ИГОРЬ ЕРШОВ, «ВОСТОЧНЫЙ ВЕТЕР»**
- 26 **РЫНОК ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ**
- 30 **ЭКОНОМИКА**
- 30 **ИИ В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ**
- 30 **ЛОГИСТИКА**

КАДРЫ



- 34 **ПРОГРАММА «ПРОФЕССИОНАЛИТЕТ»**
- 36 **ПЕРСОНАЛ**
- 36 **TOP DRIVER EXCAVATOR CHALLENGE**
- 36 **КОНКУРС**

ГРУЗОВИКИ



- 38 **ТЕСТ**
- 38 **DONGFENG K-SERIES**
- 42 **ТЕСТ**
- 42 **FOTON TUNLAND G7**
- 46 **ТЕСТ**
- 46 **JAC N120X**
- 46 **ТЕСТ**

АВТОБУСЫ



- 50 **НОВИНКА**
- 50 **ASIASTAR YBL6751T**
- 52 **СОБЫТИЕ**
- 52 **«ТРАНСПОРТФЕСТ»**

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



«ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ»

КОНКУРС

60

СПЕЦТЕХНИКА



58

«ТОНАР Т-45»

НОВИНКА

60

«ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ»

КОНКУРС

ПРИЦЕПЫ



62

МАГИСТРАЛЬНАЯ ТЕХНИКА «ТОНАР»

ОБЗОР



МАГИСТРАЛЬНАЯ ТЕХНИКА «ТОНАР»

ОБЗОР

62

ЭКСПЛУАТАЦИЯ



66

ПОГРУЗЧИК UMG WL30

РЕСУРС

АВТОМЕХАНИКА



68

НОВОСТИ

70

ВЫСТАВКА СТО EXPO

СОБЫТИЕ



МУЗЕЙ ГЕНРИ ФОРДА

ИСТОРИЯ

74

ЭКСКУРС



74

МУЗЕЙ ГЕНРИ ФОРДА

ИСТОРИЯ

78

ЮБИЛЕЙ СКБ ЗИЛ

СОБЫТИЕ

ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ

Всероссийский ежегодный конкурс журнала
«АВТОПАРК 5 Колесо» и Центросоюза РФ



ЦЕНТРОСОЮЗ

ЛИДЕР
МОБИЛЬНОЙ
ТОРГОВЛИ



Общая информация



Всероссийский ежегодный конкурс «Лидер мобильной торговли» проводят журнал «АВТОПАРК 5 Колесо» и Центросоюз Российской Федерации при поддержке Минпромторга, политической партии «Единая Россия» и Ассоциации «НП «ОПОРА».

Конкурс 2024 года проводится с апреля по август, обработка заявок и награждение победителей — сентябрь 2024 года.

Цель конкурса



Сократить разрыв в социальном обеспечении жителей малонаселенных пунктов и крупных городов России, определить лидеров в области производства и эксплуатации автолавок, поддержать наиболее интересные маркетинговые решения, внедрение e-commerce, развитие мобильной торговли. Выявить на основании мнения независимого жюри лучший экипаж, сервис и технические решения в сфере мобильной торговли в 6 номинациях.

Партнер конкурса

КАМПАС

Переходите на сайт
конкурса, подавайте
заявку на участие

konkurs.5koleso.ru





ЯНТАРНАЯ АВТОКОЛОННА

«ТД Комавто», официальный дистрибьютор марки Ambertruck, объявляет о начале продаж нового среднетоннажного грузовика Ambertruck SM. Новинка полной массой 12 тонн дополнит продуктовую линейку коммерческих автомобилей российского производства, расшив сферу их применения. Стоимость автомобиля начинается от 4 890 000 рублей.

Ambertruck SM производится на заводе в Калининградской области и адаптирован для работы в суровых российских условиях.

Автомобиль обладает повышенной коррозионной стойкостью, благодаря комплексу мер, включающих подготовку и покраску рамы, нанесение антикоррозийного и антигравийного покрытий, а также установку защитной пленки. Кабина водителя также проходит антикоррозийную обработку, которая включает: катафорезный грунт, воскование скрытых полостей, герметизацию сварных швов, нанесение мастики на колесные арки и дополнительную защитную пленку на капоте. Грузовик комплектуется 4-цилиндровым дизельным двигателем мощностью 170 л. с. и крутящим моментом 592 Нм в сочетании с 6-ступенчатой механической КП.

Автомобили представлены двумя вариантами исполнения: модель с колесной базой 4750 мм, грузоподъемностью 7620 кг и монтажной длиной рамы 6200 мм, либо с колесной базой 5200 мм, грузоподъемностью 7592 кг и длиной рамы 6700 мм.



БОЛЬШЕ КОМФОРТА

Бренд Daimler Truck Fuso объявляет о комплексном обновлении среднетоннажного грузовика Canter. В новом Canter доступны дополнительные функции безопасности и комфорта. Кроме того, полностью изменился интерьер. Электрическая модель eCanter также получит различные обновления. Знаковой деталью интерьера Fuso Canter является 6,95-дюймовый сенсорный экран, который доступен со стороны водителя и пассажира. Кабина, претерпевшая первое комплексное обновление с 2011 года, остается верной своим прежним преимуществам: проверенная шумоизоляция обеспечивает низкий уровень шума. Водители оценят хороший круговой обзор, низкую высоту посадки и возможность удобного перемещения в кабине.

Canter претерпел значительные обновления и с точки зрения систем активной безопасности. Например, система автоматического торможения ABA 6 может обнаруживать не только движущиеся и неподвижные транспортные средства, а также пересекающих дорогу пешеходов. Информационная система слепых зон BSIS обеспечивает безопасность участников дорожного движения рядом с автомобилем. Четыре датчика расширяют существующую зону предупреждения, в которой система способна обнаруживать участников движения в «слепой зоне» и за ее пределами. Обновленный грузовик будет производиться для европейских рынков на заводе Mitsubishi Fuso Truck Europe в Трамагале (Португалия), начиная с конца лета 2024 года.

ДОКТОР ЕДЕТ

ГК «Современные транспортные технологии» представила новую модификацию реанимобиля на базе «Газель NN» на Всероссийском форуме «Здоровье нации — основа процветания России». Реанимобиль разработан в сотрудничестве с практикующими врачами и экспертами Станции скорой и неотложной медицинской помощи им. А. С. Пучкова г. Москвы. Машина построена на основе длиннобазного шасси «Газель NN» с более просторным кузовом и подходит для перевозки пациентов на большие расстояния. Салон машины отличается современным дизайном, а подбор мебели, размещение стеллажей, сидений и расположение оборудования позволили увеличить площадь рабочей зоны и обеспечить максимальное удобство для работы медицинского персонала, в том числе при проведении реанимационных действий в пути. Односкатный задний мост способствует дополнительному расширению свободного внутреннего пространства за счет более компактных колесных арок, а высота салона позволяет медицинскому персоналу работать стоя в полный рост. Для повышения плавности хода на автомобиль установлена пневматическая задняя подвеска. Салон машины также оснащен релинговой системой крепления оборудования и металлопластиковой медицинской мебелью, преимуществами которой являются: низкий вес, высокая долговечность и простота санобработки.



■ Рынок новой коммерческой техники в России по итогам первых четырех месяцев 2024 года показывает положительную динамику. Об этом рассказал исполнительный директор агентства «Автостат» Сергей Удалов на конференции ComAuto 2024, которая проходит в рамках выставки коммерческого транспорта COMvex. Так, с января по апрель 2024 года было реализовано 80 тысяч новых экземпляров коммерческого транспорта. Это на 18% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Наибольший рост продаж (+38% до 32,4 тыс. шт.) продемонстрировал сегмент легких коммерческих автомобилей (LCV). Далее по этому показателю идут автобусы (+33% до 7,3 тыс. шт.). А наименьший рыночный рост наблюдается у грузовиков (+4% до 40,3 тыс. шт.), что связано с высокой базой прошлого периода. Что касается разбивки по месяцам, то рынок новых LCV все четыре месяца рос (в сравнении с АППГ). При этом рост был довольно существенным — в диапазоне от 27 до 63%. В то же время у грузовиков самым успешным месяцем был февраль, когда их продажи увеличились на 18%. При этом в апреле они снизились на 6%.

■ Согласно данным аналитического агентства «Автостат», за январь-апрель 2024 года в нашей стране было куплено почти 187 тысяч единиц поддержанной коммерческой техники. Но, в отличие от продаж новых машин, вторичный рынок комтранса испытывает падение на 8% к 4 месяцам прошлого года. Более 60% от общего объема рынка коммерческих автомобилей с пробегом пришлось на LCV. Так, с января по апрель такая техника с пробегом разошлась в РФ тиражом в 114,7 тыс. экземпляров — на 9% меньше, чем за тот же период 2023 года. Примерно на столько же сократился рынок подержанных грузовиков (-8% до 67,3 тыс. шт.). При этом их доля в общем объеме составляла 36%. А самым малочисленным сегментом вторичного рынка комтранса остаются автобусы с долей порядка 3%. Они же и потеряли в объемах меньше других (-2% до 4,9 тыс. шт.). Тем временем анализ вторичного рынка LCV показывает, что по итогам 2023 года средняя цена такой техники выросла на 5,5%, если сравнивать с 2022 годом. Сейчас LCV с пробегом в среднем можно приобрести за 1 632 471 руб. (данные НАПИ).



CityBus

Российский автобусный салон CityBus-2024:

Автобусы для городских, пригородных и междугородних маршрутов



Автобусный салон CityBus организуется для руководителей и специалистов муниципальных и частных автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки на городских и пригородных маршрутах, а также для представителей муниципальных администраций городов и регионов РФ.

Тематика: автобусы, микроавтобусы, информационные системы, комплектующие, ремонт и сервис.

**Надежность,
комфорт,
экологичность!**



Проводится в рамках
Российской недели общественного
транспорта и городской мобильности
www.publictransportweek.ru



www.citybus-expo.ru

26-28 ИЮНЯ 2024 / МОСКВА / ЦВК ЭКСПОЦЕНТР

12+
Реклама



НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫЕ ВЫСТАВКИ В РФ И ЗА РУБЕЖОМ

«TRANSIT 2024: АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ»

Отраслевая конференция грузоперевозчиков и автопроизводителей.

20 июня, Москва

CITYBUS

Российский автобусный салон.

26–28 июня, ЦВК «Экспоцентр», Москва

«ИННОПРОМ-2024»

Международная промышленная выставка.

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

MIMS AUTOMOBILITY MOSCOW

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

19–22 августа, ЦВК «Экспоцентр», Москва

GASSUF

Международная выставка газобаллонного, газозаправочного оборудования и техники на газомоторном топливе.

22–24 октября, МВЦ «Крокус Экспо»

TRANSLOGISTICA URAL

Выставка-форум по логистике и коммерческому транспорту.

30 октября — 1 ноября, МВЦ «Екатеринбург Экспо», Екатеринбург

«АРМИЯ-2024»

Международный военно-технический форум.

12–18 августа, Парк «Патриот», Московская обл.

COMTRANS

Международный салон коммерческого транспорта.

10–13 декабря, ЦВК «Экспоцентр»

URBANTRANS

Международный автобусный салон.

10–13 декабря, ЦВК «Экспоцентр»



КАК TESLA, ТОЛЬКО С ДИЗЕЛЕМ

Kenworth представил свой демонстрационный тягач SuperTruck 2 на выставке ACT Expo в Лас-Вегасе. Грузовик, внешне очень похожий на электрический Tesla Semi, разрабатывался в течение шести лет в рамках программы SuperTruck Министерства энергетики (DOE), призванной повысить эффективность грузоперевозок, используя дизельный двигатель в качестве основного источника энергии. Проект стал результатом совместных инвестиций Министерства энергетики и PACCAR.

Что касается двигателя и трансмиссии, в Kenworth SuperTruck 2 используется дизель PACCAR MX-11 и автоматизированная коробка передач PACCAR TX-12. Кроме того, грузовик оснащен генератором на 48 В. Это создает мягкую гибридную систему и использует литий-ионные батареи нового поколения. От аккумуляторов получают питание электровентиляторы, насос ГУП и насосы охлаждающей жидкости, подогреватель отработавших газов в замкнутой системе доочистки и прочие вспомогательные устройства.

Внешне SuperTruck 2 напоминает сверхскоростной поезд. Аэродинамический дизайн стал возможным отчасти благодаря размещению силового агрегата между балками рамы. Это также позволило опустить двигатель и разместить его за передней осью. Достигнуто снижение лобового сопротивления на 48 % по сравнению с базовым автомобилем Kenworth.



РАБОТА НА ПОДЪЕМ

Группа компаний «Подъемные машины» концерна «Палфингер» заключила соглашение о сотрудничестве с официальным дилером техники Shacman — Sinoway Group. Это позволяет осуществлять официальные поставки шасси Shacman на завод «Велмаш-С», входящего в структуру компании «Подъемные машины».

Сотрудничество Sinoway Group с компанией «Подъемные машины» началось в сентябре 2023 года. С тех пор на завод «Велмаш-С», где ежегодно выпускается 400 единиц спецтехники на разных шасси, было поставлено более 60 TC Shacman для изготовления ломовозов, лесовозов, крюковых погрузчиков и бортовых автомобилей с КМУ. Первые 25 шасси Sinoway Group передал АО «Подъемные машины» осенью. Еще несколько партий прибыло на производство в начале этого года. Весной стартовала реализация спецтехники на базе Shacman. Кроме того, Sinoway Group начала поставки на завод новых партий шасси для изготовления еще 70 машин с надстройками. В планах предприятия на 2024 год — производство около 200 единиц техники на базе Shacman.

Из всех надстроек на базе Shacman, которые производят «Подъемные машины», наибольшей популярностью пользуются крюковые погрузчики различной грузоподъемности и ломовозы с КМУ. Также среди заказчиков востребованы манипуляторы для леса и лома. На заводе «Велмаш-С» ежегодно выпускается 400 единиц спецтехники на разных шасси.



ВОДИТЕЛЬ НЕ НУЖЕН?

Североамериканское подразделение Daimler Truck AG установило систему автономного вождения Torc Robotics на электрический грузовик Freightliner eCascadia класса 8 для проведения финальных испытаний беспилотной технологии. Начало коммерциализации системы Torc планируется на 2027 год.



Тестовый грузовик создан на базе серийного электрического Freightliner eCascadia и оснащен ПО для автономного вождения Torc, а также новейшими датчиками и вычислительными технологиями 4-го уровня. Этот передовой инженерный проект имеет многообещающий потенциал превратиться в модульную масштабируемую платформу, не зависящую от силовой установки, которая применима для гибкого использования в различных сферах грузоперевозок.

Тестовый грузовик получил новейшую панель датчиков Torc, базирующуюся на лидарах дальнего действия, камерах и радарх для внешнего восприятия. Они «смотрят» далеко вперед, а также фиксируют движение транспорта, находящегося в непосредственной близости, и замечают объекты, которые могут помешать движению беспилотника.

Начало коммерциализации системы Torc планируется на 2027 год. Два стартапа-конкурента (Auriga Innovation и Kodiak Robotics) запланировали уже в этом году ограниченную коммерциализацию беспилотных грузовиков в Техасе.

ПРОТЕСТИРОВАНО В ПЕТЕРБУРГЕ



В Северной столице завершилась тестовая эксплуатация электробуса КАМАЗ-6282 с ночной зарядкой. Электробус КАМАЗ-6282 ОНС был передан в распоряжение СПб ГУП «Пассажиравтотранс» в конце февраля. За период испытаний он проехал 2,5 тыс. км и перевез свыше 10,6 тыс. человек. Расход из расчета СПб ГУП «Пассажиравтотранс» составил 2,18 кВт/1 км. По итогам эксплуатации перевозчик высоко оценил интерьер и экстерьер электробуса, комфортабельность, эргономику рабочего места водителя

и обзорность, ездовые свойства (управляемость, разгонную и тормозную динамику).

Напомним, КАМАЗ-6282 ОНС был разработан под потребности Санкт-Петербурга с учетом востребованности в Северной столице электробусов с ночной зарядкой. Модель была впервые представлена широкой аудитории на Международной выставке коммерческого транспорта Comtrans 2023, в рамках которой была достигнута договоренность с руководством СПб ГУП «Пассажиравтотранс» о проведении тестовой эксплуатации.



КАМАЗ-54901

КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ
КАБИНА
С РОВНЫМ ПОЛОМ



ЭКОНОМИЧНЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ КАМАЗ Р6



МЕЖСЕРВИСНЫЙ
ИНТЕРВАЛ ДО 120 000 КМ



КАМАЗ-ЛИЗИНГ

УМЕНЬШЕНИЕ СТАВКИ ЛИЗИНГА
ПРИ СНИЖЕНИИ СТАВКИ БАНКА РОССИИ

Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ 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

НАЗНАЧЕНИЯ



АНАТОЛИЙ ФИЛИН
Директор завода двигателей
ПАО «КАМАЗ»

Анатолий Филин родился 5 августа 1982 года в Набережных Челнах, выпускник Казанского федерального университета. Камазовский этап его трудовой биографии начался в 2003 году с должности оператора станков с программным управлением цеха по производству новых изделий ОАО «КАМАЗ-Дизель». В его послужном списке — должности главного диспетчера, начальника отдела оперативного управления производством, начальника производства завода двигателей «Мотор».



СЕРГЕЙ ГАРАНИН
Директор литейного завода
ПАО «КАМАЗ»

Сергей Гаранин родился 21 октября 1977 года в Набережных Челнах. В 2000 году окончил Камский политехнический институт. В 2005 году получил диплом Казанского государственного университета имени В.И. Ульянова-Ленина по специальности «Менеджмент организации». Его карьера на литейном заводе ПАО «КАМАЗ» началась в августе 2000 года с позиции мастера участка цветного литья. С февраля 2014 года занимал должность заместителя директора литейного завода по производству.



МАРСЕЛЬ ВИДМАН
Руководитель глобального бизнеса
по производству запасных частей в Hella

Марсель Видманн (45 лет) работает в Hella с сентября 2017 года. В настоящее время он по-прежнему возглавляет корпоративный центр Hella в Азии и является исполнительным вице-президентом по финансам и контролю в Китае. Ранее Видманн занимал различные руководящие должности в сфере послепродажного обслуживания и логистики. До прихода в Hella выпускник экономического факультета работал, в частности, в Robert Bosch GmbH и консалтинговой компании McKinsey & Company по менеджменту.

ЦИФРОВАЯ ЭКОСИСТЕМА

«АВТОВАЗ», «Итэлма» и «Ростелеком» создадут новую цифровую экосистему для автомобилей на базе российской операционной системы «Аврора». Соответствующее трехстороннее соглашение подписано представителями компаний на полях ПМЭФ-2024.

Соглашение предусматривает совместную разработку, тестирование, внедрение и развитие операционной системы «Аврора» для мультимедийных устройств автомобиля, механизмов автопилотирования, систем подключенного автомобиля, включая использование технологий искусственного интеллекта и обработки больших данных для совершенствования продукции АО «АВТОВАЗ», а также создание цифровых продуктов под брендом Lada, объединенных в общую цифровую экосистему. Интеллектуальные транспортные системы, внедряемые группой «Ростелеком», будут взаимодействовать с автомобилями Lada через компоненты производства «НПП «Итэлма».

Для того, чтобы реализация проекта стала возможной, АО «АВТОВАЗ», ООО «НПП «Итэлма» и ПАО «Ростелеком» будут создавать новые высоколокализованные продукты в производственной сфере и совместно разрабатывать новые информационно-телекоммуникационные технологии. Также в систему будут интегрированы уже существующие усовершенствованные продукты компаний.



ДОСТИЖЕНИЯ И ПЛАНЫ

Компания «Соллерс» по итогам пяти месяцев 2024 года реализовала в России 4451 автомобиль Sollers, что в 2,5 раза больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Как сообщает пресс-служба «Соллерс», наиболее популярной моделью остается Sollers Atlant, который с начала года разошелся тиражом 2762 экземпляров в различных модификациях. Малотоннажный грузовик Sollers Argo за тот же период реализован в количестве 777 экземпляров. Кроме того, было продано 912 полноприводных пикапов Sollers ST6 в бензиновой и дизельной версиях.

В планах компании на 2024 год — старт производства пассажирской версии автобуса Sollers Atlant по технологии полного цикла. Будет доработан и цельнометаллический фургон: в грузовом отсеке появятся поручни, задние распашные двери будут открываться на 270 градусов, а такелажные петли будут присутствовать во всех версиях.



ТОЛЬКО ЭЛЕКТРИЧЕСТВО

Rizon, новейший бренд полностью электрических автомобилей Daimler Truck, объявил о выходе на рынок Канады. Прием предварительных заказов канадских клиентов начнется в июне 2024 года.

Среднетоннажные грузовики Rizon впервые дебютировали в США в 2023 году на выставке ACT Expo в Анахайме, штат Калифорния, и теперь работают на американских улицах для широкого круга клиентов.

Канадским перевозчикам предлагают четыре исполнения Rizon: e16L, e16M, e18L и e18M полной массой от 7255 до 8550 кг. Автомобили могут проехать до 257 км (для варианта размера L с тремя аккумуляторными блоками) и до 177 км (для варианта размера M с двумя аккумуляторными блоками) на одном заряде. Автомобили оснащены электрическим отбором мощности (ePTO), который позволяет использовать специальное оборудование.

Грузовики Rizon оснащены передовыми системами пассивной и активной безопасности Daimler Truck, такими как Active Brake Assist и Active Side Guard Assist. Технику можно заряжать двумя способами: зарядкой переменного тока через разъем J1772 и быстрой зарядки постоянным током с разъемом CCS1.

Одним из важных аспектов эксплуатации электромобилей в Канаде является их работоспособность в холодную погоду. Грузовики Rizon оснащены функцией предварительной электрической подготовки, которая доводит аккумуляторы до рабочей температуры за счет использования энергии из сети.



В ЯКУТСКЕ ЗАПУСТИЛИ «СЕРПАНТИНЫ»

В парке общественного транспорта Якутска пополнение — 10 новых междугородних автобусов «Волгабас-5285G2 Серпантин». Они будут использоваться во время соревнований «Дети Азии», а после их окончания выйдут на межмуниципальные маршруты, связывая Якутск с административными центрами соседних улусов.

Автобусы работают на экологически чистом газомоторном топливе. Они оборудованы комфортабельными креслами и климатической системой, имеют багажники общим объемом более 5 м³, а также мощный силовой агрегат и мягкую подвеску.



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



КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ ГОДА: ВЫБОР-2024

В рамках выставки COMvex состоялась церемония награждения победителей конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года в России», гостями и участниками которой стали более 300 профессионалов и ключевых игроков рынка коммерческого автотранспорта. Напомним, что конкурс проводится уже в 23-й раз и представляет собой ежегодное некоммерческое мероприятие, цель которого — выявить победителей на основании мнения членов жюри, состоящего из журналистов специализированных СМИ.

В этом году конкурс проводился по шести номинациям.

В номинации **«Грузовик года»** победил FAW Truck J7, набравший 37 баллов. На втором месте — «Валдай 45», набравший 35 баллов, на третьем — Chenglong H7 с результатом 15 баллов.

В номинации **«Фургон/малотоннажник года»** победил фургон «Соболь NN 4x4» с 43 баллами против 26 баллов у модели «Промтех Капитан-Т» и 15 баллов у фургона КАМАЗ «Компас-5».

В номинации **«Автобус/электробус года»** победителем стала модель КАМАЗ-4290 с 34 баллами, опередившая «Газель e-City» с результатом 33 балла и МАЗ-257040 с результатом 19 баллов.

В номинации **«Специальный приз»** победило ПАО «Автодизель» с 33 баллами; ПАО «КАМАЗ» получило 28 баллов, а ООО «МАЙЕР Групп» — 26 баллов.

В номинации **«Перспектива года»** победил туристический автобус МАЗ-350046 с 31 баллом. Грузовик



«Валдай 12» получил 29 баллов, а седельный тягач Foton Galaxy — 20 баллов.

В номинации **«Прицеп/полуприцеп года»** победителем стал MAYER Cargoline с 35 баллами, а полуприцепы «Тонар R3-16» и Bonum 914296-04 набрали 30 и 8 баллов соответственно.

Помимо голосования жюри, на сайте конкурса было запущено онлайн-голосование, где выбор смогли сделать специалисты отрасли. В этом году в нем приняли участие более

3500 специалистов. Это трехкратный прирост по сравнению с 2023-м.

На сей раз мнения журналистского жюри и отраслевого сообщества разделились. По результатам онлайн-голосования в номинации «Грузовик года» специалисты отдали предпочтение «Валдай 45», «Фургон/Малотоннажник года» — КАМАЗ «Компас-5», «Автобус/Электробус года» — «Газель e-City», «Спецприз» («За успехи в развитии российского рынка») — ООО «МАЙЕР Групп», «Перспектива года» — Foton Galaxy, а в номинации «Прицеп/Полуприцеп года» победу одержал «Тонар R3-16».

И еще одна награда, уже вне номинации, нашла своего героя. Золотой руль «Крупнейшая выставка коммерческого транспорта в России» вручили Екатерине Мартыновой, директору выставки COMvex, за огромный вклад в развитие этого проекта.

ПЛЮС ТРИ КУБОМЕТРА

В модельном ряду прицепной техники «КАМАЗ» появился самосвальный полуприцеп НЕФАЗ-9509 с объемом платформы 33 м³. Полуприцеп производится на площадке ПАО «НЕФАЗ», дочернего предприятия «КАМАЗа» в Башкортостане. Основные изменения коснулись объема платформы, толщины пола и бортов, жесткости заднего борта, грузоподъемности гидроцилиндра. Так, объем платформы вырос с 30 до 33 м³, толщина пола — с 6 до 8 мм, толщина бортов — с 5 до 6 мм. Для усиления жесткости заднего борта применены более широкие обвязки по периметру и стойки заднего борта. Внедрен перенос крепления площадки обслуживания на переднюю стенку платформы с использованием алюминиевых противоскользящих панелей с дополнительной лестницей для подъема в платформу и откидной лестницей на площадке. Грузоподъемность гидроцилиндра увеличе-



на с 53 до 63 тонн, также усилено крепление (теперь оно четырехточечное).

Рама полуприцепа успешно прошла моделирование статических и динамических нагрузок при полной массе 62 тонны — были симитированы реальные условия эксплуатации, в том числе по бездорожью. В конструкцию лонжеронов рамы модернизированного полуприцепа-самосвала НЕФАЗ-9509 внедрены фигурные сварные швы для увеличения стойкости к разрушению от воспринимаемых нагрузок. Внедрены новые кронштейны крепления крыльев колес, исключая скопление на сыпного материала.

Кроме того, для увеличения коррозионной стойкости внесены изменения в операции по окрашиванию кузова. Материал бортов платформы — сталь S355MC. Материал пола платформы — сталь 09Г2С.

Также в числе особенностей: защитные сетки на задних фонарях, задние фонари освещения, усиленная рама, усиленная подвеска, два буксировочных крюка на раме, тормозная система с EBS, система стабилизации поперечной устойчивости, автоматическое управление подъемной осью в зависимости от уровня загрузки, возможность управления тормозами полуприцепа по CAN линии и др.

Такой самосвальный полуприцеп с осевыми агрегатами НЕФАЗ собственного производства находится сейчас в подконтрольной эксплуатации в дорожно-строительной компании Башкирии. Автотехника задействована в перевозке щебня. В ближайшее время самосвальный полуприцеп появится в тестовом парке Торгово-финансовой компании «КАМАЗ».

КОМПАС 5

СДЕЛКА С ПОЛЬЗОЙ





ОТ ИДЕИ К ВОПЛОЩЕНИЮ

В КОНЦЕ МАЯ В «КРОКУС ЭКСПО» СОСТОЯЛАСЬ ВЫСТАВКА КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА И ТЕХНОЛОГИЙ COMVEH, КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ СОСТАВНОЙ ЧАСТЬЮ ОТРАСЛЕВОГО МЕРОПРИЯТИЯ, ОБЪЕДИНЕННОГО БРЕНДОМ EXPO. В ЭТОМ ГОДУ ПРАКТИЧЕСКИЙ ИНТЕРЕС ПРЕДСТАВЛЯЛИ МОДЕЛИ, ПРЕВРАТИВШИЕСЯ ИЗ ПРОТОТИПОВ В СЕРИЙНУЮ ПРОДУКЦИЮ. И ТАКИХ ЭКСПОНАТОВ БЫЛО НЕМАЛО > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

По сравнению с прошлым годом, площадь экспозиции увеличена в 2,5 раза до 60 000 м². В COMveh 2024 приняли участие экспоненты из шести стран: Белоруссии, Ирана, Китая, Турции, России и Узбекистана. В нишу, освободившуюся после ухода европейских производителей, устремились как хорошо известные в России производители, так и новые игроки. Крупнейшее отраслевое событие года — наилучший способ выйти на прямой контакт с заказ-

чиками. Итак, чем богат сегодня российский рынок комтранса?

МАЛЫЙ КЛАСС

Экспозиция Горьковского автозавода была скромной, всего два экспоната — фургон «Соболь NN 4x4» и бескапотный «Валдай 12», но осмысленной. На первый взгляд, это те же автомобили, которые мы видели на выставке Comtrans 2023. Но тогда в показе участвовали опытные

образцы из экспериментального цеха, а в этом году завод представил серийные машины. «Никакого парада прототипов. Здесь мы отчитываемся, что две новых модели пошли в серию», — рассказал представитель Горьковского автозавода Николай Марков. Он перечислил несколько отличий серийной продукции от опытных образцов. Так, «Валдай 12» оснащен дизелем ЯМЗ-534 экологического класса Евро-3 — первые товарные машины выйдут в свет с этим мотором.





А в «Соболe NN 4x4» появились дополнительные опции, которых раньше не было: подогрев руля, климат контроль, радары слепых зон. Также с завода можно заказать машину с парктроником, вскоре появится опция контроля давления в шинах.

Едва АВТОВАЗ возобновил выпуск «Ларгуса» на своем заводе в Ижевске, Нижегородский «Промтех» представил фургон Lada Largus KUB с обновленной, более аккуратной надстройкой. У нового «Куба» выросла вместимость грузового отсека, а у пассажирских и специализированных модификаций увеличена площадь остекления и вырос уровень комфорта. Кстати, это уже второе поколение «Куба» на базе Lada Largus: первую такую модель представили в 2015 году.

Компания Dongfeng LCV продемонстрировала автомобили двух модельных линеек: шасси Q-Series и фургон K-Series. Причем переднеприводный фургон, уже знакомый по выставке Comtrans 2023, на этот раз был представлен в 6-местном грузопассажирском исполнении — его внутреннее пространство легко трансформируется в зависимости от поставленной задачи.

А вот для шасси Q-Series выставка COMVEХ стал дебютной. Грузовик оснащен дизельным двигателем Q25A-150E60 мощностью 146 л. с. и 5-ступенчатой МКП. При полной массе 3,5 тонны грузоподъемность автомобиля достигает

1,5 тонны. Для колесной базы 3200 мм доступны варианты надстроек в виде КМУ, АГП, бортовой платформы, изотермического и промтоварного фургона с широким выбором габаритных параметров. Подробнее об обновленной линейке Dongfeng LCV читайте в этом номере.

Нижегородская компания Nemo выставила в «Крокус Экспо» два своих электрофургона: Nemo E630 и E3200. Это китайские модели, но сертифицированные под российским брендом. Фургон E630 грузоподъемностью 990 кг оснащен изотермическим кузовом с холодильной установкой. Заявленный запас хода — 300 км. Второй фургон — E3200 — это машина для перевозки мороженого. Грузоподъемность авто — 1700 кг, запас хода — 300 км. Питание холодильной установки осуществляется от отдельного аккумулятора. Также на выставке представлена зарядная станция Nemo.

СРЕДНИЙ КЛАСС

Компания «Тракс Восток Рус» представила линейку среднетоннажных грузовиков «Компас»: изотермический фургон на базе шасси «Компас-9», бортовую платформу с краном-манипулятором на базе «Компас-9», топливозаправщик «Компас-12», эвакуатор с КМУ на шасси «Компас-12» (подробнее об этой новинке см. «Автопарк» № 3/2024) и «Компас-5» с бортовой платформой.

1. Dongfeng LCV продемонстрировала автомобили двух модельных линеек: шасси Q-Series и фургон K-Series.
2. Рефрижераторный электрофургон Nemo E630 — китайские модели, сертифицированная под российским брендом.
3. Нижегородский «Промтех» показал второе поколение «Куба» на базе Lada Largus.
4. Горьковский автозавод представил серийные «Соболь NN 4x4» и «Валдай 12».
5. Компания «Тракс Восток Рус» представила линейку среднетоннажных грузовиков «Компас».

Изотермический фургон на шасси «Компас-9» с холодильно-отопительной установкой — флагманская модель «Тракс Восток Рус». На шасси, представленном на выставке, установлен изотермический фургон объемом 23 м³, изготовленный из сэндвич-панелей с утеплителем из экструдированного пенополистирола толщиной 80 мм. Вместимость фургона — 10 европаллет. За поддержание температуры в грузовом отсеке, которая может варьироваться от -20 °C до +12 °C, отвечает оборудование «Элинж С5Т». Сам изотермический фургон — производства компании «ФургонГрад».

Официальный дистрибьютор техники Veiben Truck в России, компания «БейбенТракРус», представила шасси Veiben 0817L с колесной формулой 4x2. Автомобиль полной массой 8 тонн оснащен двигателем 4J11 (Jiangxi Isuzu Engine Co.) мощностью 170 л. с. и способен перевозить 5 тонн груза. В России предлагаю-



ся шасси длиной от 3360 до 4470 мм, что важно для заводов застройщиков.

На стенде Chenglong Motor совместно с дистрибьютором «Техника-СТ» было представлено две модели — уже известный магистральный тягач Chenglong H7 и новая модель среднетоннажного (8, 10, 11,9 тонны) грузовика Chenglong L2 с колесной формулой 4x2. Грузовик L2 оснащен мотором Yuchai, а в базовой комплектации автомобиля присутствует дополнительное оборудование, электронные системы и дизайнерская отделка.

В то время, как Chenglong H7 активно завоевывает сердца покупателей (на апрель 2024 года в России зарегистрировано несколько десятков автомобилей, несмотря на заговаривание рынка), среднетоннажные шасси отправляются на сертификацию и будут доступны в России в IV квартале этого года.

Генеральный директор компании «Техника-СТ» Инга Могила и Ye Shihui, руководитель направления развития в странах ЕАЭС компании Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd., сделали заявление для прессы о планах развития ассортиментного ряда автомобилей Chenglong Motor и продвижению бренда в России.

«Техника-СТ» собирается до конца 2024 года увеличить количество действующих СТО с нынешних 34 до 50, действующих дилеров — с 15 до 30, а также получить сертификат на самосвал

Chenglong H7D. Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd. планирует пополнение модельного ряда грузовиков в России. Речь идет о трехосных тягачах Chenglong H5V (КПП) и Chenlong НК.

Компания Sinotruk расширяет модельный ряд, представленный в России. Раньше в нем не было среднетоннажных грузовиков. А теперь есть! Речь идет о модели Nowo LDT. Машина должна заинтересовать операторов городской логистики: при допустимой полной массе до 11 990 кг, Nowo LDT не попадает под систему «Платон». Подробности о новинке читайте в этом номере.

Официальный дистрибьютор Dayun в России, компания «Даюн-Авто», показала новинки коммерческих автомобилей категории N1-N2, среди которых: рефрижератор Dayun X60S CGC1060S, кран-манипулятор XCMG SQS125, рефрижератор Dayun X120D CGC1120D.

Компания Weichai представила три модели грузовиков SDAC: эвакуатор, шторно-бортовую платформу и изотермический фургон. Эвакуатор построен на шасси SDAC K9.5 и оснащен 3-литровым дизелем Weichai с крутящим моментом 464 Нм. Грузоподъемность эвакуатора составляет 4700 кг и позволяет перевозить сразу два автомобиля. Второй экспонат — европлатформа с алюминиевыми бортами, сдвижным тентом и задними распашными воротами на базе шасси SDAC K7.5.



Отличительной особенностью модели является небольшая снаряженная масса. Третий экспонат — промтоварный фургон на базе SDAC J7.5 полной массой 3500 кг. Им может управлять водитель с правами категории В, что является одной из приоритетных особенностей при выборе транспортного средства в автопарк.

Также на стенде Weichai состоялась премьера автобуса малого класса Asiastar YBL6751T (марка Asiastar принадлежит Weichai). Интересно, что это самый длинный автобус среди китайских аналогов, его длина — 7,49 м. Подробнее о новинке читайте в этом номере.

На COMvex 2024 состоялась премьера новой российской марки Altai, которая предлагает широкий модельный ряд: от малотоннажного грузовика Argut 35 и тяжелого четырехосного тягача (8x4) Маута 460 до 120-тонных автопоездов. В линейке бренда представлены цельнометаллические фургоны, легкий, средний и тяжелый коммерческий транспорт, а также тягачи. Сейчас машины Altai собираются Китае, на заводе, входящем в национальную аэрокосмическую корпорацию CASIC. В планах компании «Кистоун Авто» — до 2026 года локализовать сборочное производство в России.

ТЯЖЕЛЫЙ КЛАСС

Автозавод «Урал», учитывая специфику выставочной площадки, сделал акцент на специальные надстройки. Открывает экспозицию бурово-крановая машина, установленная на новом шасси Урал-80 с колесной формулой 4x4. Шасси отличает применение 4-цилиндрового двигателя ЯМЗ-535 мощностью





238 л. с., оригинальное оперение кабины и колеса меньшего диаметра.

Продолжает линейку полноприводных автомобилей трехосный тягач «Урал-6370» с крано-манипуляторной установкой. Это новая модель тягача с бескапотной кабиной, обновленным дизайном интерьера и экстерьера.

Еще одна полноприводная новинка — многофункциональный кран-манипулятор МКМ-210 на шасси «Урал Next». Целевой областью применения МКМ-210 является электроэнергетика, энергетические службы ЖКХ и связи, а также сфера дорожного и малоэтажного строительства.

В свой юбилейный год компания «АМТ Н. В.» презентовала новую линейку коммерческого грузового и специального транспорта. Среди экспонатов — самосвал AMT 758901 CNG с колесной формулой 8x4, 500-сильный двигателем, работающим на сжатом природном газе (метан). Полная масса ТС — 50 500 кг. Также производитель из Миасса представил полноприводный седельный тягач AMT 632910, он способен вести автопо-

езд полной массой до 130 000 кг. Другая новинка — шасси AMT 432945 с колесной формулой 4x2, снаряженной массой 7100 кг, предназначенное для монтажа различных спецнастроек.

«КАМАЗ» представил более 20 моделей автотехники. Среди них — флагман модельного ряда автомобилей К5 КАМАЗ-54901 и газовая версия автомобиля — КАМАЗ-54901 на СПГ, самосвалы нового поколения К5, автобетоносмесители, бортовой автомобиль КАМАЗ-43118 с КМУ, вакуумная подметально-уборочная машина УКМ-6500.

И снова Weiben Truck. В тяжелом сегменте компания представила две новинки. Первая — газовый седельный тягач Weiben 1843S LNG с колесной формулой 4x2, работающий на сжиженном природном газе. Автомобиль оснащен двигателем Weichai WP13NG430E52 мощностью 430 л. с., роботизированной КП Fast Gear, мостами и рамой собственного производства Weiben Truck Group.

Второй представленный автомобиль — Weiben 2538LA с колесной формулой 6x6 — оснащен бортовой платформой, КМУ Hyundai HLC-8026 и буровой установкой. Шасси оборудовано дизелем Weichai WP12.430E50 мощностью 430 л. с., механической коробкой Fast Gear.

Важно отметить, что дистрибьютор «БейбенТракРус» имеет широкий модельный ряд автомобилей Weiben Truck, в том числе седельные тягачи, самосвалы, спецтехника. Во второй половине 2024 года планируется расширение линейки продукции за счет вывода на рынок новых моделей.

Магистральный тягач будущего MAZ-X стал новинкой № 1 в экспозиции Минского автозавода. Концептуальный грузовик создан совместно с партне-

рами — белорусскими компаниями «АМБ-Инжиниринг» и «Универсальная мобильность». MAZ-X (другое название MA3-545000) построен на основе гибридной платформы, которая включает 300-сильный дизельный двигатель, электрогенератор, литий-ионную аккумуляторную батарею емкостью 100 кВт·ч, два тяговых 200-киловаттных электромотора и буферный накопитель с системой рекуперации энергии торможения.

Второй год подряд компания ODIN Group представляет на площадке грузовую технику китайского бренда Sany. На этот раз вниманию посетителей были предложены две новые модели: электрический седельный тягач Sany S653 6x4TE с колесной формулой 6x4 и седельный тягач Sany S485 4x2 ADR.

Электротягач с накопителями энергии за кабиной стал одной из самых ярких премьер, вызвав огромный интерес со стороны профессионального сообщества и гостей выставки. По словам директора по продажам ODIN Group Олега Родионова, новинка адресована перевозчикам, которые голосуют за экологию, считают экономику и понимают, что движение в этом направлении должно быть в обязательном порядке.

«Электрический седельный тягач мы привезли в Россию для сертификации. Также наш модельный ряд вскоре пополнит шеститонный развозной электрогрузовик. Он уже демонстрировался в Белоруссии, а сейчас идет работа над получением ОТТС. Рынок электрогрузовиков в России точно есть, это подтверждает интерес, проявленный к нашей экспозиции на выставке», — рассказал Олег Родионов.

1. Среднетоннажное шасси Chenglong L2 отправляется на сертификацию и будет доступно в IV квартале этого года.
2. Дистрибьютор Dayun в России, компания «Даюн-Авто», показала новинки коммерческих автомобилей категории N1-N2.
3. Компания Weichai представила три модели грузовиков SDAC: эвакуатор, штормо-бортовую платформу и изотермический фургон.
4. Автозавод «Урал», учитывая специфику выставочной площадки, сделал акцент на специальные надстройки.
5. В линейке нового российского бренда Altaï — цельнометаллические фургоны, легкий, средний и тяжелый коммерческий транспорт, а также тягачи.
6. В свой юбилейный год компания «АМТ Н. В.» презентовала новую линейку коммерческого грузового и специального транспорта.
7. «КАМАЗ» представил более 20 моделей автотехники.
8. Газовый тягач Weiben 1843S LNG оснащен двигателем Weichai WP13NG430E52 мощностью 430 л. с., роботизированной КП Fast Gear.
9. Магистральный тягач будущего MAZ-X стал новинкой № 1 в экспозиции Минского автозавода.
10. Электротягач Sany S653 6x4TE с накопителями энергии за кабиной стал одной из самых ярких премьер COMVex.



СИНИЙ, СЕРЫЙ, БЕЛЫЙ

НА ВЫСТАВКЕ COMVEH КОМПАНИЯ SINOTRUK ОБЪЯВИЛА О ВЫХОДЕ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК ТРЕХ НОВЫХ МОДЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ. КИТАЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ АВТОМОБИЛЕЙ НАЗВАЛ СВОЮ ПРЕЗЕНТАЦИЮ В МОСКВЕ «ПРИГЛАШЕНИЕМ В БУДУЩЕЕ» > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБЫ SINOTRUK

Марка Sitrak (принадлежит компании Sinotruk) является лидером российского рынка грузовиков. И обновление модельного ряда вполне ожидаемо. Именно таким широким ходом официальный импортер рассчитывает максимально удовлетворить потребности грузоперевозчиков как на магистральных линиях, так и в дистрибуции.

На презентации, прошедшей в рамках COMveh, стартового отраслевого события этого года, были представлены три новых модели грузовиков: дизельный седельный тягач Sitrak C7H MAX, газовый тягач Sitrak C7H LNG и среднетоннажный грузовик Howo LDT.

«Модели, которые мы сегодня презентуем, — это взгляд в будущее, наше приглашение в мир высоких технологий

для вас», — отметили на торжественной церемонии в «Ситрак Россия».

Флагман модельного ряда — «магистральник» Sitrak C7H — уже знаком нашим перевозчикам. Нынешнее исполнение с обозначением C7H Max получило ряд улучшений. Прежде всего, реагируя на критичные отзывы клиентов, завод модернизировал жгуты электропроводки, усилив их влагостой-

1. Комплектация флагмана модельного ряда — магистрального тягача Sitrak C7H Max — была серьезно обновлена.
- 2-3. Модель Howo LDT должна заинтересовать операторов городской логистики.





1
кость и стойкость к агрессивной среде. Как следствие, снизилось число отказов электропроводки. Модернизация также коснулась элементов кабины: грузовик стал комфортнее и безопаснее.



2



3

В базовой комплектации предлагается кнопочный запуск двигателя, электронный клапан стояночного тормоза, система динамической стабилизации ESC и электронная тормозная система AEBS. Предусмотрены подушки безопасности для водителя.

Высокая спальная кабина соответствует требованиям безопасности европейской сертификации по стандарту ECE R29 (испытания на удар грузом). О том, что кабина предназначена для магистральных перевозок, можно судить не только по величине внутреннего пространства — на моторном тоннеле, который едва выступает над общим уровнем пола, спокойно встаешь в полный рост, и над головой еще место остается.

Sitrak C7H Max оснащается 6-цилиндровым дизельным двигателем WP14T объемом 13,5 л, мощностью 610 л. с. и крутящим моментом 2750 Нм. Двигатель работает в паре с 16-ступенчатой роботизированной КП серии SANT-16. Особенность этой серии — применение шлифованных косозубых шестерен, рассчитанных на повышенную нагрузку. Высшая передача — прямая. Такое решение повышает КПД привода и предлагается специально для магистральных перевозок в конфигурации со «скоростным» ведущим мостом. Предусмотрено несколько режимов переключения передач в зависимости от дорожных условий. Для магистральных перевозок важно, что тягач оснащен двумя алюминиевыми топливными баками суммарным объемом 1300 л. Баки прикрыты боковой

защитой, которая улучшает аэродинамические свойства тягача и способствует экономии топлива.

Главная особенность интерьера — плоская приборная панель, где полукруглые шкалы аналоговых спидометра и тахометра сочетаются с 7-дюймовым дисплеем бортового компьютера. Пару ей составляет 12,3-дюймовый тачскрин, который позволяет менять настройки автомобиля, служит навигатором и подсказчиком (загружено руководство по эксплуатации плюс карта техобслуживания), кроме того, здесь сосредоточено управление медиасистемой. Ниже сенсорного экрана расположен блок климат-контроля с привычными клавишами и регуляторами.

Кстати о климате. Дополнительная термоизоляция и оптимизация расположения воздухопроводов обеспечивают сохранение температуры воздуха внутри кабины выше +25 °С в течение длительного времени при окружающей температуре -40 °С.

Еще одна новинка года — седельный тягач Sitrak C7H LNG на сжиженном природном газе. Он оснащается газовым мотором MT13 мощностью 460 л. с. и крутящим моментом 2250 Нм. Объем бака-термоса, где при низкой температуре хранится сжиженный метан — 1000 л. Запас хода — 1200 км. Инженер Sitrak в беседе с журналистами отметил, что такие машины не уступают дизельным аналогам и существенно превосходят их по экономике и экологии.

Раньше у Sinotruk в России не было среднетоннажных грузовиков. А теперь есть! Речь идет о модели Howo LDT. Машина должна заинтересовать операторов городской логистики: при допустимой полной массе от 7000 до 11 990 кг, Howo LDT не подпадает под систему «Платон» и ночные ограничения на МКАД. В моторной гамме — два двигателя. Первый — WP3N рабочим объемом 2,97 л обладает мощностью 160 л. с. и максимальным крутящим моментом 480 Нм при 1400–2300 мин⁻¹. Второй мотор — WP4.1N рабочим объемом 4,1 л обладает большей мощностью (190 л. с.) и крутящим моментом (680 Нм), при этом полка момента смещена в зону пониженных оборотов: 1300–1900 мин⁻¹. Трансмиссия — предлагается на выбор 6- или 8-ступенчатая.

В распоряжении водителя находятся: мультифункциональный руль, кронштейн для мобильного телефона, экран мультимедиа, светодиодная подсветка передней панели — все это лишнее подтверждение тезиса о том, что грузовой мир становится все ближе к миру легковушек.

«Вначале планируем поставлять в Россию только шасси, но в будущем рассматриваем поставку комплектного автомобиля с надстройками от китайского производителя», — рассказал представитель компании Sinotruk.

СМЕНА ЛИДЕРА

НЕВЕРОЯТНОЕ КОЛИЧЕСТВО ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ДЕБЮТОВ НА ВЫСТАВКЕ BEIJING AUTO 2024 УБЕДИТЕЛЬНО ПОКАЗАЛО, ЧТО КИТАЙСКИЙ АВТОПРОМ ВДАВИЛ ПЕДАЛЬ ГАЗА В ПОЛ И НЕ НАМЕРЕН ЕЕ ОТПУСКАТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ, А ОСТАЛЬНОЙ АВТОМИР ТЕПЕРЬ ПЫТАЕТСЯ НЕ ОТСТАТЬ ОТ ГЛОБАЛЬНОГО ЛИДЕРА И ПРИСТРОИТЬСЯ РЯДОМ С НИМ В РЫНОЧНОЙ ГОНКЕ > АЛЕКСАНДР РОЖКОВ > ФОТО ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Пекинский автосалон (Beijing International Automotive Exhibition или Auto China) до недавнего времени считался только одним из ведущих, наряду с Франкфуртским и Детройтским. Однако 18-е по счету шоу буквально шокировало весь мир своими эталонными новинками и сместило весь иностранный акцент в сторону китайского автомобильного языка. Данный факт были вынуждены признать все конкуренты, а появление в Пекине самого Илона Маска только подтверждает значение китайского эталона.

Мероприятие, посвященное общей теме «Движение к интеллектуальной мобильности», состоялось на двух крупномасштабных площадках (CIEC-Shunyi и CIEC-Chaoyang), общая выставочная площадь которых составила 220 тыс. м². Для сравнения: в 1990 году все начиналось с 22 тыс. м².

На выставке этого года в центре внимания разместилась продукция, работающая на новой энергии (NEV — так в Китае обозначают гибриды и электромобили), на долю которой пришлось более 80% из 117 дебютировавших моделей автомобилей. В общей сложности в Пекине экспонировалось 278 принципиальных новинок, предусматривающих как новую энергию, так и ДВС, что на 74% больше, чем на предыдущем шоу 4 года назад. И вполне неслучайно, что здесь впервые появилось около 20 новых NEV-брендов, демонстрирующих последние тенденции развития автомобильной отрасли.

Кроме того, нынешний Пекинский автосалон четко указал на конвергенцию конструкторских и дизайнерских решений различных автопроизводителей, которая обозначилась продолжающимся развитием сходных признаков в эволюции современного автомобилестроения,

направленных на приспособление ТС к образу жизни человеческого общества в похожих условиях внешней среды. Сближение технических идей отразилось по всей массе 1500 выставленных брендов, в рамках которых было показано более сорока концептуальных автомобилей, в том числе 30 от транснациональных автопроизводителей.

ИГРОКИ ПОДСТРАИВАЮТСЯ ПОД ЛИДЕРА

Глобальные игроки, такие как Volkswagen, Mercedes-Benz, Honda, Mazda, Toyota, Tesla, Porsche и многие другие громко просигналили здесь клаксонами своих новинок о переходе на технологии новых источников энергии, подчеркнув тем самым приверженность и уверен-

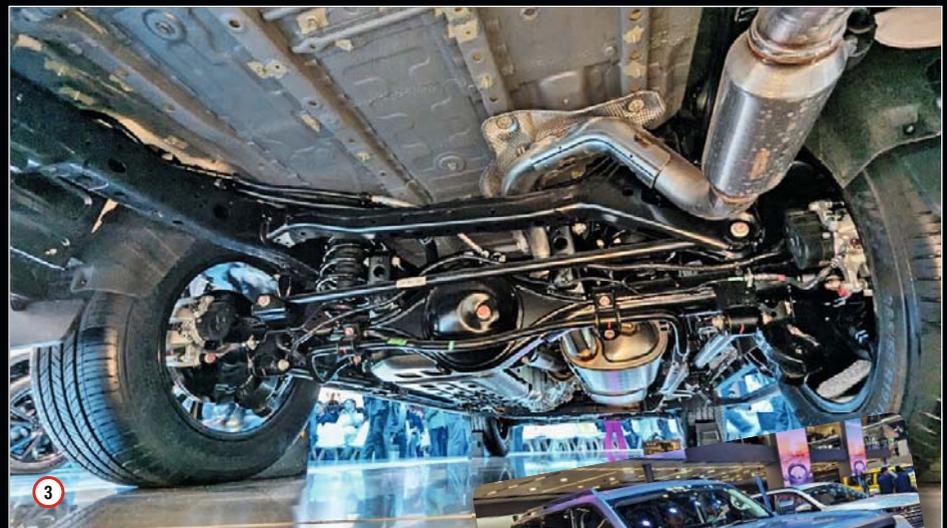




ность по отношению к тому, что происходит сейчас на китайском рынке. Toyota объявила о своих планах работать с китайскими партнерами в секторе NEV, чтобы получить самый передовой опыт, поскольку Китай уже давно перешел в эпоху, где доминируют подключенные интеллектуальные ТС. Концерн BMW подтвердил, что инвестирует дополнительные 20 млрд юаней (\$ 2,82 млрд) в свою производственную базу в Шэньяне, в результате чего общий объем инвестиций в завод по производству электромобилей составит около 105 млрд юаней (\$ 14 517 825 000). VW раскрыл план инвестирования 2,5 млрд евро в расширение своего производственного центра в Хэфэе (провинция Аньхой). В этом городе присутствует высокая концентрация компаний, участвующих в глобальной цепочке поставок продуктов NEV.

Вся китайская автопромышленность, включая государственных гигантов SAIC, FAW, Dongfeng, местного промышленного чемпиона BYD и даже новичков из других отраслей, таких как Huawei и Xiaomi, поиграла мускулами в Пекине. Кроме того, на выставке присутствовало 30 иностранных брендов — такое количество не появлялось на выставках в Европе, Америке и Японии уже несколько десятилетий.

Премиальный бренд Zeekr, входящий в состав холдинга Geely, представил однообъемный компактвэн Mix на платформе SEA-M (Sustainable Experience Architecture), в разработку которой холдинг вложил миллиард долларов. Платформа рассчитана на компактные семейные и коммерческие однообъемники. Отличительная особенность кузова Zeekr Mix состоит в том, что в нем нет центральных стоек, а сам салон может по желанию пользователя трансформиро-



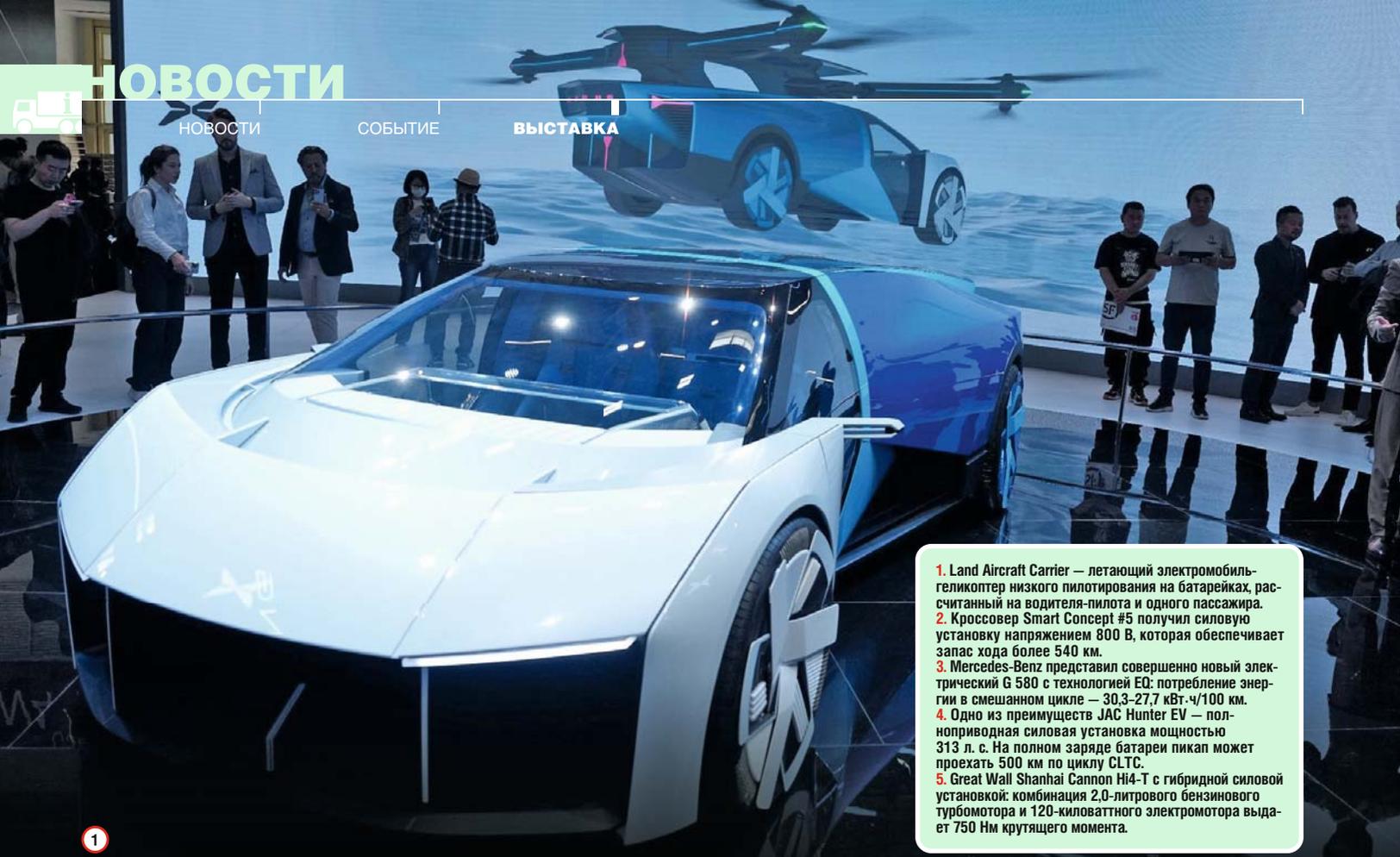
ваться в гостиную или рабочее пространство. Насчет отсутствия средней стойки у Mix: края дверей усилены встроенными стойками, поэтому после их закрывания они фактически образуют «плавающую» среднюю стойку. Эта конструкция должна еще пройти независимые испытания на безопасность, чтобы подтвердить свое право на жизнь, поскольку представленный на выставке образец пока не является серийным. Никто не знает, когда это произойдет (кроме слова «скоро» представители Zeekr пока ничего не сказали). Однако эта инженерная разработка была оценена большинством специалистов как высокоперспективная. Компания ожидает получения пятизвездочного рейтинга безопасности к тому времени, когда Mix выйдет в серию. По информации Geely Holding Group, общий дизайн Mix вдохновлен модульной космической станцией КНР «Тяньгун», летающей на низкой околоземной орбите. У электромобиля нет дверных ручек, как у самолета, и он будет доступен как в 5-, так и в 6-местном варианте, последний — с тремя сиденьями спереди. У Mix необычная конфигурация дверей: у водителя традиционная передняя дверь, тогда как для пассажиров они раздвижные. Внешне пятиместный Zeekr Mix сильно



смаживает на знаменитый Volkswagen ID Buzz, и это совсем неслучайно — китайцы хотят вытеснить немцев из этой ниши рынка.

Идею третьего измерения дизайнеры Zeekr решили весьма оригинальным образом: электромобиль во время парковки может трансформироваться в небольшую комнату-гостиную или рабочее пространство, например, для коммерческого использования. Передние сиденья поворачиваются к задним, а между ними раскладывается стол, на котором, как озвучил производитель, пассажиры могут играть в карты или наслаждаться традиционной китайской едой. Длина, ширина и высота кузова соответственно составляют 4688x1995x1755 мм, а колесная база достигает 3008 мм. Единственный электромотор TZ235XYC01 размещается в заднем мосту и выдает 310 кВт. Батарея Ningde Times емкостью 86 кВт·ч

1. Платформа SEA-M рассчитана на компактные семейные и коммерческие однообъемники.
2. Края дверей усилены встроенными стойками, поэтому после их закрывания они фактически образуют «плавающую» среднюю стойку.
3. У Naval H9 — классический задний мост, а топливный бак защищен стальным листом.
4. Ожидается, что второе поколение Naval H9 начнет поставляться в РФ уже в конце этого года.



1. Land Aircraft Carrier — летающий электромобиль-геликоптер низкого пилотирования на батарейках, рассчитанный на водителя-пилота и одного пассажира.
2. Кроссовер Smart Concept #5 получил силовую установку напряжением 800 В, которая обеспечивает запас хода более 540 км.
3. Mercedes-Benz представил совершенно новый электрический G 580 с технологией EQ: потребление энергии в смешанном цикле — 30,3–27,7 кВт·ч/100 км.
4. Одно из преимуществ JAC Hunter EV — полноприводная силовая установка мощностью 313 л. с. На полном заряде батареи пикап может проехать 500 км по циклу CLTC.
5. Great Wall Shanghai Cannon Hi4-T с гибридной силовой установкой: комбинация 2,0-литрового бензинового турбомотора и 120-киловаттного электромотора выдает 750 Нм крутящего момента.

1

является плодом сотрудничества CATL и Geely. Скорость ограничена отметкой 180 км/ч. Снаряженная масса в диапазоне 2625–2739 кг и зависит от оснащения. Колеса — 19 или 20 дюймов. Директор по дизайну Zeekr Стефан Зилафф назвал Mix «хорошим экспериментом», ориентированным на молодые семьи с предпринимательскими идеями. «Я бы даже не назвал это минивэном или фургоном. Скорее всего, это капсула образа жизни и дела», — отметил представитель компании.

Это уже пятая модель существующего два с половиной года премиального бренда Zeekr, дизайн которого разрабатывается в Швеции и Шанхае. По заявлению холдинга Geely, в состав которого входит

Volvo, китайские продажи Mix начнутся уже в конце июня. Цена пока не объявлена, о мировых продажах тоже ничего не известно.

Вдобавок ко всему, Zeekr планирует поставлять на рынок беспилотные технологии для PPA (платформа с высокой адаптивностью к различным задачам) через свое программное обеспечение M-Vision. Фактически Zeekr в партнерстве с Waymo ранее создал первый специальный автомобиль Waymo One, предназначенный больше для пассажиров, чем для водителей, используя дизайн, поразительно похожий на Mix. Очевидно, что это общее видение Geely и нескольких брендов в Китае, таких, например, как

XPeng. Судя по готовности продуктов, они ближе всех к реализации концепции многозадачной платформы, по сравнению с другими автопроизводителями.

ШАНСЫ НА ЭКСПОРТ

Бум электромобилей в Китае, начавшийся три года назад, поглотил рынок автомобилей с ДВС, но они пока еще не умерли. Одним из главных центров притяжения Пекинского салона стали модели китайских брендов, которые имеют большие шансы на экспорт в Россию. Представленный в Пекине Naval H9 второго поколения с бензиновым или дизельным двигателями воплотил в себе конструктивистские черты дизайна Naval Raptor. H9 обращает на себя внимание могучей stature — он заметно прибавил в размерах (габариты: 5070x1976x1930 мм, колесная база: 2850 мм). В переднем бампере нашлось место противотуманным фарам, а удобные пороги получили электропривод. Распашная дверь с запаской сзади подчеркивают внедорожный облик. Выставочный экземпляр Naval H9 имел 5-местную компоновку, но в РФ будут ставиться только модели с трехрядным салоном. В интерьере с черно-оранжевой цветовой схемой находится множество многофункциональных органов управления. Водителю помогает сенсорный экран с блоком физических кнопок, которые дублируют некоторые его функции. Выставочный образец получил турбированный 2,0-литровый бензиновый мотор мощностью 224 л. с. и 8-ступенчатую АКПП с гидротрансформатором. Дизельный



2



H9 будет также поставляться с двигателем мощностью 186 л. с. и 9-ступенчатым автоматом. За счет того, что карданный вал проходит не над выхлопной трубой, а рядом с ней, увеличился дорожный просвет. У машины — классический задний мост, а топливный бак защищен стальным листом. Ожидается, что второе поколение Naval H9 начнет поставаться в РФ уже в конце этого года.

Smart, являющийся совместным предприятием Mercedes-Benz и Zhejiang Geely Holding, продемонстрировал внедорожный концепт с «неуклюжим» названием Concept #5. На данный момент эта машина выступает в роли самой большой модели бренда. Сегодня Smart — это уже совсем не тот бренд, о котором большинство автолюбителей судит по крохотным машинкам. На разработку минимальных по размеру городских автомобилей производители сейчас выделяют мало денег, и это становится общей тенденцией. Поэтому Smart должен расти и двигаться в ногу со временем, если хочет выжить и оставаться актуальным. А актуальность по понятиям его владельцев означает неизбежное появление более крупных электрических кроссоверов.

Smart Concept #5 основан на электрической архитектуре с силовой установкой напряжением 800 В, которая обеспечивает запас хода более 548 км. Время зарядки батареи емкостью 100 кВт·ч с 10 до 80% занимает 15 минут. Концепт 2024 года означает две вещи: полный набор передовых технологий помощи водителю и бортовой помощник на основе ИИ. Внутри салона предусмотрены три экрана: один (слева) — для цифровой комбинации приборов в специальной нише, другие два несут «серьезную информационно-развлекательную» нагрузку. Вся электроника управляется искусственным интеллектом и базируется на чипе AMD V2000. Серийная «смарт-пятерочка» дебютирует во второй половине 2024 года и, скорее всего, сохранит квадратный силуэт концепта с набором внедорожных элементов.

СПОСОБНЫЙ ЛЕТАТЬ

Летающие «и-кары» могут стать быденной реальностью вскоре после пекин-

ской премьеры изящной модели от стартапа AeroHT, который является дочерней компанией уже небезызвестной XPeng Inc. из Китая. Land Aircraft Carrier — летающий электромобиль-геликоптер низкого пилотирования на батареях, рассчитанный на водителя-пилота и одного пассажира. Точные данные о возможной высоте полетов не сообщаются, производитель лишь письменно указал, что универсальный летательный аппарат «способен летать над городами» (буквальный перевод фразы с англ.). Двухместное ТС получило дизайн, напоминающий Cybertruck, и способно взлетать и приземляться в вертикальном режиме. Создатели утверждают, что другим существующим сейчас на рынке разработкам летающих моделей не хватает наземной мобильности, а Aircraft Carrier имеет «удвоенную» функциональность: прекрасно чувствует себя на дороге и относительно быстро перемещается в воздухе. Летательный аппарат оснащен облегченными пропеллерами из углеродного волокна с яркой световой сигнализацией, которая предупреждает участников движения о «внеземном» объекте. Когда авто находится на дороге, пропеллеры скрыты в заднем отсеке и выдвигаются лишь для полетов. Внешне автомобиль выглядит как спортивный суперкар без всякого намека на его «небесное предназначение». Длина модели около 5,8 м, пропеллеры выдвигаются из скрытого отсека на крыше после нажатия на специальную панель, которая располагается внутри салона. В полете аппарат ведет себя подобно вертолету-дрону. Основатель и президент компании Хрэнг Чжоа Дели рассказал, что серийный авто будет стоить около миллиона юаней (\$ 138 100). Ожидается, что массовые

поставки автомобиля начнутся в конце 2025 года.

Напомним, что, начиная с 2021 года, Хрэнг удалось привлечь \$ 500 млн для финансирования своей летающей серии А — самой крупномасштабной в мировой индустрии летающих автомобилей. Пока точно неизвестно, когда «и-кар» будет разрешен к использованию в регулярном трафике, но сейчас производитель находится в процессе получения сертификата летной эксплуатации. Главный дизайнер Хрэнг Ван Танем рассказал на выставке о необходимости летающих автомобилей. По его мнению: «Люди — трехмерные животные, а транспорт — двухмерный. И каждый живой человек на самом деле хочет летать и созерцать другой вид, другой ракурс, иметь великолепный обзор земли сверху». Также он добавил, что пользователи Land Aircraft Carrier смогут без проблем преодолевать пробки и вылетать из зон заторов с помощью пропеллеров. Хрэнг надеется привлечь к покупке туристические компании и любителей активного отдыха. Есть также планы по глобальной экспансии с акцентом на рынки Америки и Ближнего Востока. Финансовый рейтинг стартапа на мировых биржах неуклонно повышается и, согласно отчету China Merchants Securities, к 2030 году ожидается, что общая капитализация акций компании достигнет \$ 23,4 млрд.

ПРОГРЕССИВНАЯ ДИНАМИКА

По данным Китайской ассоциации автопроизводителей, с января по март этого года в Китае было произведено 6,6 млн автомобилей, что показывает рост на 6,4% в годовом исчислении. Лидирующий статус Китая в гонке NEV-продуктов и его ведущая промышленная инфраструктура, которая способствует общему международному развитию этого направления, убедительно доказывают, что если иностранные компании не будут принимать участие в китайском рынке, то они рискуют остаться за чертой передела в «зеленую зону» современных ТС.

«ВСЕГДА ЕСТЬ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ»

ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ КОМПАНИИ «ВОСТОЧНЫЙ ВЕТЕР» ИГОРЬ ЕРШОВ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ПО РАЗВИТИЮ ДИЛЕРСКОЙ СЕТИ, СОКРАЩЕНИИ СРОКОВ ПОСТАВКИ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ И ОСОБЕННОСТЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ МОНОБРЕНДОВЫХ СТО В МУЛЬТИБРЕНДОВЫЕ > БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ

За 2023 год эксклюзивный дистрибьютор седельных тягачей Dongfeng, «Восточный Ветер», прошел очень большой путь: налажена поставка грузовиков и запчастей, совместно с китайскими партнерами внесено более 200 улучшений в флагманскую модель GX, запущено страхование и трейд-ин, открыта собственная лизинговая компания «Восточный Ветер Финанс». Но главный приоритет импортера — сервисная поддержка клиентов. О выстраивании работы сервисной службы мы поговорили с Игорем Ершовым, директором департамента послепродажного обслуживания компании «Восточный Ветер».

— **Перевозчики говорят о росте очередей большегрузов на СТО и увеличении сроков ремонта.**

Наблюдается ли такое явление среди ваших партнеров и если да, то с чем связано?

— Такая проблема действительно наблюдается на рынке. Основная причина в том, что практически все сервисные центры стали мультибрендовыми, а мультибрендовый сервис — это однозначное снижение эффективности работы из-за необходимости владеть технической информацией, опытом, специальным инструментом и ассортиментом запасных частей для нескольких марок транспортных средств. Это в свою очередь влечет к снижению пропускной способности сервисной станции и к образованию очередей.

К сожалению, владельцы и менеджмент бывших монобрендовых сервисов не оценили заранее возможных последствий этого. Мы как дистрибьютор вместе



с дилерской сетью проводим активную работу по внедрению в сеть соответствующих структурных изменений и изменений в бизнес-процессах, но для оптимального клиентами результата требуется время. Есть еще одна причина: сезонность. Оценка ситуации делается в осенне-зимний период, а он сам по себе всегда напряженный для сервисов.

— Каковы ваши планы по развитию дилерской сети?

— На сегодняшний день наша сеть состоит из 85 дилерских и сервисных центров по всей России, в них работает около 3500 сотрудников. В планах на этот год — нарастить сеть примерно до сотни центров.

— Какова сейчас ситуация с запасными частями? Есть ли у Dongfeng такое понятие, как оригинальные запчасти?

— Мы занялись формированием центрального склада запасных частей еще до того, как начали продавать технику. Поэтому ситуация с запчастями для грузовых автомобилей Dongfeng хорошая. Однако всегда есть пространство для улучшений. Для примера, прямо сейчас мы работаем над сокращением сроков поставки и налаживаем аналитику запасов ассортимента, увеличиваем показатель удовлетворенности спроса на запасные части.

Понятие оригинальных запчастей у Dongfeng есть, и оно не отличается от того, как это было у европейцев: оригинальной запасной частью является запасная часть, купленная у Dongfeng.

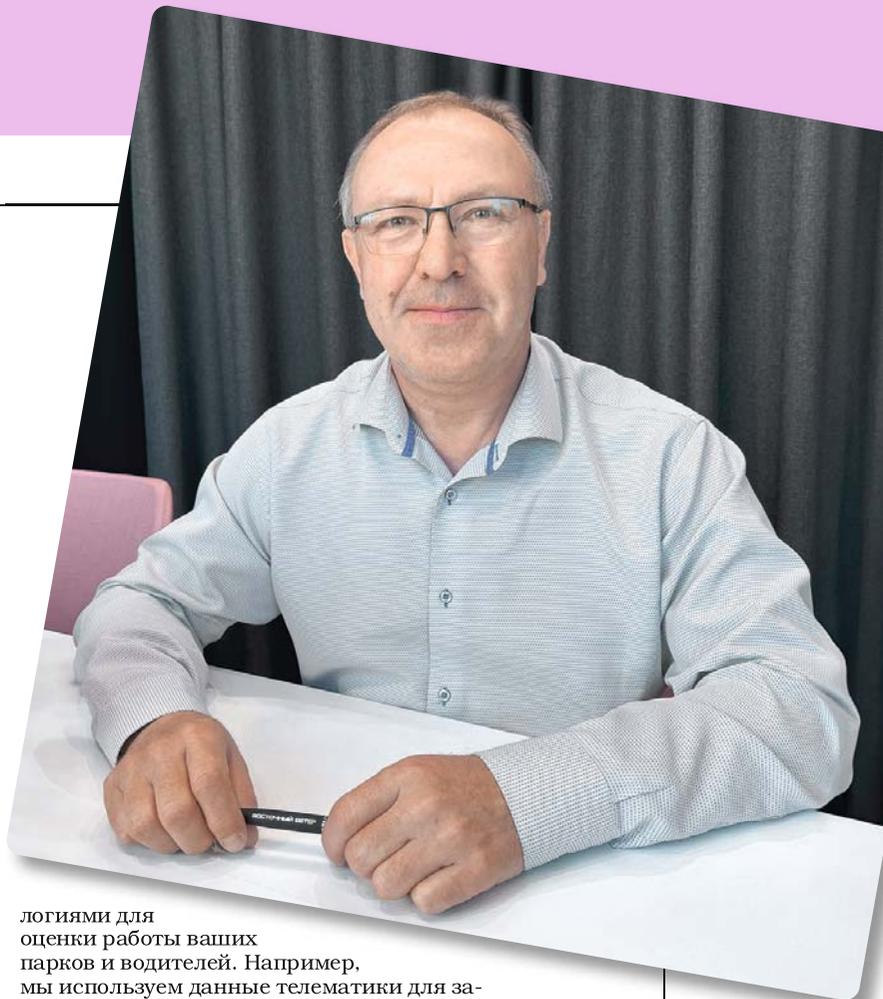
— Видите ли вы запрос от клиентов на комплексное транспортное решение и что можете предложить дополнительно к покупке грузовика?

— Да, мы видим такой запрос со стороны крупных компаний, и постепенно понимание преимуществ комплексных транспортных решений доходит и до остальных рынка. В дополнение к грузовику мы предлагаем услуги финансирования, trade-in, телематику, сервисные контракты. На сегодня в нашем портфеле есть три продукта: контракт на ТО, контракт на ТО и ремонт, контракт на ТО и ремонт с финансированием от нашей собственной лизинговой компании. Дилерская сеть зафиксировала единые условия для контрактного сервиса, с которыми клиент получает не менее 10% выгоды с финансовой точки зрения по сравнению с обычными разовыми обращениями за ремонтом и обслуживанием к дилерам и ряд других преимуществ.

— Какие функции заложены в систему телематики Dongfeng? В чем основные отличия фирменной телематики от мультибрендовых решений, предлагаемых на рынке?

— Все системы телематики, представленные на рынке России, в целом похожи, но они не в полной мере отвечают нашим потребностям. Самое большое отличие нашей системы от других — это то, что мы непрерывно развиваем ее вместе с нашим поставщиком программного решения. Наша цель — сделать эту систему лучшей на рынке, и мы знаем, как это сделать. Как пример, наша система умеет расшифровывать и передавать оператору коды неисправностей, показывает состояние шин по давлению и температуре, а в случае проблем с шиной передает сигнал оператору. В настоящее время у нашего разработчика системы телематики есть большое количество заданий, которые будут реализованы в ближайшее время и расширят функционал. Наверное, в этом и главное отличие монобрендовой системы от мультибрендовой, то есть от типового предложения, которое есть на рынке.

Пользуясь случаем, хотел бы призвать клиентов активно пользоваться современными цифровыми техно-



логиями для оценки работы ваших парков и водителей. Например, мы используем данные телематики для занятий в школе водительского мастерства, такую услугу заказывают наши клиенты. Самая главная причина, почему стоит использовать телематику Dongfeng — с ее помощью вы сможете существенно сократить затраты на топливо и ремонт.

— В автотранспортных предприятиях сейчас серьезный дефицит водителей, в техцентрах не менее остро складывается ситуация с ремонтниками. Как у вас обстоят дела с персоналом?

— Проблема с кадрами действительно есть в стране, то же самое я наблюдал и в Европе. Старое поколение, как механиков, так и водителей уходит, желающих прийти им на смену мало. Так сложилось, что молодому поколению не прививалась ценность труда механиком или водителем. Владельцы парков и сервисных центров вынуждены увеличивать фонд оплаты труда, частично это решает проблему, но нужно понимать, что в результате растет и стоимость нормо-часа.

— У компании «Восточный Ветер» имеется два учебных центра. Раньше учебные программы для механиков создавались в тесном взаимодействии с автопроизводителями. Как это происходит сейчас, правда ли, что китайские коллеги не торопятся делиться своими знаниями с нами?

— Да, у нас два учебных центра: в Москве и Новосибирске. Программы создавались совместно с китайскими коллегами. В процессе подготовки курсов я сделал вывод, что проблема не столько в нежелании делиться, сколько в недостаточном, по нашей, «европейской» шкале, развитии школы в самом Китае. Как итог, ключевую роль в подготовке курсов сыграли именно российские коллеги. Кстати, совместная работа по этому направлению продолжается: уже скоро наши технические специалисты и тренеры поедут на производство Dongfeng, где пройдут обучение для тренеров, и в дальнейшем обязательно поделятся приобретенными знаниями с дилерской сетью. 🇷🇺

ДЕТАЛЯМ — ВРЕМЯ

НА ФОНЕ САНКЦИЙ СРОКИ ПОСТАВКИ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ К ЕВРОПЕЙСКИМ ГРУЗОВИКАМ ЗНАЧИТЕЛЬНО ВЫРОСЛИ. ДЕТАЛИ УШЕДШИХ ИЗ РФ БРЕНДОВ ВЕЗУТ ЧЕРЕЗ ТРЕТЬИ СТРАНЫ, НО ОЖИДАНИЕ ЗАТЯГИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖЕК НА ТАМОЖНЕ И ПРЕПЯТСТВИЙ В ОТПРАВКЕ НА СТОРОНЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ. КАК СИТУАЦИЯ ПОВЛИЯЕТ НА РЫНОК, И КАКИЕ ЕСТЬ ВАРИАНТЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ? > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

Перевозчики говорят об увеличении сроков, о росте очередей большегрузов на СТО и увеличении сроков ремонта. Дилеры объясняют снижение пропускной способности ремзоны переходом в мультибрендовый формат и сложностями с поддержанием ассортимента запасных частей. Действительно, в России значительно выросли сроки ожидания импортных автозапчастей в условиях санкций — они стали достигать шести месяцев. Такие случаи отмечают как официальные дилеры, так и независимые СТО.

«Ситуация с логистикой такова, что сроки поставок запчастей составляют от двух недель до шести месяцев. Это связано с невозможностью прямых поставок из Европы и необходимостью везти через дружественные нам страны. А некоторые позиции в принципе больше не доступны для заказа из-за попадания в категорию товаров двойного назначения», — объясняет Юрий Желунов, генеральный директор компании «ААА Трансервис», официального дилера MAN, Sitrak, Howo, Isuzu, «Амбер».

В компании Stalogistic подтверждают увеличение сроков поставки запчастей и связывают с ограничениями со стороны недружественных стран. «Сроки доставки у большинства компаний выросли на 50% по сравнению с докризисными. В большей степени это связано с ограничениями со стороны недружественных стран», — говорит Эдуард Рычков, руководитель отдела развития Stalogistic в Центральной Азии. По его словам, главная сложность сегодня — это запреты на поставку на российский рынок целого ряда номенклатур, разрешенных к ввозу в Россию, но имеющих коды ТН ВЭД, распространяющиеся и на товары двойного назначения. «Стоит отметить, что к данному перечню можно отнести практически все: от пластика до редких элементов», — уточнил эксперт.

В компании BWG объясняют изменение сроков поставки запчастей из Европы логистическими особенностями и построением новых каналов ввоза. «При импорте комплектующих мы не сталкиваемся с какими-либо сложностями. Однако из-за перестроения

1. Дилеры объясняют снижение пропускной способности ремзоны переходом в мультибрендовый формат и сложностями с поддержанием ассортимента запасных частей.
2. Большинство технически сложных изделий, таких как компоненты силовой установки и электроника, по большей части остаются европейскими.
3. Вследствие увеличенных сроков импорта запасных частей, компании стремятся наращивать собственные складские запасы.
4. У каждой запасной части есть определенный ресурс, после которого она либо выходит из строя, либо требует замены в соответствии с регламентом.

каналов поставки на работу влияют удлиненные сроки доставки запчастей», — ответил «Автопарку» Максим Неповинный, руководитель отдела продуктовой аналитики и ценообразования BWG.

А вот как прокомментировал ситуацию Андрей Билоус, коммерческий директор ООО «ЕТС Трейд» (входит в ГК «ЕвроТехСервис»): «Ранее мы напрямую импортировали запасные части из Европы, заключая контракты с производителями. Однако из-за изменения логистических цепочек и увеличения количества звеньев в них, сроки поставок увеличились в несколько раз. Сегодня комплектующие приходится ждать от 60 до 90 календарных дней — что в 2–3 раза превышает срок до 2022 года».

По словам Андрея Билоуса, импорт запчастей из Европы в Россию сегодня осложнен целым рядом проблем. Первая касается ввоза товара в страну. В «ЕТС Трейд» зарубежных производителей условно делят на две категории: для одних в приоритете будут деловые отношения, для других — политическая солидарность с западными странами. Компании из первой группы стабильно отгружают товар посредникам, даже если понимают, что конечным его потребителем является Россия. Вторая категория производителей, наоборот, поддерживает введенные по отношению к нашей стране санкции и всеми доступными способами контролирует, чтобы товар ни в коем случае не попал в Россию, даже через третьи страны. Взаимодействие с такими поставщиками осложняется тем, что запчасти приходится ввозить порционно, дробя общую потребность и размазывая ее во времени, поскольку если такая компания зафиксирует резкий и немотивированный рост спроса на запчасти в одной из дружественных

стран, то с ее стороны может быть проведен выездной аудит, который грозит посреднику отзывом дистрибьюторского статуса и аннулированием контракта. Еще одна сложность связана с проведением оплаты и ограничениями, наложенными на российские банковские системы. «В целом, из-за геополитической нестабильности и стремления западных стран контролировать соблюдение санкционных ограничений, изменения сегодня происходят довольно часто, и мы вынуждены оперативно на них реагировать: менять каналы импорта или схемы передачи денежных средств», — говорит Андрей Билоус.

ТОВАР ПРИБАВИЛ В ЦЕНЕ

Существенным фактором считают изменение логистики в компании Sota Logistic, но видят и другие тренды рынка. «Поскольку запчасти европейских производителей идут в основном через Турцию и ОАЭ, сроки их доставки в среднем выросли с 10 дней до 3–4 недель. Но основная проблема — не сроки, а увеличение стоимости запчастей одновременно на 40% и более в зависимости от востребованности», — говорит Игорь Чернышев, директор по развитию бизнеса Sota Logistic. По его словам, из-за увеличения стоимости



1



3



2



4

доставки и курсовой разницы мы практически прекратили заказ запчастей из Европы. «Даже китайские, турецкие и российские запасные части выросли в цене за последние два года в среднем на 40%», — уточнил эксперт.

Руководитель отдела развития Центральной Азии Эдуард Рычков считает, что запчасти к премиальным европейским брендам стали дороже в несколько раз. Вместе с тем расходники для ТО можно найти без проблем.

В парке транспортной компании Delko с февраля 2022 года перешли на альтернативные запчасти из-за увеличения стоимости оригинальных компонентов, завозимых по параллельному импорту.

«Сейчас на рынке достаточно много как оригинальных запчастей европейского производства, так и аналогов, на которые, по нашим оценкам, приходится порядка 80%. Любые запчасти и расходники от альтернативных брендов мы подбираем только на основе их предварительного тестирования», — комментирует Ильяс Гильманов, директор по управлению автопарком и водительским составом транспортной компании Delko.

В ПОИСКАХ АНАЛОГОВ

Большинство запасных частей можно заменить китайскими аналогами, делятся опытом в компании STA Logistic. «В основном из Европы заказывают кузовные детали и элементы. Остальные запасные части с успехом можно заменить китайскими аналогами. Тем более,

что большинство европейских компаний уже имеют производство запчастей в Китае», — констатирует Игорь Чернышев.

«Сегодня подавляющее большинство запчастей на рынке выпускает Китай. Многие европейские и американские бренды переносят или уже перенесли туда свои производства. Качество продукции не уступает европейскому, но цена изготовления гораздо ниже», — говорит Эдуард Рычков (Stalogistic).

«Сложно оценить процентное соотношение деталей разных стран-производителей, но однозначно на рынке сегодня присутствуют и российские, и китайские, и европейские страны. Значительный объем запасных частей сегодня производит Турция. Если считать, что Турция — это Европа, то тогда объем европейских запасных частей превалирует», — комментирует Юрий Желунов («AAA Траксервис»).

В парке Sota Logistic, где эксплуатируются грузовики российского и китайского производства, для ремонта закупают преимущественно китайские запчасти. А вот расходники, масла и технические жидкости (колодки и фильтры) могут быть и турецкого производства.

«С учетом обновления нашего автопарка за последние полгода необходимость в запчастях даже снизилась примерно на 35–40%. Расходники (масло, колодки, фильтры, технические жидкости и пр.) поставляются в обычном режиме. Мы только сейчас подходим к тому этапу эксплуатации новых грузовиков китайских автопроизводителей, когда может понадо-

1. В парке транспортной компании Delko с февраля 2022 года перешли на альтернативные запчасти из-за увеличения стоимости оригинальных компонентов.
2. Количество обращений на СТО «AAA Траксервис» для ремонта грузовиков бренда MAN за прошедший год снизилось вдвое. Причина — многие перевозчики переориентировались на китайские марки.



биться замена каких-либо деталей», — комментирует Игорь Чернышев.

ЧЕМ СТАРЕЕ ПАРК, ТЕМ БОЛЬШЕ РЕМОНТОВ

У перевозчиков спрос на запчасти формируется в соответствии с устареванием парка автомобилей и необходимостью проводить плановые ремонты. «Чем старше парк, тем больше ремонтов. При этом рост количества автомобилей в целом вызывает новую потребность в запчастях. То есть она изменяется пропорционально росту автопарка», — отмечает руководитель отдела продуктовой аналитики и ценообразования BWG Максим Неповинный. По его словам, рост потребности в определенных группах запчастей может быть связан с возрастом ТС. Обслуживание новых машин требует большого количества расходников, и при ремонте старых машин необходимо множество деталей.

Эдуард Миронов, директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic в России, продолжая дискуссию об обслуживании старых машин, обращает внимание на специфику комплектации грузовиков для российского рынка. «Европейские тягачи продолжают эксплуатироваться в России, и запчасти к ним доставляются параллельным импортом или подбираются на авто-разборе. Но проблема в том, что данные автомобили, изготовленные для российского рынка, имеют специальную модификацию и сильно отличаются от той же марки и модели, произведенной для европейского или иного рынка», — рассказал Эдуард Миронов. Он добавил, что по этой причине крупные российские автопарки и СТО в дополнение к параллельному импорту с разной степенью эффективности наладили производство комплектующих для европейских автомобилей — в большинстве случаев эти запчасти производятся для технического обслуживания.

Если же у автомобиля проблема с кузовом — замену придется ждать очень долго. «Это вынуждает игроков рынка продолжать практику «донорства» деталей с использованием новых тягачей. С комплектующими для технического обслуживания ситуация обстоит намного лучше, они есть в наличии у большинства официальных СТО», — заключил эксперт.

Как мы видим, спрос на комплектующие для коммерческой техники обусловлен особенностями ее эксплуатации. С этим мнением полностью согласен Андрей Билоус («ЕТС Трейд»). «У каждой запасной части есть определенный ресурс, после которого она либо выходит из строя, либо требует замены в соответствии с регламентом. В данном случае введение или отмена санкционных ограничений на него не влияют: техника нуждается в ремонте так же, как и раньше. Однако частота поломок сегодня возрастает, а узлы, агрегаты и детали, которые раньше исправно работали, постепенно начинают выходить из строя. Этот процесс обусловлен общим старением техники, поскольку сейчас у нас нет возможности привезти в Россию новые европейские грузовики».

НУЖНО БЫСТРО РЕАГИРОВАТЬ

«Что мы сегодня покупаем из-за рубежа, а что уже научились делать сами?» — спросили мы у участников рынка. Их мнения сошлись.

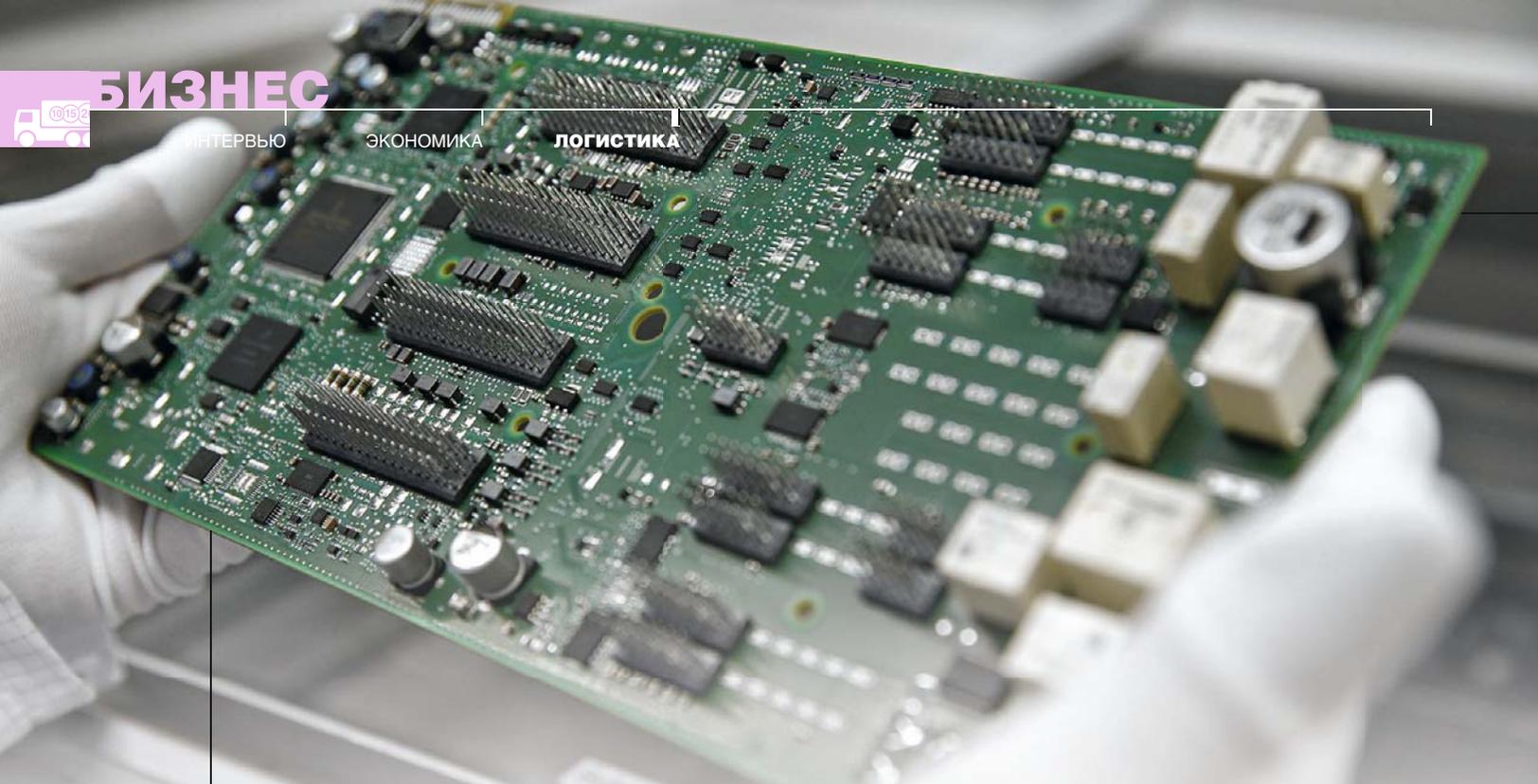
«Из-за рубежа на самом деле покупаем абсолютно все. Потребитель исходит из своих предпочтений и возможностей кошелька: кому-то подавай только оригинал, кому-то только качественный аналог, а кто-то готов ставить самые дешевые варианты. Российские



производители также научились делать запчасти неплохого качества, в том числе и для европейских марок. Например, тормозные диски, тормозные колодки, тормозные барабаны, некоторые детали подвески и рулевого управления, детали из пластика, стекла, фильтры для различных систем автомобиля», — ответил Юрий Желунов, генеральный директор компании «ААА Траксервис».

Игорь Чернышев (Sota Logistic) перечислил компоненты, которые научились производить в России — это рамы, кабины и кузовные элементы грузовиков.

Если говорить о сложных деталях, то, по мнению Андрея Билоуса, их локализация затруднена. «На территории нашей страны стабильно производятся простые комплектующие: например, тормозные барабаны, рессоры, амортизаторы подвески, элементы кузова или стекла. Но ситуация со сложными узлами и агрегатами выглядит сложнее. В последние годы в стране начали активно развивать обратный инжиниринг — процесс воссоздания импортных продуктов — и столкнулись с рядом трудностей. Во-первых, в России зачастую отсутствует необходимое оборудование для изготовления деталей и контрольно-измерительные приборы — они у нас, в основном, всегда были импортными. Во-вторых, сложившаяся ситуация требует быстрого реагирования, однако повторить за 1–2 года вековую историю развития некоторых западных компаний, таких, например, как Robert Bosch, невозможно. На это потребуются больше времени», — заключил эксперт.



НЕЙРОСЕТЯМ ИЩУТ МЕСТО

ДЛЯ МНОГИХ УЧАСТНИКОВ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ ДО СИХ ПОР ОСТАЕТСЯ ТАЙНОЙ ЗА СЕМЬЮ ПЕЧАТЯМИ. И ОСНОВНАЯ ПРИЧИНА КРОЕТСЯ НЕ В СЛОЖНОСТИ САМОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНЦЕПЦИИ, А В ТРУДНОСТИ ПОНИМАНИЯ ТОГО, НАСКОЛЬКО ИИ ПОЛЕЗЕН В ДЕЛЕ. ЗНАКОМИМСЯ С МИРОВЫМ ОПЫТОМ ПРИМЕНЕНИЯ НЕЙРОСЕТЕЙ В ЛОГИСТИКЕ

› АЛЕКСАНДР РОЖКОВ › ФОТО ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Для перевозчика ИИ — новейший инструмент управления, который может сделать бизнес более эффективным и безопасным, а взаимодействия с людьми, главными участниками всех производственных процессов, более полезными. Директор технологической компании Isaac Instruments (США) Жан Бушар дает краткое описание ИИ, которое сразу же обретает практический смысл: «ИИ обладает способностью прогнозировать. Перевозчикам для выполнения работы требуется огромный объем данных, то есть гораздо больше информации, чем может собрать и проанализировать человек. И благодаря скорости вычислений ИИ превращает эти данные в действенный инструмент». Транспортные компании ежедневно генерируют только на один среднестатистический грузовик намного больше информации, чем могут прочитать и обработать несколько человек. Ввод этих данных в рабочую модель ИИ и ее настройка на постоянное изучение закономерностей позволяют прогнозировать действия водителей

и безошибочно просчитывать рентабельность операций и поведение техники. Без использования ИИ все это заняло бы гораздо больше времени или было бы совсем невозможно.

Президент IT-компании Carrier Logistics (CL) Бен Визен отметил, что ИИ быстро внедряется по всей цепочке поставок, и сложные решения теперь принимаются с помощью программных систем, доступных круглосуточно, а это необходимо для отрасли, постоянно «вращающейся» в режиме 24/7. Модульное планирование операций, выполняемое ранее исключительно диспетчерами, теперь проводится компьютерами. CL позволяет автопаркам создавать маршруты сбора и доставки без каких-либо задержек грузов через всю сеть. Используя этот модуль, автопарки могут моментально определять номенклатуру груза для каждого грузовика в строгом логическом порядке. Помимо прочего, ИИ создает точные планы маршрутов с учетом метеопрогнозов, актуального оборудования, временных окон,

прогнозируемого трафика и индивидуальных характеристик дорог. Чтобы сократить бумажную рутину, ИИ автоматически извлекает данные из отсканированных документов и вводит их в систему, освобождая человека от ресурсных по времени заданий. CLI использует ИИ для анализа и выявления счетов, подверженных риску. Решение Automated A/R Risk Scores анализирует записи дебиторской задолженности так же, как это сделал бы опытный бухгалтер, уделяя особое внимание таким факторам, как ретроспективность, тенденции открытого баланса и активность каждого клиента. Это устраняет утомительные административные задачи, высвобождает опытный персонал для решения более сложных ситуаций и облегчает труд как дальнбойщиков, так и брокеров. ИИ может обрабатывать огромные объемы данных в режиме реального времени и принимать разумные решения даже тогда, когда он сталкивается с совершенно новыми сценариями производственного процесса.

ВИРТУАЛЬНЫЙ МЕХАНИК

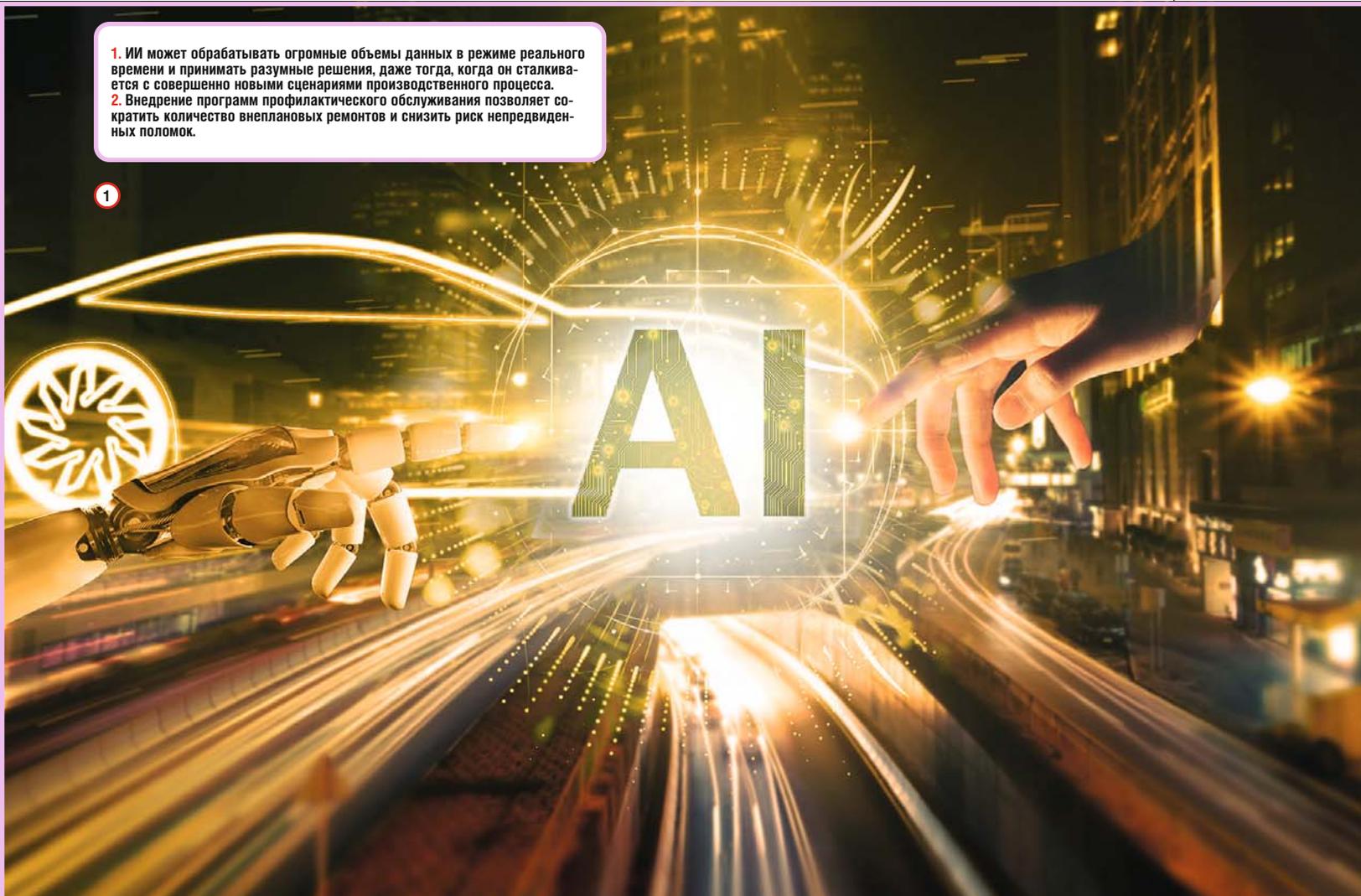
Техническое обслуживание ТС является краеугольным камнем управления активами. Позиция ИИ в отношении ТО подразумевает умное соблюдение реко-

мендованных графиков обслуживания, проведение систематических тестов и оперативное информирование о любых выявленных проблемах. Внедрение программ профилактического обслуживания позволяет сократить количество внеплановых ремонтов и снизить риск непредвиденных поломок. Современная телематика и ПО занимаются именно этим, а вскоре смогут с высокой



1. ИИ может обрабатывать огромные объемы данных в режиме реального времени и принимать разумные решения, даже тогда, когда он сталкивается с совершенно новыми сценариями производственного процесса.
2. Внедрение программ профилактического обслуживания позволяет сократить количество внеплановых ремонтов и снизить риск непредвиденных поломок.

1



точно прогнозировать неисправности и поломки задолго до их возникновения.

Исследователи из правительственного техцентра США с 2019 года работают над системами, которые могут предсказать неисправность в моторе по малейшим колебаниям температуры деталей, уровню звука и величине вибрации. Задача исследователей в том, чтобы ремонт не производить по спланированному графику (привязанному к календарю или по факту непосредственной поломки), или, как говорят в Америке — «механическому кризису», требуется найти способы предсказать проблему до момента ее возникновения. В частности, нужно выявить универсальную формулу, по которой можно рассчитать, когда и как производить профилактические процедуры или ремонт двигателя для обеспечения наивысшей эффективности его работы. Предикативная аналитика — это множество методов статистики, анализа данных и теории, основанные на базе ИИ, которые используются для анализа текущих и накопленных данных/событий для прогноза в будущем. Ученые начинали с простого наблюдения за поведением деталей и сбора физических фактов. Со временем научная программа в Центре прогнозного технического обслуживания в Колумбии, штат Ю. Каролина, расширилась. В настоящее время на этой основе разработано множество систем, которые применяются для диагностики двигателей и других узлов/деталей грузо-

вых автомобилей. Причем датчики обнаруживают малейшие изменения в структурах исходных материалов. Таким образом, постепенно создается потоковый банк данных, который подсказывает, когда, например, сложная автоматическая трансмиссия «готова» сломаться или просто требует обычной механической очистки. Пользователь на мониторе видит виртуальное изображение внутренних частей узлов и агрегатов в реальном времени в актуальном физическом состоянии. Эта технология также внедряется в цеха автопроизводителей. Уже во время сборки грузовиков, благодаря предиктивным программам, можно выявить ряд потенциальных неисправностей, которые пока еще не проявили себя, и заблаговременно их устранить. Само собой, гарантийный срок узлов и агрегатов увеличится при применении данных технологий.

СТРОГО ПО ДЕЛУ

Известно, что отвлеченное вождение ставит под угрозу безопасность водителя, пассажиров, пешеходов и людей в других ТС. Страховая компания Travelers недавно опубликовала Индекс риска 2024 года, который показал рост опасного поведения за рулем почти на 25% по сравнению с прошлым годом. Но существуют ИИ-технологии, которые дисциплинируют водителей. Одной из компаний, помогающих решить эту проблему,



является NoCell Technologies. Созданная ей технология Nocelltm «по-умному» отслеживает связь и не позволяет водителю взять трубку, когда он находится за рулем. Nocelltm передает полномочия по обеспечению безопасности водителей в руки руководителей автопарка, автоматически удаляя отвлекающие приложения и не относящиеся к делу оповещения. Мощное программное обеспечение, совместимое с iOS и Android функционирует как автономное решение для автопарков любого размера и легко интегрируется с телематикой. Предусмотрена и защита конфиденциальности: личные данные водителей не раскрываются в автопарках.

ИИ — НИКАКИХ ХИЩЕНИЙ

Хищение топлива и неправомерное использование топливных карт широко распространены в транспортной отрасли США. Согласно отчету правового аналитика Shell Fraud Matters, более 86% управляющих менеджеров автопарков подтверждают, что на их предприятиях действуют злоумышленники. В пределах только одной усредненной транспортной компании убытки могут составлять сотни тысяч долларов в год. И эта проблема часто усугубляется устаревшими технологическими решениями, которые отвечают за контроль расходов. Для борьбы с топливными злоупотреблениями поставщик цифровых решений для автопарков RoadFlex запустил платформу превентивного управления топливными рисками на базе ИИ. Это решение предоставляет расширенные возможности отслеживания абсолютно всех без исключения случаев использования топлива, что позволяет снизить расходы в среднем на 11% в год. Комплексный инструмент отслеживает, собирает и суммирует многочисленные данные, поступающие от ТС в режиме реального времени и сопоставляет результаты с данными транзакций относительно топлива, чтобы исключить мошенничество и хищения. Платформа предоставляет менеджерам автопарков полную информацию о покупке топлива для каждого автомобиля и настраиваемый контроль расходов для сотрудников компании-перевозчика любого уровня и статуса в зависимости от их рабочих потребностей. Система авторизует покупки, проверяет все топливные карты сотрудников и сравнивает с имеющимися на момент оплаты данными. В случае необходимости подозрительные транзакции блокируются автоматически и помечаются для проверки. Все заблокированные транзакции тщательно анализируются. Извлекаемая информация помогает операторам автопарков выявлять хищения, а при необходимости проводить расследования на основе задокументированных при помощи ИИ фактов.

БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗОВ

Интегрированная операционная платформа Motive, работающая на базе ИИ, недавно стала доступной не только в США, но и в Мексике. Перевозчики Латинской Америки теперь имеют доступ к решениям Motive для обеспечения безопасности водителей, предотвращения краж и мониторинга оборудования. Они включают пакет безопасности, состоящий из иммобилайзера двигателя, дверных датчиков и экстренной тревожной кнопки. Вместе с пакетом Motive AI Omnicam, который позволяет отслеживать кражу грузов, этот продукт представляется очень серьезным средством против краж и экстремальных ситуаций. Сюда входит еще пакет личной безопасности водителя с видеорегистратором Motive AI, который обновлен с учетом уникальных условий вождения на дорогах Южной Америки. Видеорегистратор AI Dashcam с вы-



1. Получают распространение ИИ-технологии, которые дисциплинируют водителей.
2. Корпорация FedEx, предоставляющая почтовые, курьерские и логистические услуги по всему миру, уже более двух лет сотрудничает с калифорнийской компанией Dexterity AI в области использования умных роботов.

сокой точностью обнаруживает их опасное поведение, предупреждает, например, когда используются мобильники, и определяет степень усталости по нескольким критериям положения головы. За водителем следят внутренние и внешние камеры, и он долго остается в зоне контроля даже тогда, когда покидает кабину. Motive дает клиентам возможность контролировать местоположение, использование и состояние их грузовиков, а также автоматизирует основные рабочие процессы для менеджеров автопарка, диспетчеров и групп ТО.

ВКАЛЫВАЮТ РОБОТЫ, А НЕ ЧЕЛОВЕК

Корпорация FedEx, предоставляющая почтовые, курьерские и логистические услуги по всему миру, уже больше двух лет сотрудничает с калифорнийской компанией Dexterity AI в области использования умных роботов. Dexterity AI занимается разработкой и производством мобильных роботов, оснащенных ИИ для выполнения обязанностей по ручной загрузке грузовиков. В коммюнике производителя говорится, что «роботы DexR способны видеть, тактильно осознавать, думать и быстро перемещаться, чтобы загружать прицепы различными по размеру коробками (упаковками, посылками и т. д.)». Робот DexR может самостоятельно перемещаться к задней части фургона, а затем подключаться к конвейерной ленте, которая подает ему коробки из системы сортировки. Внешне очень похоже на популярную игру «Тетрис», только гораздо быстрее. Каждая новая коробка, подаваемая на погрузку в системе DexR, обрабатывается всего лишь в пределах 500 миллисекунд или даже меньше.

Из приведенных выше примеров видно, что ИИ предлагает критические возможности оптимизации и повышения эффективности работы автотранспортных компаний. Неудивительно, что за последние четыре года IT-технологии превзошли все крупные экономики по темпам роста. Но такие результаты невозможны без синергии всех участников этой отрасли, где каждый вносит свою лепту. 

РАСТИ, УЧИТЬСЯ, РАЗВИВАТЬСЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД «УРАЛ» СОВМЕСТНО С МИАССКИМ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫМ КОЛЛЕДЖЕМ С УСПЕХОМ ЗАЩИТИЛ ПРОГРАММУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КЛАСТЕРА «МАШИНОСТРОЕНИЕ» В РАМКАХ ПРОГРАММЫ «ПРОФЕССИОНАЛИТЕТ» И ВОШЕЛ В ТОП-10 ЛУЧШИХ КЛАСТЕРОВ РОССИИ. О ТОМ, КАК БИЗНЕС ВКЛАДЫВАЕТСЯ В ЛЮДСКИЕ РЕСУРСЫ, МЫ ПОГОВОРИЛИ С НАЧАЛЬНИКОМ УПРАВЛЕНИЯ ОБУЧЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ПЕРСОНАЛА АЗ «УРАЛ» ЕКАТЕРИНОЙ КОЛОСКОВОЙ > БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ

— Не секрет, что спрос на персонал, особенно рабочих профессий, достаточно высок, а предложение низкое. Какими путями вы привлекаете людей на свою производственную площадку?

— В настоящий момент автомобильный завод «Урал» действительно нуждается в высококвалифицированных рабочих. Их привлечение на производство идет благодаря определенным механизмам. Во-первых, мы предоставляем своим сотрудникам серьезный социальный пакет, он включает 33 программы, которые интересны и для молодых сотрудников. Также мы активно привлекаем выпуск-

ников и студентов старших курсов для работы на нашем предприятии. Например, мы предлагаем оплачиваемую стажировку, когда молодой человек в течение четырех месяцев выполняет определенную работу и получает навыки профессиональной деятельности.

Серьезную помощь в привлечении как опытного персонала, так и молодежи играет программа «Профессионалитет». Мы начали ее реализовывать совместно с Миасским машиностроительным колледжем в 2023 году.

— В чем суть проекта «Профессионалитет», с какими учебными заведениями сотрудничает АЗ «Урал», каких результатов удалось добиться?

— В кластер «Машиностроение» входят семь учебных заведений Челябинской области. Партнерство выстроено со всеми, но основной нашей образовательной организацией является Миасский машиностроительный колледж. На сегодняшний день порядка 80% студентов этого учебного заведения проходят практику на АЗ «Урал». И мы, конечно, заинтересованы в их дальнейшем трудоустройстве. Также мы сотрудничаем с двумя колледжами из Златоуста. Еще в нашу сеть входит Чебаркульский колледж, учебные заведения в городах Сатка и Аша. Все процессы мы выстраиваем совместно. В результате такой работы мы добились того, что нас знают. Ребята напрямую взаимодействуют с предприятием. Мы платим практикантам достаточно высокую зарплату. Возвращаясь к себе, например, в Златоуст, студенты очень активно предлагают своим однокурсникам поработать на нашей производственной площадке, в том числе в летний период, либо трудоустроиться и перейти на индивидуальный график обучения на четвертом курсе.

Основная суть проекта «Профессионалитет» в том, что учебное заведение и завод работают в тандеме — согласовали учебные программы, дали рекомендации по приобретению учебного оборудования. Скажу больше, мы даже свой постоянный состав специалистов можем обучать на площадке Миасского машиностроительного колледжа, поскольку оборудование, которым оснащается наше производство, абсолютно идентично тому, что используется в учебном процессе в колледже. Например, сейчас на заводе монтируются сварочные



роботы, и на прошлой неделе мы обучали на площадке Миасского машиностроительного колледжа своих действующих специалистов. Кстати, в 2024 году мы продолжили финансирование данного образовательного учреждения. Миасский колледж продолжает совершенствовать свои учебные процессы, обновлять оборудование. На сегодняшний день там создано девять новейших лабораторий.

Важно, что совместное взаимодействие с Миасским машиностроительным колледжем у нас постоянно расширяется. Мы планируем организовывать на его площадке конкурсы профессионального мастерства и таким же образом выстраивать взаимодействие среди наших сотрудников. Например, наши инженеры и технологи преподают на базе колледжа. В свою очередь педагоги, которые преподают там, обязательно приезжают к нам на стажировки. Это стало у нас постоянным элементом, в 2024 году такое взаимодействие продолжится. Преподавателям важно видеть, как меняется предприятие, совершенствуются технологические процессы. Таким образом, педагоги могут транслировать учащимся траектории развития завода, рассказывать об обновлении оборудования и при преподавании определенных дисциплин расставлять нужные акценты.

— Сейчас какова численность обучающихся по программе «Профессионалитет»? Планы на будущее?

— Численность вовлеченных в программу «Профессионалитет» мы планомерно наращиваем. Потребность в молодых специалистах у нас более 500 человек ежегодно. Завод увеличивает объемы производства, и мы соответственно нуждаемся как в выпускниках нашего основного учебного заведения, так и в выпускниках наших сетевых партнеров. Ребята, которые заканчивают колледж, к нам трудоустраиваются, но, конечно же, мы понимаем, что многие из них идут в армию. Они считают, что нужно отслужить год, а после прийти в качестве молодых сотрудников и начать выстраивать свою карьеру.

— Какова сейчас доля молодых специалистов на автозаводе «Урал»? Сложно ли их удерживать?

— Примерно треть сотрудников — это молодые специалисты. Их действительно сложно удерживать на предприятии: темп работы очень интенсивный и, соответственно, при большой загрузке и высокой интенсивности труда ребятам работать крайне не просто. Но благодаря социальным программам и хорошему социальному пакету — возможностям приобрести жилье, заниматься спортом — многие из них очень позитивно смотрят в будущее. Но самое главное — мы даем молодым сотрудникам возможность расти, развиваться и учиться. То есть на сегодняшний день в проекте «Профессионалитет» уже с первого курса мы предлагаем заключить договоры действующим студентам, и они по окончании учебного заведения приходят работать на предприятие. Специально для трудоустроившихся выпускников мы предлагаем продолжить образование — у молодежи есть возможность поступить



2

1. Екатерина Колоскова, начальник управления обучения и развития персонала АЗ «Урал».
2. Профессионалитет автозавода «Урал» вошел в десятку лучших кластеров России.



в вуз за счет средств предприятия. Далее ребята могут участвовать в наших общих программах развития, по которым мы готовим управленцев и лидеров разного уровня.

— Есть ли на предприятии программы карьерного роста?

У нас существует программа подготовки кадрового резерва и программа подготовки лидеров, куда мы отбираем молодых и перспективных ребят, которые хотят строить карьеру. Плюс у них есть возможность участвовать как в конкурсах профессионального мастерства внутри предприятия, так и в региональных, если они покажут хороший результат. На территории предприятия ежегодно организовывается научно-техническая конференция, на которой молодые сотрудники также могут проявить себя, показать свой высокий потенциал, что тоже демонстрирует определенный уровень и квалификацию наших сотрудников. Для молодых руководителей организована обучающая программа «Школа Лидера производства», в рамках которой проводится обучение и различные тренинги для развития профессиональных и управленческих компетенций.

— Расскажите о мерах поддержки для студентов, которые приняты на АЗ «Урал» как во время прохождения практики, так и во время обучения?

— Студентам, обучающимся по целевым программам на заочном отделении, мы полностью оплачиваем обучение. А студентам дневного отделения по программе «Профессионалитет» мы платим стипендию. Предусмотрено три уровня стипендий в зависимости от успеваемости, а также меры поддержки в виде мотивационной выплаты по итогам учебного года, компенсации стоимости проживания, питания и проезда к месту учебы.

Кстати, в рамках проекта «Профессионалитет» реализуются и программы поддержки преподавателей кластера: выявляются лучшие педагоги профобразования, выплачиваются премии.



Такие мероприятия проходят в разных уголках страны с 2016 года. Главная цель — демонстрация техники потенциальным клиентам компании. По словам Дмитрия Кима, директора по маркетингу компании «Русбизнесавто», Top Driver Excavator Challenge проходит на территории всей России от запада до востока. В год таких конкурсов проводится около 10–12 раз на разных локациях. В 2024 году первые состязания прошли в Мурманске, а вторые — в Нижнем Новгороде. Ранее в столицу Поволжья компания LGCE не приезжала.

КОНКУРС МАСТЕРСТВА ОПЕРАТОРОВ

Площадкой для проведения соревнования была выбрана территория около стадиона на Стрелке. Многие участники и организаторы пришли с детьми. Помимо небольших подарков, которые выдавали каждому ребенку, дети могли залезть в любую понравившуюся машину и почувствовать себя оператором. Всего мероприятие посетило более 100 человек, из которых 35 были

непосредственно сами участники. Для гостей Top Driver был организован кейтеринг.

Соревнования состоят из нескольких этапов. В центре площадки расположен гусеничный экскаватор (в Нижнем это была новая модель LGCE E6215FLC массой 21 700 кг), куда по очереди садились участники состязания и выполняли конкурсные задания. Сначала они на скорость сбивали четыре красных кирпича, не касаясь пеньков, на которых они стояли. За каждый промах начислялся штраф в 10–20 секунд. Без должной подготовки сделать это очень сложно, поэтому многим даже опытным операторам не удалось идеально сбить все четыре кубика. На втором этапе участники играли в баскетбол на экскаваторе. Подхватив ковшем мяч, закрепленный на кронштейне, вколачивали «данки» в бочку, заменившую кольцо. Это испытание оказалось сложнее, но оттого и интереснее предыдущего.

Другой формат соревнований, который также организывает «Русбизнесавто», — гонки на фронтальных погрузчиках. Их не было в Нижнем Новгороде, однако они будут проводиться в других городах. По словам организаторов, выглядит это эпично.

ВЫЗОВ ЭКСКАВАТОРАМ

В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ СОСТОЯЛИСЬ ЕЖЕГОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ TOP DRIVER EXCAVATOR CHALLENGE ОТ КИТАЙСКОГО БРЕНДА LGCE, НА КОТОРОМ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПОКАЗЫВАЮТ СВОЕ МАСТЕРСТВО В УПРАВЛЕНИИ ЭКСКАВАТОРОМ. КОРРЕСПОНДЕНТ «АВТОПАРКА 5 КОЛЕСО» ПОБЫВАЛ НА ЭТИХ СОСТЯЗАНИЯХ И ПОДГОТОВИЛ РЕПОРТАЖ С МЕСТА СОБЫТИЯ

› ЮРИЙ КУЗНЕЦОВ › ФОТО АВТОРА

Среди гостей на соревновании были баскетболисты «Пари Нижний Новгород». Они устроили конкурс на точный бросок: нужно было попасть мячом в ковш экскаватора, заменивший кольцо, а позже и сами спортсмены продемонстрировали свои профессиональные навыки. В развлекательной программе также участвовала команда чирлидерш нижегородского БК и талисман клуба — Лось Трюльник.

Участниками соревнований были преимущественно опытные операторы, которые уже не один десяток лет в своем ремесле. Они впервые участвовали в подобных состязаниях, а потому у них много ярких впечатлений. Большинство из них сравнивали свой погрузчик с представителем и отметили комфорт модели E6215FLC. Кроме того, операторов поразила управляемость и скорость поворота кабины. Однако были среди участников и скептики. По их словам, нельзя ничего однозначного сказать о технике, пока не попробуешь ее в деле. «Я думаю, что будетстройка стадиона, большая площадка, где техника показывает свою работу. Но ожидания не оправдались. Конечно, меня удивила скорость, а также некоторые технические решения, отличные от моего экскаватора, но откуда мне знать, как эта техника поведет себя в деле», — поделился своими впечатлениями один из участников.

По итогам соревнований победитель Алексей Ульбин отправится в поездку в Китай на завод LGCE. Остальным участникам подарили памятные награды в виде грамот и медалей.

УВИДЕТЬ И СРАВНИТЬ

Второй частью мероприятия была выставка техники LGCE. На ней представили шесть экскаваторов разной эксплуатационной массы. Участники соревнований рассказывали, что им очень понравился салон, а также кнопки управления. По сравнению с тем, на чем приходится работать им, в новой технике все удобно и эргономично.

Напротив экскаваторов стояли фронтальные погрузчики, отличающиеся между собой размером ковша (от 1,8 до 3,2 м³), а также автогрейдер, экскаватор-погрузчик и грунтовый каток. Если есть реальный покупатель, то все это можно попробовать в деле, а также задать все интересующие вопросы организаторам.

На каждом соревновании в обязательном порядке присутствует механик, отвечающий за ремонт техники, если что-то сломается. По его словам, техника LGCE требует только лишь своевременного обслуживания, а серьезные поломки случаются крайне редко. Завод-производитель в Китае работает с проверенными мировыми поставщиками, в числе которых есть именитые европейские бренды.

Таким образом, Top Driver Excavator Challenge — это не только соревнование и развлекательная программа. Это площадка, на которой могут неформально пообщаться представители LGCE с потенциальными заказчиками из строительных организаций, заинтересованных в покупке новой техники. Им также выдавали сертификаты на 200 тысяч рублей. Дмитрий Ким отметил, что в совокупности с рекламой в СМИ, на маркетплейсах и других интернет-площадках, подобные пиар-акции приносят определенные результаты. После Нижнего Новгорода компания проведет соревнования в Пензе и Перми. 📍





КАК СТАТЬ «КОММЕРСАНТОМ»

ПРЕДСТАВИВ В ПРОШЛОМ ГОДУ В РОССИИ ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЙ ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫЙ ФУРГОН K33-561, В 2024 ГОДУ DONGFENG ПОКАЗАЛ НОВЫЕ ВАРИАНТЫ КОММЕРЧЕСКИХ МАШИН НА ЭТОЙ БАЗЕ. В ИХ ЧИСЛЕ 13-МЕСТНЫЙ МИКРОАВТОБУС С РОБОТИЗИРОВАННОЙ КОРОБКЕЙ, А ТАКЖЕ ФУРГОН С ДВУСКАТНОЙ ОШИНОВКОЙ

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО › ФОТО АВТОРА



Рынок легких коммерческих автомобилей растет с каждым месяцем. По данным агентства «АСМ-холдинг», в апреле текущего года сбыт новых ТС категории N1 и M2 составил 9111 ед., рост — 30,1%. В лидерах находится отечественная продукция, но нашим активно наступают на пятки «китайцы». В догоняющих — как модели, локализованные в России, так и LCV, импортируемые из Китая. Например, Dongfeng за отчетный период реализовал 49 фургонов K-series, а суммарно, за четыре месяца 2024 года, модель K33-561 разошлась тиражом в 140 экземпляров. Теперь на очереди — микроавтобус с автоматизированной трансмиссией на этой базе.

1. Селектор переключения роботизированной КП 7DTC350.



КЛЮЧ НА ТРИНАДЦАТЬ

В категории M2, в которую входят автобусы полной массой до 5 тонн, вмещающие до 8 пассажиров, представлены модели классической компоновки, среди них — «Газель» и Sollers Atlant вместимостью 13 и 15 пассажиров соответственно. Автобус на базе Dongfeng K-series рассчитан на 13 пассажиров. Из Китая поставляется цельнометаллический фургон, в микроавтобус он превращается уже в России. Переоборудованием занимается известное нижегородское предприятие ПКФ «Луидор». Производитель рассматривает автомобиль как вместительный и комфортабельный автобус для городских и междугородних пассажироперевозок и организации трансферных рейсов. О варианте использования в качестве маршрутного такси речи пока не идет.

САЛОН КРАСОТЫ

В салоне установлены сиденья с трехточечными ремнями безопасности, подголовниками и подлокотниками, в торцы которых встроены

ны USB-розетки — технологично и современно. Потолок, стены и пол пассажирского салона термозвукоизолированы. В ряду — три сиденья: одинарное — по правому борту и двоянные — по левому. Шаг кресел для такой машины приемлемый, коленками в спинки никто не упирался. Сами спинки имеют удобный профиль, как и наполняемость подушек сидений. Стекла салона тонированы и снабжены шторками, сзади автобуса есть небольшой багажный отсек. Для входа-выхода пассажиров сдвижная дверь по правому борту оборудована электроприводом — удобно. Остается уповать, что электрическая часть будет работать без сбоев, и наклейку вроде «дверью не хлопать» в будущем эксплуатационнику покупать не придется. Поручень в салоне справа от входа есть, но он сделан, на мой взгляд, для галочки. У пассажиров, сидящих по правому борту, поручня нет, что нерационально. Производителю стоит продумать об этом.

Потолочные полки есть, правда они неглубокие. За время путешествия в автобусе в качестве пассажира, на меня сверху несколько раз падала куртка коллеги. Автобус оборудован подножкой, она не выдвигаемая, стационарная. Впрочем, для нынешней отечественной техники категории M2, это нормально.

НЕТ РАВНЫХ

Производитель, помимо уже знакомых систем безопасности машины, включая АВС, EBD, ESP и АЕВ, круиз-контроля и механической шестиступенчатой коробки, предложил роботизированную семиступенчатую! Из-за этой опции машине на нашем рынке пока нет равных. Автоматизированная КП — китайской разработки, спасибо широкой номенклатуре выпускаемых автомобильных узлов и агрегатов в этой стране. Робот — с двумя сцеплениями мокрого типа, такая автоматическая коробка значительно удешевляет стоимость автомобиля, по сравнению с классическим гидромеханическим автоматом, а удобство управления автобусомкратно возрастает. Опять же, робот передает на передние колеса крутящий момент с минимальными потерями. Китайская автопромышленность осваивает в массовом порядке роботизированные коробки, начиная с 2017 года. Надеюсь, что агрегат избавили за это время от «детских болезней», хотя в городской толчее Владивостока, городе, где проходил тест-драйв автобуса, робот иногда принимался нервно перебирать передачи. Вероятно, электронная коррекция настроек агрегата в дальнейшем потребуется. Официальный дистрибьютор марки сообщил, что робот рассчи-



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. Полезный объем грузового отсека — 12,2 м³.



СПОРНО. Нет люка для длинномеров в передней стенке.



тан на 350 Нм крутящего момента. Следуя по трассе от Владивостока до Хабаровска, автобус с роботом потреблял менее 10 л дизельного топлива на 100 км — неплохой показатель. В движении пассажирская машина показала довольно шустрой. Для удобства маневрирования есть камера заднего вида. К минусам можно отнести тот факт, что заднюю подвеску под нужды автобуса специально не дорабатывали: сзади все та же балка на малолитовых рессорах, как и у грузового фургона. Если асфальт ровный и прямой — никаких вопросов, но неровная дорога

может доставить пассажирам неприятные моменты.

КЛАССИЧЕСКИЙ ТИПАЖ

Другой новинкой от Dongfeng стала заднеприводная версия цельнометаллического фургона. Внешне машина очень похожа на уже известный фургон, лишь глядя на двускатную ошиновку, становится понятно, что это другая итерация машины. Такой тип привода коммерческого автомобиля для нашей страны, благодаря газав-



DONGFENG K-SERIES

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	2536
Полная масса, кг	3070; 3490/3970*
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5770/1728/2490; 5995/1728/2590
Колесная база, мм	3610
Объем топливного бака, л	80
Объем багажного отсека, м³	12,2
Двигатель:	
тип	M9ET-601, рядный 4-цилиндровый
рабочий объем, л	2,3
мощность, л. с.	136
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	независимая, пружинная/ зависимая, рессорная
Тормоза	дисковые
Размер шин	215/75R16C

СЕРВИС

Заводская гарантия	3 года или 100 000 км
Межсервисный пробег	15 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Sollers Atlant, «Газель Next», Dongfeng Captain-T, MA3-365022

-  Хорошая динамика, достаточная грузоподъемность (фургон).
-  Жесткая задняя подвеска, нет места для накладных (фургон).

* Два варианта полной массы грузового фургона, рассчитанные на категории В и С.



ским полуторкам, можно считать почти эталонным. Для России будет предлагаться два варианта машины полной массой 3490 кг и 3970 кг. Если для управления первой версией будет достаточно в правах категории В, то тяжелая версия фургона потребует от водителя наличия грузовой С. Субъективно, оба «коммерсанта» конструктивно практически не отличаются друг от друга. «У одной из машин другой пакет рессор и задний мост, а в остальном отличий нет», — рассказал руководитель департамента дилерской сети Dongfeng LCV Артем Земченков. Полезный объем грузового отсека составляет 12,2 м³. Замечу, что объем переднеприводной модификации K33-561 под «груз» — 11,68 м³ или те же

1. Автобус на базе Dongfeng K-series попал в тренд, он рассчитан на 13 пассажиров.



четыре европалеты. База фургона не изменилась и составляет 3610 мм. Прирост пришелся за счет увеличения длины заднего свеса. Если длина стандартного кузова фургона равняется 5750 мм, то заднеприводная версия — 5995 мм. Грузоподъемность — до полутора тонн полезного груза. Других отличий от переднеприводной версии нет. У машины есть широкая сдвижная дверь, а задние распашные двери открываются на 270°. Они снабжены магнитными фиксаторами. В остальном все как обычно: мало места для деловых бумаг в кабине, в грузовом отсеке есть проушины для крепления поклажи, стандартный, 80-литровый топливный бак, дизельный мотор мощностью 136 л. с., круиз-контроль, шестиступенчатая «механика». Совсем скоро появятся грузопассажирская версия переднеприводного фургона с высокой крышей и вариант с низкой крышей. Грузоподъемность будет такой же, полторы тонны, зато автомобиль сможет заезжать в подземные паркинги. Что касается ездовых качеств, то фургон по повадкам больше походил на заднеприводные версии Ford Transit и Mercedes-Benz Sprinter. У тех, кстати, мощность дизельных двигателей была сопоставима с «китайцем» — 135 и 136 л. с. соответственно.

СЛЕДУЙ ЗА СОЛНЦЕМ

Познакомиться с новыми моделями от компании «Коммерческие автомобили Дунфен» мне пришлось там, где солнце встает над страной, на Дальнем Востоке. Официальный импортер намерен показать свои автомобили по всей России, оттого планирует посетить в течение двух ближайших месяцев все крупные

города страны от Владивостока до Москвы. Если в Сибири, на Урале, а тем более центральной части легкие фургоны встречаются повсеместно от разных производителей, не только китайских, то на Дальнем Востоке, по моему мнению, коммерческий транспорт начинается от среднетонажных грузовиков и сразу переходит к магистральным тягачам, минуя первую стадию. А вот «каблучков» или цельнометаллических фургонов, как класса, здесь нет вообще. В качестве развозных автомобилей повсеместно используют либо подержанные микроавтобусы из Японии с правым рулем, либо универсалы и легкие грузовики. И тоже праворульные, такова местная специфика автопарка. Глядя на него, понимаешь, что в местной «машине времени» что-то замкнуло, и расцвет подержанного «праворуля» начала 90-х прошлого века вновь захватил улицы. Опять появились компании по выполнению «коррекции спидометра», а водителей магистральных тягачей с огромных билбордов призывают отключить (!) AdBlue «прямо сегодня».

И все-таки, к цельнометаллическим китайским фургонам со стороны приморского бизнеса был проявлен осторожный интерес. Вопросы о том, какова мощность, грузоподъемность, и где на такую технику брать запчасти, звучали и во Владивостоке, и в Хабаровске. Дело остается за малым: убедить местный бизнес в том, что на китайских новых фургонах можно возить грузы. Живя в центре страны, мы к такому малотоннажному коммерческому транспорту почти привыкли. Осталось убедить в этом коммерсантов Дальнего Востока. Как быстро это произойдет? 



ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ТУНЛАНДИИ

FOTON TUNLAND G7 > ПОЛНАЯ МАССА: 2980 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2024 Г. > ЦЕНА: 3 810 000 РУБ.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ РЫНОК ПРОБУЕТ НА ПРОЧНОСТЬ ПИКАП FOTON TUNLAND G7. В АКТИВЕ — ДВУХЛИТРОВЫЙ ДИЗЕЛЬ С МОМЕНТОМ 388 НМ, 8-СТУПЕНЧАТЫЙ АВТОМАТ ОТ ZF, ПОДКЛЮЧАЕМЫЙ ПОЛНЫЙ ПРИВОД И ПАСПОРТНАЯ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ ПОЧТИ В ТОННУ. ПОЖАЛУЙ, ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ АВТОМОБИЛЕЙ СЕГМЕНТА, ЕСЛИ РАССМАТРИВАТЬ ЕГО ДЛЯ СЕБЯ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА, МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА И ВИТАЛИЯ АВДЕЕВА

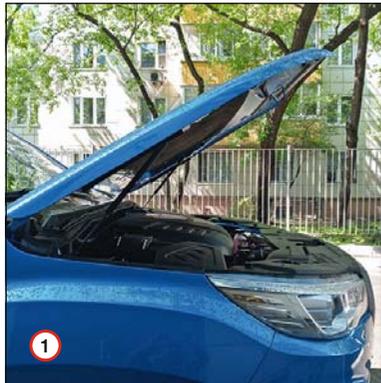
Российский авторынок никогда еще так четко не разделял пикапы на два лагеря: машины сугубо для работы и технику, предназначенную преимущественно для отдыха. Хороший пикап, как и хороший рабочий инструмент, сегодня в цене. Работать на легком грузовике с автоматом приятнее, чем трудиться на таком же, но с механикой. Если машина укомплектована пакетом передовых электронных систем безопасности, то вообще здорово! Одно плохо — работодателей, предлагающих столь продвинутую технику,

практически нет. Tunland — машина дорогая, для работы не особо подходящая, достаточно посмотреть на ее стоимость. Как вам коммерческий автомобиль, чей кузов чуть больше полутора метров в длину, ценой почти четыре миллиона рублей?

Марка не в первый раз пробует на зубок отечественный рынок. Tunland у нас предлагали с 2016 по 2019 год. В те времена конкуренции с признанными грандами сегмента машина не выдержала — было продано не более трехсот единиц. За прошедшее время китайцы мо-

дель доработали, провели ее рестайлинг, опробовали получившуюся конструкцию на рынках Латинской Америки и Юго-Восточной Азии. К этому моменту у нас случился передел рынка. Компаниям, ранее представлявшим в России интересы американских, японских и европейских брендов, стало банально нечего представлять. Дистрибьюцией второго пришествия китайского пикапа модели G7 в нашей стране занимается компания «МБ Рус», ранее продвигавшая автомобили с трехлучевой звездой на капоте.

1. Требую, чтобы крышка капота открывалась на нормальный угол!
2. Водительское кресло снабжено электрорегулировками, рулевая колонка настраивается по высоте.



ПАСПОРТНЫЕ ДАННЫЕ

Машина не несет во внешности откровенные заимствования от раскрученных американских моделей сегмента, хотя общий тренд схвачен: хром в оформлении передка, название марки во всю ширь решетки радиатора, узлы и агрегаты от производителей, которым наш человек доверяет. У себя на родине машину предлагают с механической шестиступенчатой коробкой, для России — только гидромеханический 8-ступенчатый автомат ZF. Под капотом — двухлитровый турбодизель 4F20TC семейства Aiscap мощностью 163 л. с. и крутящим моментом 388 Нм. Двигатель класса Евро-5 разработан с привлечением австрийского бюро AVL. Еще из сильных сторон пикапа — подключаемый полный привод, а раздаточная коробка здесь от знаменитой Borg Warner. Полный привод, кстати, может работать в режиме Auto, это дает Tunland G7 преимущество перед одноклассниками по удобству при движении снежной

зимой или летом, когда дорога чередуется внедорожными участками с крошечными пятачками асфальта. Клиренс составляет солидные 210 мм.

Кузов легкого грузовика размерами 1520x1580x440 способен выдержать груз массой 900 кг. Так как задний мост рессорный, это же грузовик, можно предположить, что он выдержит и большую нагрузку, позволили бы его геометрические размеры. Внешне машина демонстрирует окружающим, что она грузовик, парой внушительного вида крюков по обоим бортам. Внутренняя поверхность кузова отделана защитным покрытием. Если приобретаете версию Premium, пол грузового отсека будет закрыт резиновым ковриком-поддоном. У нас на тесте как раз такой был. Из-за него после первого дождя в кузове появилось «озерцо». В пикап помещается одна палета легко, две — если откинуть задний борт. Учитывая просто роскошные тяговые возможности мотора, к пи-

капу можно цеплять прицеп полной массой до 750 кг — хоть какое-то разнообразие в плане коммерческого использования машины. Судя по высокому крутящему моменту двигателя (388 Нм), машине по плечу таскать двухосные прицепы грузоподъемностью в 1300 кг с собственной тормозной системой, чтобы возить катера и яхты, но ПДД этого не позволяют делать — жаль.

СДЕРЖАННО ИЛИ SOSTENUTO

Внутреннее пространство салона грузовика являет некий компромисс между нынешним засильем в китайских автомобилях экранов от игровых консолей и традиционными аналоговыми приборами. Такой стиль в музыке обозначают как *sostenuto*. Пикап относится к коммерческой технике, а ею в нашей стране в основном управляют мужчины консервативных взглядов. Давление в шинах и сред-





ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. Распределением потоков воздуха заведуют простые кнопки.



СПОРНО. Подсветка активного режима работы трансмиссии тусклая.

няя скорость с расходом топлива скромно выведены на центральный щиток приборов. Сиденья отделаны кожей «молодого дерматина». Водительское снабжено электрорегулируемыми. Рулевая колонка регулируется по высоте, есть возможность переключать передачи вручную подрулевыми лепестками. Если честно, не знаю, для чего эта функция. Автомат очень шустро подтыкает подходящую под темп движения передачу, зачем соревноваться с ним? При смене ряда бортовой компьютер подсказывает об этом событии — есть пиктограммы, предупреждающие об автомобилях, идущих в потоке параллельно. Распределением потоков воздуха из печки заведуют простые физические кнопки — красота!

1. Задний мост на рессорах позволяет грузить 900 кг.
2. Машина демонстрирует окружающим, что она грузовик, парой внушительного вида крюков по бортам.
3. Пикап — машина для двоих, несмотря на наличие второго ряда. Сидеть на той лавке с подлокотником все равно мучение.

Особенный шик модели придает расположение на панели прикуривателя (!), неизменного спутника всех автомобилей до 2014 года выпуска. Потом с курением начали бороться, и производители вставляли в его нишу дополнительную 12-вольтовую розетку. Над козырьком переднего пассажира прописан разъем USB, пригодится для видеорегистратора. После продолжительного движения на полном приводе между тахометром и спидометром загорелось предупреждение: «Пожалуйста, остановитесь для отдыха». Ну кто еще так позаботится о водителе, как не Tunland? Машину можно сопоставить с пикапом Dongfeng DF6, это в некотором смысле копия пикапа Nissan Navara для Китая, он тоже про-

дается в России и комплектуется автоматической коробкой.

КОНСТРУКТИВ

Пикап по ходовой части является образцом такого рода техники: рама, передняя независимая подвеска на двойных поперечных рычагах, задний мост на рессорах. Как пишут маститые блогеры — дисковые тормоза «в круг». Задние колесные арки закрыты подкрылками, так поступает не каждый производитель из Китая. Если возьмете пикап для себя, озаботьтесь антикором, лишним он не будет. Заодно дополнительно защитите раздатку. Импортёр штатно предлагает лишь защиту картера, даже металлическую, но лучше перестраховаться,



4

4. Кузов размерами 1520x1580x440 мм. Хорошо виден резиновый поддон.



если собираетесь ездить по направлениям, а не по автострадам. Попутно придется заменить шины. Штатные только для асфальта и укатанной грунтовки. Зато в активе у вас будет двухлитровый дизель и нормальный автомат, а не полторалитровая жужжалка с вариатором, неперенные спутники большинства китайских кроссоверов. Над шумоизоляцией машины работали, это чувствуется, но в пикапе все равно шумновато. Да, помните, что пикап — машина для двоих, несмотря на наличие второго ряда и второй пары дверей. Сидеть на той лавке с подлокотником все равно мучение, а потому на бортах пикапа в пору писать как на военных грузовиках времен Советской Армии: «Приказ — пассажиров не брать!»

ТРОЕ НА ОДНОГО

Только в движении понимаешь, что машина лишь на ходу отрабатывает свою стоимость с поправкой на жесткую рессорную подвеску. Это внешне пикап большой и неповоротливый, на дороге происходит преобразование! Автомат (вместе с остальной электроникой и камерами) позволяет уделить время активному управлению. За рулем пикапа просто тянет лихачить, хотя я законопослушный водитель и сумел выжать в городе 9,8 л/100 км на пустой машине. Помимо стандартного варианта движения есть «овощной» Eco и активный Sport. В спортивном режиме кажется, что двигатель становится более голосистым, как будто под капотом настоящий V8, а не рядная четверка.

Глядя на новые китайские пикапы, представленные в России,

так и хочется сказать: «Братья-китайцы, выпуская очередной пикап, сделайте ему нормальную ручку на центральной стойке для сиденья второго ряда, сделали же таковые для водителя и переднего пассажира!» Еще обязательно установите на машине нормальный угол открывания крышки капота. Подберите другие амортизаторы или установите пружины. Наконец, поставьте просто стойку, но длинную. Я не призываю делать как у ЗИЛ-130, но машину надо обслуживать, а этот процесс наш человек любит иногда выполнять сам. Здесь омывайку залить, значит проявить чудеса эквилибристики. У пикапа есть центральный замок, но его возможности не распространяются на задний борт. Закрою я крышкой кузов и чего, запирайте мне багажник по старинке, отдельным ключиком? Стоил бы пикап на полтора миллиона дешевле, с этим можно было бы мириться, но вы просите за свой грузовичок почти четыре миллиона!

Помимо меня своими впечатлениями о машине поделились коллеги — бывший владелец японского пикапа и заядлый дачник, эксплуатирующий кроссовер. Каждый из них отметил в пикапе свое. Возможно, что их оценки тоже пригодятся вам для собственного представления о том, какая это машина: коммерческая или не очень.

ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА РЕКЛАМЫ

Восприятие китайского пикапа основываю на впечатлениях от Nissan Navara, который был в семье. Внешне G7 получился броским, в потоке на меня засматривались. Салон удобный. Двигатель с коробкой работают хорошо, но путь от дома до дачи и обратно показал, что расход топлива великоват. По трассе вышло больше 11 л, «японец» на аналогичной дистанции потреблял менее 10 л дизеля. Петли для багажа внизу бортов нет, оттого груз невозможно хорошо закрепить. Камера заднего вида транслирует подслеповатую картинку, и все портит жесткая, почти зубодробительная подвеска! На мой взгляд, цена топовой комплектации завышена. Забыл про поддон в кузове. На обратном пути багажник был пустым, потоком воздуха его прибило к заднему борту, чуть не потерял этот коврик. Считаю этот «девайс» лишним.

МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР «АВТОПАРКА»

Внедорожные свойства пикапа проверил на спуске к реке по грунтовке, размокшей от дождя и майского снегопада. В режиме 2H пикап, двигаясь «мордой вниз» под уклон, то и дело норовил скривить траекторию, а то и вовсе встать к склону боком. Пришлось перейти в режим 4L. После этого машина стала чуткой и послушной. При том, что техника обута в летнюю шоссейную резину, я выехал! Спорным показалось управление раздаточной коробкой — шайба переключателя свободно вращается по кругу, не имеет фиксированного предела, а подсветка активного режима слишком тусклая даже днем. Спорным показалось наличие прикуривателя и пепельницы, это просто какая-то провокация? За петли для крепления груза спасибо. Намек, что пикап — это все-таки коммерческий автомобиль.

FOTON TUNLAND G7

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x4
Полная масса, кг	2980
Снаряженная масса, кг	2075
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5340/1940/1870
Колесная база, мм	3110
Объем топливного бака, л	76
Двигатель:	
тип	дизельный, 4-цилиндровый, с турбонаддувом, Евро-5
рабочий объем, см ³	1969
мощность, л. с. при мин ⁻¹	163 при 3400
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	388 при 1600–2400
Коробка передач	автоматическая, 8-ступ.
Подвеска	
передняя	независимая, рычажная
задняя	зависимая, рессорная
Тормоза	дисковые, с ABS
Размер шин	265/60R18

СЕРВИС

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

КОНКУРЕНТЫ

Dongfeng DF6, JAC T8 Pro, Great Wall Poer KingKong

- 8-ступенчатая АКП.
- Неудобный второй ряд.

ДЕСЯТЬ ШАГОВ НАВСТРЕЧУ

JAC H120X > ПОЛНАЯ МАССА: 11 980 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: СЕНТЯБРЬ 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 5 610 000 РУБ.

СОЗДАТЕЛИ ЛЕГКОВУШЕК РАЗ В НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ОБЯЗАТЕЛЬНО ОСВЕЖАЮТ ВНЕШНОСТЬ СВОИХ МАШИН, ЧТОБЫ ПОДДЕРЖАТЬ УГАСАЮЩИЙ ИНТЕРЕС ПОКУПАТЕЛЕЙ. ЗАКАЗЧИКАМ ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ РЕСТАЙЛИНГОМ ГОЛОВУ НЕ ЗАМОРОЧИШЬ, ИМ ПОДАВАЙ УЛУЧШЕНИЯ КОНКРЕТНЫЕ: В ЛИТРАХ, ТОННАХ, КИЛОМЕТРАХ. ОБНОВЛЕННЫЙ СРЕДНЕТОННАЖНИК ОТ ФИРМЫ ИЗ КИТАЙСКОГО ГОРОДА ХЭФЭИ ИМЕННО ТАКОЙ, ПРЕДЕЛЬНО КОНКРЕТНЫЙ > АЛЕКСАНДР МЕЛЬНИК > ФОТО АВТОРА



Вообще-то, дизайнеры JAC тоже в стороне не остались. Хромированная решетка радиатора, новая светодиодная оптика с модными «скобками» дневных ходовых огней, по-иному решенный бампер — сделали облик грузовика не только более современным, но и солиднее. Есть еще незаметное снаружи, но важное по сути новшество — передняя панель облицовки кабины выполнена теперь из пластика и, в отличие от прежней, металлической, не подвержена коррозии. Что не может не радовать: в отзывах о самых первых экземплярах N120 можно было встретить жалобы водителей на «рыжики» по всей облицовке.

И все же, чтобы увидеть главное новшество модели, получившей букву «икс» в индексе, нужно откинуть похорошевшую кабину вперед, благо, сила для этого требуется отнюдь не богатырская.

ЗРИМ В КОРЕНЬ

Под кабиной у N120X обнаружился совершенно новый двигатель. Да, это по-прежнему рядный 4-цилиндровый турбодизель американской марки Cummins, но вот его рабочий объем увеличен с 3,8 до 4,5 л. Соответственно возросли: мощность — со 166 до 206 л. с. и крутящий момент — с 592 до 740 Нм. Причем изюминка мотора Cummins B4.5 EV210 в том, что пик момента достигается в более широком диа-

пазоне оборотов: 1200–1800 вместо прежних 1300–1700 об/мин мотора Cummins ISF3.8S5168. Более пологая кривая означает, что тяжелым грузовиком будет легче управлять — водители это сразу оценят.

Когда мы впервые знакомимся с N120 в 2017 году, были определенные сомнения в том, что ресурс высокофорсированного 4-цилиндрового турбодизеля окажется заметно ниже «шестерок». А большего рабочего объема. Но опыт эксплуатации в России (где многие перевозчики не стесняются грузить на шеститонник и 8, и даже 10 тонн) показал, что 3,8-литровые китайские «Камминзы» менее чем за два года легко выхаживают по 700–800 тысяч километров. А ведь, повторим, у нового мотора объем увеличен.

Стоит ли говорить, что столь весомая прибавка — крутящий момент увеличен на четверть! — потребовала новой коробки передач. Прежняя WLY-6G70 (как видно из индекса) могла «переварить» лишь 700 Нм. Новая «Фаст-С6J76Т» — она по-прежнему 6-ступенчатая механическая — вместе с более мощным и «гибким» мотором позволила улучшить топливную экономичность. А ведь и раньше N120 не отличался особой прожорливостью: расход топлива составлял 14–15 л/100 км, что меньше, чем у одноклассников. Любопытно, что у N120X объем алюминиевого топливного бака тоже вырос, пусть и незначительно — с 200 до 210 л. Все вместе это обещает не-

которое увеличение пробега между заправками.

ОН СТАЛ ЛУЧШЕ, ДОБРЕЕ

Кроме силового агрегата, прочее «железо» осталось прежним. Проверенная семилетней эксплуатацией в России, прочная и выносливая рама подразумевает все те же три варианта колесной базы: 3845, 4700 или 5300 мм, которые позволяют установить кузова длиной до 8,4 м. Мосты (ведущий рассчитан на нагрузку 9 тонн) подвешены на полуэллиптических рессорах. Двухконтурные пневматические тормоза оснащены 4-канальной антиблокировочной системой (ABS) и системами контроля сцепления (ASR) и стабилизации (ESC). Предусмотрен моторный тормоз. Не изменились габариты и рабочие размеры «сто двадцатой»: ширина рамы, погрузочная высота, а также весовые показатели. Припустимой полной массой 11 980 кг JAC N120X не подпадает под систему «Платон» и ночные ограничения на московской кольцевой автодороге. А грузоподъемность шасси составляет 7900–8300 кг.

Зато в кабине грузовика — новая светодиодная панель приборов и важные изменения в оснащении. Теперь в базовой комплектации машины есть кондиционер и электро-

1. Панель приборов оформлена по-новому и по-прежнему хорошо читается.
2. На вместительных полках под потолком кабины можно хранить не только документы.
3. Кондиционер и USB-разъем штатной магнитолы — важные приобретения в базовом оснащении грузовика.





1

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ЕМКО. Сзади на раме разместился закрытый ящик для инструмента.



УДОБНО. Аллюминиевые подножки покрыты противоскользким слоем твердой резины.

замок и магнитола с USB-разъемом. Жаль, конечно, что пневмоподвеска водительского сиденья не входит в список обязательного оснащения — вещь, безусловно, полезная для грузовика, как я имел возможность оценить. Но ее, как и предпусковой обогреватель Webasto, обтекатель на крышу кабины, коробку отбора мощности и тахограф, можно найти в списке опций.

ФАМИЛЬНЫЕ ЦЕННОСТИ

В целом же новинка сохранила все плюсы предшественницы.

Прежде всего, это хорошая обзорность, которую обеспечивают большая площадь остекления и целая гирлянда зеркал. Есть здесь и спальное место, площадь которого можно увеличить, сложив спинки сидений. Откинув же спинку среднего, получаем удобный столик для перекуса в дороге или заполнения бумаг. Под толчком кабины установлены багажные полки, в задних боковых окнах предусмотрены форточки с поворотными стеклами. На руль (он регулируется и по углу наклона, и по вылету) выведены кнопки управления круиз-контролем и «музыкой», оснащенное под-

1. Изотермический фургон из сэндвич-панелей рязанской компании «Меткомплекс» оснащен холодильной установкой под заморозку и перевозку продуктов и цветов (от -18 до +10 °С). По желанию заказчика оснащен кольцами крепления грузов на полу и такелажными рейками по бортам. Задние двери — пластиковые. Электронный блок управления — слева на передней панели в кабине.

2. По-иному решенная передняя оптика изрядно освежила облик машины.



локотником водительское кресло можно регулировать по длине и углу наклона спинки. Имеются здесь: бортовой компьютер с русифицированным LCD-дисплеем, проводка под тахограф и разъем для его подключения, электрорегулировка фар. В закрепленном на раме закрывающемся ящике хранится богатый набор инструмента.

Нельзя не отметить и особый русский «теплый пакет», который успели оценить водители N120. Адаптация для нашего рынка включает, помимо обогрева зеркала, более мощный отопитель, дополнительное утепление и шу-

JAC N120X

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	4290
Полная масса, кг	11 990
Объем топливного бака, л	210
Двигатель:	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, см ³	4460
мощность, л. с. при мин ⁻¹	206 при 2300
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	740 при 1200–1800
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска	зависимая, рессорная
Тормоза	пневматические, барабанные, с ABS
Размер шин	245/70R19,5

ЦЕНА

Цена базовая, руб. 5 610 000

СЕРВИС

Заводская гарантия 3 года или 200 000 км

Межсервисный пробег 20 000

КОНКУРЕНТЫ

Dongfeng C120, КАМАЗ «Компас», Foton EST M 120

-  Простота конструкции, ремонтпригодность, конкурентоспособная цена, мощный тяговитый мотор.
-  Пневмоподвеска кресла водителя — только за доплату.



- 3.** Чтобы выполнить требования экостандартов Евро-5, дизелю положен впрыск в выхлопную систему смеси мочевины и деионизированной воды. Бачок для AdBlue расположен перед топливным баком.
- 4.** Двигатель увеличенного рабочего объема стал мощнее и тяговитее, а гарантия увеличилась до 200 000 км.



моизоляцию кабины, топливный фильтр с подогревом и сепаратором, морозостойчивые резиновые детали, москитную сетку с теплоизоляционным экраном радиатора двигателя, защиту картеров мотора и коробки, закрытый аккумуляторный ящик, предпусковые нагреватели масляного картера и топливной системы, подключаемые к сети 220 вольт, электропроводку Bosch с хорошо защищенными разъемами.

ПРОДОЛЖАЕМ РАЗГОВОР

Рассказывая мне о новой машине, менеджер отдела продаж официального дилера JAC компании «Дакар Авто» Владимир Трофимов не скрывал удовлетворения: «Сейчас сто двадцатая — машина крайне популярная. Их физически не хватает, реально. В конкурентах — только «китайцы»: Dongfeng, Foton. Да, Isuzu и Hino остались по параллельному импорту из Китая, но они на 1,5–2 млн рублей дороже. «Компас» тоже конкурент 120-й, но ведь этот КАМАЗ — тот же JAC N120, внешне они отличаются, но внутри-то одинаковые. И надо уточнять, какие компоненты у него локализованы».

Так чем же так хорош JAC? Это все тот же выносливый и неприхотливый грузовик, каким мы его знали. С очень интересным соотношением цены и эксплуатационных характеристик. В отношении ремонтпригодности, ресурса, как считают дилеры, все китайские грузовики этого класса плюс-минус одинаковы. Главное же преимущество марки из Хэбэя перед конкурентами — это, пожалуй, узнаваемость бренда, наработка на рынке. Грузовики JAC 11-й год официально продаются в России, есть уже надежная обратная связь с клиентами, и крупные компании с удовольствием заказывают партии в несколько десятков машин.

С появлением модели N120X шеститонник сделал очередные шаги навстречу покупателям. К увеличенному мощностному, крутящему моменту и рабочему объему двигателя, новой коробке, улучшенной экономичности и эргономике, богатому оснащению китайцы добавили и еще один немаловажный пункт. Заводская гарантия увеличена со 150 до 200 тысяч километров пробега — или три года, как прежде. А значит, популярность 120-й будет только расти. 

Автомобиль предоставлен ООО «Дакар Авто»



ЗА СЕРЕБРЯНОЙ ЗВЕЗДОЙ

ASIASTAR YBL6751T > ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА: 7,49 М > НАЧАЛО ПРОДАЖ: ОКТЯБРЬ 2024 Г.

НА ВЫСТАВКЕ COMVEH 2024 СОСТОЯЛАСЬ ПРЕМЬЕРА АВТОБУСА МАЛОГО КЛАССА ASIASTAR YBL6751T. РАНЕЕ МАРКА ИЗ ГОРОДА ЯНЧЖОУ НА ВОСТОКЕ КИТАЯ ПРИВОЗИЛА В РОССИЮ ТОЛЬКО ТУРИСТИЧЕСКИЕ И ГОРОДСКИЕ МАШИНЫ БОЛЬШОГО КЛАССА

> МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА И ASIASTAR

Производитель автобусов Asia-star основан в 1949 году и является частью корпорации Weichai Group, которая, как известно, лидирует среди китайских производителей дизельных двигателей, выпускает коробки передач, мосты, оси, узлы гидросистем, а также имеет собственное производство грузовиков и специальной техники.

В России марка с четырехколенной звездой на логотипе дебютировала на выставке BW Exro 2022, представив топовый туристический автобус YBL6128HQ3, который по роскоши, пожалуй, затмит породистых и в разы более дорогих «европейцев», доступных сегодня разве что по параллельному импорту.

В мае 2024 года на «Транспорт-Фесте» в Петербурге состоялся показ электробуса Asiastar X9EV. А вот на выставку COMveh

в Москве компания «Вейчай-Рус Трейдинвест», эксклюзивный дистрибьютор марки Asiastar, привезла 18-местный туристический автобус YBL6751T.

Во главу угла при разработке автобуса малого класса «Азиастаром» были поставлены все те же критерии, что и для больших туристических машин: комфорт, функциональность, безопасность. Впрочем, и внешность туристического автобуса тоже имеет большое значение. Ведь транспортное средство является лицом компании и признаком гостеприимства, если хотите.

Внешне Asiastar YBL6751T — типичный «европеец», в этом продукте нет китайского лейтмотива. Мы хотели, чтобы этот образ гармонично вписался в образ мышления и знания наших покупателей», — пояснил представитель ООО «Вейчай-Рус Трейдинвест».

Колесная база автобуса — 4325 мм, габаритная длина — 7,49 м. Это самый длинный автобус среди китайских аналогов. Просторный и светлый салон имеет удобный вход и выход — ширина дверного проема составляет 550 мм. Одностворчатая прищелкнуто-сдвижная дверь оборудована электроприводом, запасный выход — через заднюю распашную дверь. Ровный пол без поручней облегчает перемещение пассажиров по салону. Кресла с высокой спинкой оснащены трехточечными ремнями безопасности, USB-зарядкой, вмонтированной в боковую панель, и подстаканниками. Сверху над креслами есть полки для ручной клади, а в задней части салона предусмотрено место для чемоданов.

В перечне штатного оборудования: накрышный кондиционер мощностью 11 кВт, конвекторные отопители и автономный подогреватель двигателя фирмы Valeo — на заводе решили отказаться от китайских аналогов. Вообще, спецификации на машину гибкие, а значит, можно подбирать комплектацию





под клиента, уточнил представитель компании-импортера.

Стоит добавить, что автобусы поступают в Россию полнокомплектными, никаких локальных доработок импортер не производит. Разумеется, завод-изготовитель уделяет большое внимание антикоррозийной защите кузова. Предусмотрена обработка катафорезом, а окраска производится на автоматизированной линии.

Все компоненты агрегатной базы автобуса производятся на предприятиях корпорации Weichai. Это упрощает работу по сервису и делает оптимальными условия поставки запчастей в процессе эксплуатации. Пассажирская машина оснащается 2,8-литровым дизелем RA 428 мощностью 163 л. с. и крутящим мо-

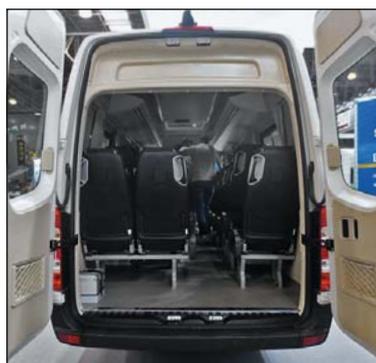
ментом 420 Нм. В трансмиссии используется 6-ступенчатая механическая КП ZOMAX. Ведущий мост с двускатной ошиновкой поставляет компания ZCCR. Задняя подвеска — рессорная, с листами пере-

менного сечения. Передняя подвеска — независимая, типа McPherson. Тормозные механизмы всех колес — дисковые. Предусмотрены системы ABS, ESC и парктроник с камерой заднего вида.

Импортер сертифицирует в России две модификации микроавтобуса — междугороднюю и городскую. В городской версии предусмотрено 19 мест для сидения (задний ряд кресел строенный), наличие дополнительного поручня для удобства прохода пассажиров по салону на городских маршрутах. Первые

товарные машины поступят дилерам уже в начале осени. Также в России будет предлагаться цельнометаллический фургон под маркой Asiastar. Есть вероятность, что из него локальным кузовостроителем будет изготавливаться, например, грузопассажирская версия. Гарантийный срок на технику Asiastar составляет 24 месяца или 100 тыс. км пробега.

Что мы имеем в итоге? В сегменте автобусов малого класса российские производители всегда считались монополистами. И появление на рынке новых игроков только усилит конкуренцию. Более того, китайцы помогают изменить ситуацию со стареющим автобусным парком России. Тем более, что продукция из Поднебесной на примере марки Asiastar демонстрирует хорошее соотношение цены и качества. 🇨🇳



ASIASTAR YBL6751T

Габариты, мм	7490x2000x2875
Колесная база, мм	4325
Снаряженная масса, кг	3650
Допустимая полная масса, кг	5500
Двигатель	RA428 2.8Т, диз., 4-цил., 2,8 л, Евро-5, 163 л. с., 420 Нм
Коробка передач	6MT
Подвеска передняя/задняя	независимая McPherson/зависимая, рессорная
Тормоза	дисковые
Размерность шин	195/75R16LT

НА КОНТРАСТЕ

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЕЛ ПЯТЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ «ТРАНСПОРТФЕСТ». ОН ТРАДИЦИОННО ОБЪЕДИНИЛ САМЫЕ ЯРКИЕ ОТРАСЛЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, ЯВЛЯЯСЬ НЕ ТОЛЬКО МЕСТОМ СВЯЗИ ПРОШЛОГО И БУДУЩЕГО ТРАНСПОРТА, НО И ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ДЕМОНСТРАЦИИ НОВИНОК, А ТАКЖЕ МЕСТОМ ДЛЯ ДИСКУССИЙ О НАСТОЯЩЕМ И БУДУЩЕМ РАЗЛИЧНЫХ СФЕР ОТРАСЛИ

› АЛЕНА МИХАЙЛИЧЕНКО › ФОТО АВТОРА И ПРЕСС-СЛУЖБЫ «ТРАНСПОРТФЕСТ»

Ознакомиться с новинками на выставке инновационного транспорта и погрузиться в ностальгию во время парада исторической техники, а также обсудить актуальные вопросы отрасли пришли свыше 120 тысяч человек, в том числе порядка 10 тысяч специалистов. В мероприятиях фестиваля приняли участие представители 35 регионов России и шести зарубежных стран. Праздничному настроению способствовала теплая солнечная погода.

На Манежной площади представили свыше 60 единиц различных видов техники от 40 компаний. Это новейшие автобусы и электробусы, трамваи и троллейбусы, грузовики и спецтехника.

ПАССАЖИРСКАЯ ЭКОСИСТЕМА

Крупные города стремятся повысить свою экологическую привлекательность. Неудивительно, что самыми инновационными были электробусы. Примечательно, что российский лидер этого сегмента КАМАЗ не был представлен, но зато присутствовали все его конкуренты.

Главная новинка для Петербурга — электробус «Сириус» компании «Транс-Альфа». Это стартовый образец из первой партии электробусов, закупленных для будущего электробусного парка Северной столицы. В комплектации модели с индексом 5298-0000010-02 преду-

1. Главная новинка для Петербурга — электробус «Сириус».
2. Обновленный электробус модели 62181 «Генерал» от компании «ПК Транспортные системы».
3. «Волгас Групп» представила последнюю версию электробуса 5270 E, в ней производитель делает акцент на энергоэффективности.
4. Электробус малого класса «Газель e-City» предназначен для работы на маршрутах с невысоким пассажиропотоком.
5. Очередной электробус из Китая — Asia-star X9 City EV.

смотрены места для маломобильных пассажиров, пенсионеров и пассажиров с колясками, система климат-контроля, мультимедийные панели и USB-зарядки. Запас автономного хода составляет 240 км. Новый электробус оснащен батареями собственного производства «Транс-Альфа». Полная масса транспортного средства — 18 000 кг. Салон вмещает 107 пассажиров, отличается стопроцентно низким полом с подогревом. Кабина водителя оснащена комфортным водительским креслом на пневмоподвеске с регулированием спинки и многофункциональным бортовым компьютером. Кроме этого, в кабине расположены мониторы,





на которые передается изображение с 13 видеокамер.

Пассажи́рская машина выполнена в зеленом цвете, выбранном самими петербуржцами в ходе открытого голосования летом прошлого года. В опросе приняли участие более 17 тыс. человек. Весенний зеленый выиграл с небольшим перевесом. Первый договор на поставку в Петербург 26 электробусов был заключен с «Транс-Альфа» в январе 2024 года, сборка на вологодском заводе стартовала в марте.

Конкурент «Сириуса» — электробус модели 62181 «Генерал» производства компании «ПК Транспортные системы» («ПК ТС») — продемонстрировал на этот раз в обновленной версии. Машина получила более емкую тяговую батарею, которая позволяет увеличить запас автономного хода до 100 км. Новую версию «Генерала» оборудовали умным и многофункциональным зарядным устройством, которое позволяет заряжаться от контактной сети электротранспорта, зарядной станции или от сети 380 В. Использование одной из возможных зарядок — динами-



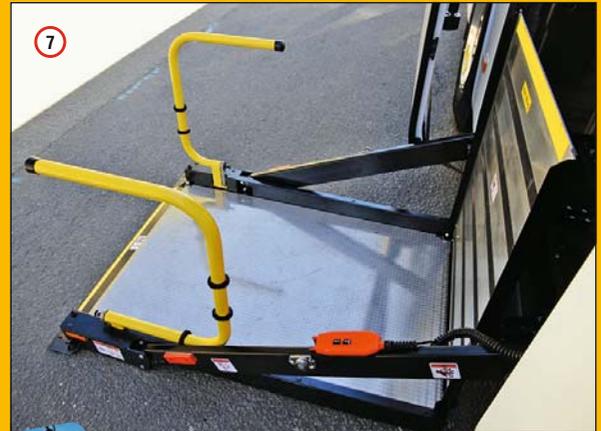


1-4. Компания «Русбизнес-авто» представила широкой публике новые модели туристических автобусов Higer.
5. Опция холодильника в передней панели доступна в «туристе» Higer KLQ 6952 KQA.

ческой, от контактной сети — позволяет не терять время на подпитку батарей, а также сохранять высокую эксплуатационную скорость на маршруте. Помимо технических дивайсов и традиционно используемых опций для комфортной поездки, конструкторы «ПК ТС» обновили рабочее место водителя и добавили новые вариации компоновки сидений в салоне.

Выставочный дебют — электробус 624201 «Электрогород» с ночной зарядкой. Машина, построенная Уфимским трамвайно-троллейбусным заводом (УТТЗ), обладает увеличенным запасом хода — до 250 км. Такой показатель обеспечивают литий-никель-марганец-кобальт-оксидные батареи (NMC) емкостью 350–482 кВт·ч. Время полной зарядки — 190 минут при мощности заряда 180 кВт. 12-метровый электробус вмещает 89 пассажиров. Количество мест для сидения — 38. Примечательно, что кузов изготов-





лен самими уфимцами, а не взят от МАЗа, как на массовой продукции УТТЗ.

Белорусская компания ВКЛ Holding показала троллейбус с увеличенным автономным ходом модели 32100D в кузове «Ольгерд». Эта машина уже известна перевозчикам — поставки «Ольгерда» в Санкт-Петербург производились в прошлом году. Кстати, белорусы привезли на фестиваль и трамвай Т811. Односекционный четырехосный вагон со 100% низким уровнем пола рассчитан на перевозку 160 человек. Техника оснащена откидной рампой с ручным приводом для посадки пассажиров в инвалидных колясках. Срок службы вагона по предельному состоянию кузова и рамы тележки составляет не менее 30 лет.

Минский автозавод привез на выставку электробус МАЗ-303Е с ночной зарядкой. Это серийный образец из обновленной санкционно устойчивой линейки (уровень локализации достигает 90%). В марте 14 таких машин поступили в автопарк белорусского города Жодино. Электробусы могут проехать на одной зарядке до 250 км. Емкость аккумуляторных батарей составляет 285 кВт·ч. Все они находятся на крыше, что позволяет разместить в салоне максимальное количество мест для сидения — 30. Максимальная вместимость электробуса составляет 66 пассажиров.

«Волтабас Групп» представила свежую версию электробуса 5270 Е. В ней производитель делает акцент на энергоэффективности. Емкость батарей выросла на 30%, что позволило уменьшить их количество на треть и снизить массу электробуса на полтонны. Благодаря применению энерго-сберегающих технологий запас хода достиг 240 км. При разработке новой модели инженером удалось отказаться от жидкостного охлаждения высоковольтных аппаратов



6. Пригородный/междугородный автобус Yutong 6127 HQ длиной 12,3 м в исполнении «Доступная среда».

7. В автобусе установлен автоматический механизм для подъема пассажиров на инвалидной коляске.

8-9. Туристический автобус Avior на 29 пассажиров изготовлен в Беларуси на базе китайского шасси Ankai в оригинальном кузове.

и скоммутировать их в едином блоке. Кроме того, высоковольтные кабели проходят в герметичных каналах, расположенных в полости крыши транспортного средства. Внутри стало больше места благодаря оптимизации компоновки батарейных отсеков, часть из которых перенесена из салона в унифицированные модули на крыше. Автобус способен перевозить до 75 пассажиров, число посадочных мест — 27.

Рядом с электробусом — новейший городской автобус 5270 LH с гибридной силовой установкой. Машина позволяет экономить до 20% топлива, не требует зарядки, при этом снижает нагрузку на экологию.

Горьковский автозавод в очередной раз представил низкопольный электробус малого класса «Газель e-City». Машина предназначена для работы на маршрутах с невысоким

пассажиропотоком и на улицах, по которым затруднен проезд крупногабаритного транспорта. За счет отсутствия ступеней на входе, просторной низкопольной накопительной площадки с откидным пандусом и широкой автоматической двери, он полностью соответствует требованиям «Доступной среды». Запас хода достигает 150 км, а время быстрой зарядки батареи до 80% емкости не превышает 45 минут.

Компания «Лидер Трак энд Бас» привезла в Петербург электробус из Китая — модель Asiastar X9 City EV. Марка Asiastar родственна концерну Weichai и сейчас бодро взялась за российский автобусный рынок, ее присутствие на фестивале — лишнее тому подтверждение. Электробус с ночной зарядкой получил центральный электромотор, литий-железо-фосфатные (LFP) тяговые батареи емкостью 422 кВт·ч.



ГУП «Пассажиравтотранс» возьмет эту машину в тестовую эксплуатацию.

ДОСТУПНЫЙ, БЫСТРЫЙ И КОМФОРТНЫЙ

В сегменте междугородних и туристических автобусов силовая установка по-прежнему строится на основе двигателя внутреннего сгорания. Основные улучшения при смене модельно-

го ряда базируются на создании комфортных условий для дальней поездки. Руководствуясь этим принципом, компания «Русбизнесавто», традиционный участник «ТранспортФеста», представила в этом году обновление линейки средних туристических автобусов Higer.

Модель Higer KLQ 6812 KQ длиной 8,2 м рассчитана на 29 пассажиров и не имеет аналогов среди поставщиков из Китая. Она пришла на смену Higer KLQ 6826Q, который продается в России с 2011 го-

да и регулярно модернизируется. Новинка оснащена 4,5-литровым дизелем Cummins ISDe 200 50 мощностью 200 л. с. и 6-ступенчатой коробкой передач Fast Gear. В Higer KLQ 6812 KQ увеличен багажный отсек — до 2,7 м³, а в два топливных бака вмещается 260 л против 220 л у предшественника. Салон отличается удобством, приятным внешним видом и располагает всеми необходимыми атрибутами для дальних путешествий.

Вторая новинка — 9,4-метровый «турист» Higer KLQ 6952 KQA —





4



5

призвана заменить своего предшественника — Higer KLQ 6928Q. Ее отличает удлиненный на 320 мм кузов, который позволил увеличить салон до 39 мест с комфортом для пассажиров. Объем багажного отделения вырос до 4,3 м³. Опционально предлагается компоновка салона на 35 и 37 мест. По желанию заказчика — множество опций, увеличивающих комфорт пассажиров и эксплуатации, в том числе холодильник в передней панели. Топливный бак вмещает 260 л. Машина оборудована двигателем Cummins, механической коробкой Fast Gear и электромагнитным ретардером.

Стоит добавить, что обе новинки оснащены ABS, ESP, ASR, а также всеми необходимыми системами пассивной безопасности. Материалы, которые используются в отделке, не имеют посторонних запахов, не являются аллергенными и полностью соответствуют требованиям безопасности, предъявляемым в России.

О планах на этот год рассказал управляющий розничными продажами пассажирской техники компании «Русбизнесавто» Владимир Жуков: «Наши клиенты, которые знают автобусы Higer из старой линейки, давно просили их обновить и сделать ряд улучшений. Наконец, мы учли все пожелания, сделали максимум и даже больше. Собранный портфель предзаказов уже позволяет рассчитывать на очень хорошие продажи по итогам года. По крайней мере результат будет намного лучше, чем это было у старой модели».

Кроме того, «Русбизнесавто» привезла на выставку зарекомендовавший себя туристический автобус Higer KLQ 6128 LQ на 51–55 мест. Он имеет длину более 12 м, багажное отделение — 10,5 м³ и оснащен дизельным двигателем

1. Туристический King Long XMQ6129Y с обновленным интерьером и расширенным набором опций.
2. Трамваи — традиционные участники «ТранспортФеста»: слева — «Невский», справа — ВКМ Т811.
3–4. В ретропарке участвовала 321 единица техники.
5. Деловая программа была посвящена вопросам транспортной отрасли.

Cummins мощностью 375 л. с. По завершении фестиваля выставочный экземпляр останется в Петербурге и поступит в распоряжение ГУП «Пассажиравтотранс». Тестовая эксплуатация новинки продлится два месяца, по результатам Higer KLQ 6128 LQ может пополнить парк «Пассажиравтотранса» для постоянной работы в Санкт-Петербурге.

Компания «Транспортный центр» представила пригородный/междугородный автобус Yutong 6127 HQ длиной 12,3 м увеличенной пассажироместности: 56 посадочных мест плюс одно место гида и шесть мест для пассажиров, едущих стоя. Лайнер является симбиозом классического «туриста» и междугороднего «челнока», объединив в себе все лучшее из каждой категории. Представленная комплектация соответствует стандарту перевозки маломобильных пассажиров «Доступная среда». В автобусе установлен автоматический механизм для подъема пассажиров на инвалидной коляске.

Компания Sotrans представила на этом фестивале новую модель автобуса Golden Dragon 6129 Navigator. Это флагманский туристический лайнер длиной 12,3 м на 53 пассажира плюс место для гида.

«ТранспортФест» стал дебютной площадкой для белорусского автобуса Avior. Туристическая машина на 29 пассажиров изготовлена на белорусском предприятии на базе китайского шасси Ankaï в оригинальном кузове. Эргономичные сиденья с высокой спинкой имеют регулировку наклона, складывающиеся подлокотники и трехточечные ремни безопасности, а каждое место оснащено индивидуальной подсветкой и USB-выходом, что позволит

пассажирам с комфортом переносить даже самые длительные поездки. На борту предусмотрена мини-кухня с холодильником и бойлером, DVD/MP3-магнитола с 20-дюймовым потолочным дисплеем. Машина длиной 8,4 м, колесной базой 4,75 м оснащена двигателем Weichai WP4.1 мощностью 170 л. с. и пятиступенчатой механической КП Fast Gear. Объем топливного бака — 100 л. «Авиор» может быть исполнен в различных версиях: туристической, междугородней, пригородной, а также по индивидуальному заказу. Все версии омологированы в соответствии с Техническим регламентом Таможенного Союза.

МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

Двухдневная деловая программа фестиваля была посвящена вопросам транспортной отрасли. Основными темами обсуждения стали: сохранение историко-культурного наследия отрасли, перспективы проектирования отечественных транспортных средств, расширения использования экологически чистого транспорта, а также вопросы профессиональной ориентации и кадров для транспортной отрасли.

В завершающий день фестиваля на Васильевском острове вице-губернатор Санкт-Петербурга Кирилл Поляков дал старт крупнейшему в России международному параду ретроавтотранспорта. В мероприятиях парада приняла участие 321 единица исторической техники из частных коллекций и музеев транспортных компаний. 321 единица ретроавтотехники является символической цифрой в честь 321-летия Санкт-Петербурга в 2024 году.



ШЕСТЬ НА ШЕСТЬ

МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ТОНАР» ПРОДОЛЖАЕТ УВЕРЕННО РАЗВИВАТЬ НАПРАВЛЕНИЕ ВНЕДОРОЖНЫХ ШАРНИРНО-СОЧЛЕНЕННЫХ САМОСВАЛОВ. ЗАКАЗЧИКИ ПОЛУЧИЛИ ПЕРВУЮ ПАРТИЮ «ТОНАР Т-35», А НОВЕЙШИЙ Т-45 ЗАВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ЭТАП ИСПЫТАНИЙ > КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ > ФОТО АВТОРА

На просторах бывшего Союза разработками шарнирно-сочлененных самосвалов занимались многие предприятия, но нигде дело не продвинулось дальше опытных образцов. Нигде, кроме как на Машиностроительном заводе «Тонар»! Партия из шести первых серийных «Тонар-7507» грузоподъемностью 35 тонн, также известных под обозначением «Тонар Т-35», в апреле отправилась заказчику в Калининградскую область. И этот же заказчик вскоре получит еще одну партию из нескольких таких самосвалов. Одновременно завершены зимние эксплуатационные испытания шарнирно-сочлененного самосвала «Тонар-7508», он же «Тонар Т-45», рассчитанного на перевозку уже 45 тонн груза. Они проходили в Якутии, в компании «АЛРОСА», которой тот же «Тонар» недавно поставил 28 сверхтяжелых трехзвенных автопоездов для перевозки алмазосодержащей руды.

Испытывали «Тонар Т-45» в лютые якутские морозы, когда температура опускалась ниже -50 °С. Самосвал выдер-

жал проверку успешно, но не обошлось без ряда замечаний, ради выявления которых такие испытания, собственно, и проводят. Конструкторы завода сработали оперативно: уже в конце весны потенциальным заказчикам представили второй опытный экземпляр Т-45, в котором устранили выявленные проблемы.

Первым делом следует уточнить, что «АЛРОСА» использовала «Тонар Т-45», в том числе на непривычных для него работах. Как правило, такие самосвалы действуют на сложно-пересеченной местности, в основном при прокладке дорог или при подготовке площадок под разработку месторождений. А вот «АЛРОСА» решила опробовать «Тонар Т-45» в качестве карьерного самосвала. В результате ему пришлось преодолевать затяжные подъемы, а главное — спуски, когда тормоза работают с более высокой нагрузкой. Учитывая этот опыт, у второго экземпляра «Тонар Т-45» было решено оборудовать дисковыми тормозными механизмами не только первый и второй, но еще и тре-

тий мост. А раз так — выросли требования к системе их охлаждения, в результате пришлось увеличить ее радиаторный блок, установленный за кабиной.

Чтобы повысить эффективность торможения на продолжительных спусках, одновременно снизив перегрев и износ колесных тормозов, конструкторы приняли решение применить на «Тонар Т-45» коробку передач, дополненную трансмиссионным тормозом, так называемым ретардером. В результате длина силового агрегата несколько увеличилась. По указанной причине разработчикам пришлось на три десятка сантиметров удлинить самосвалу «нос». И теперь, в зависимости от условий применения, завод будет предлагать шарнирно-сочлененные самосвалы в варианте как с ретардером, так и без него.

Поскольку расположенный перед кабиной моторный отсек стал длиннее, появилась возможность разместить в его нижней части аккумуляторы: лючок для доступа к ним можно увидеть рядом



1. Второй опытный образец Т-45. Гидроцилиндры самосвала теперь отечественного производства.
2. Серийный Т-35 на сборочной линии.
3. Интерьер кабины Т-45 стал более современным.
4. Мосты и раздаточную коробку самосвала «Тонар» изготавливает самостоятельно.
5. Новая гидропневматическая передняя подвеска.



с горловиной топливного бака. Это удачное решение, поскольку прежде аккумуляторы стояли в кабине, и перед ее подъемом их нужно было снимать. Интересно, что у первых шарнирно-сочлененных самосвалов завода устройство для подъема кабины было гидравлическим, а теперь у него электрический привод. Кроме того, появилась возможность запустить двигатель самосвала, даже если его кабина находится в поднятом положении.

У первого «Тонар Т-45» кабина была установлена на собственной пневмоподвеске. Но испытания показали, что во время движения по пересеченной местности ее сильно раскачивает. Поэтому, по примеру шарнирно-сочлененных самосвалов других марок, у второго экземпляра «Тонар Т-45» кабину жестко закрепили на раме. Но при этом сделали мягче переднюю подвеску. Прежде в ней, как и в подвеске двух других мостов, использовали резиновые элементы, такие же, как у тяжелых самосвальных полуприцепов «Тонар». Подобная подвеска неприхотлива, долговечна и вынослива, но не слишком мягкая. Поэтому ее заменили на гидропневматическую подвеску, обеспечивающую более высокую плавность хода. Опорные стойки для нее поставляет российская компания «Ростар».

У выпускаемых заводом шарнирно-сочлененных самосвалов появились и другие новые российские поставщики комплектующих. Прежде самосвалы «обували» в импортные шины, теперь же их поставляет «Белшина». Вместо зарубежных колесных дисков ставят челябинские. В гидравлическую систему внедрили отечественные гидрораспределитель и гидроцилиндры подъема кузова и поворота узла сочленения. За неимением оте-

чественных аналогов гидромеханическая коробка-автомат у самосвала китайская, а вот его мосты и раздаточную коробку «Тонар» делает сам. Часть их деталей, например, литые и некоторые шестерни, завод заказывает у партнеров, а другие освоил на собственном производстве.

В этом году «Тонар Т-45» пройдет в компании «АЛРОСА» летние испытания, после чего станет доступным для заказчиков. 

FAW ORUX КАК САМОСВАЛ

Одним из новых направлений бизнеса Машиностроительного завода «Тонар» стало предложение полуприцепов в составе автопоезда. То есть, вместе с седельным тягачом. Для этого «Тонар» вывел на рынок тягачи FAW Orux, конструкция и комплектация которых специально адаптирована к нашим условиям эксплуатации. Теперь в проект включены еще и самосвалы под тем же брендом. «Тонар» предложил их модификации с колесной формулой 6x4 и 8x4. Четырехосная модификация с 34-кубовым кузовом задней разгрузки уже представлена заказчикам. Этот самосвал снаряженной массой 20 тонн оборудован задними мостами с допустимой нагрузкой 15 тонн каждый. В моторном отсеке — 460-сильный дизель Xichai в паре с 12-ступенчатой коробкой передач Fast Gear.





МОБИЛЬНЫЕ «ПРИЛОЖЕНИЯ»

«АВТОПАРК» ВМЕСТЕ С ЦЕНТРОСОЮЗОМ РФ ПРОДОЛЖАЕТ ПРИНИМАТЬ ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ ВО ВСЕРОССИЙСКОМ КОНКУРСЕ «ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ — 2024». НАПОМНИМ, В ШЕСТИ НОМИНАЦИЯХ МЫ ОПРЕДЕЛИМ ЛУЧШИЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ. НАШ СЕГОДНЯШНИЙ РАССКАЗ О ТОМ, ЧТО В ТЕКУЩЕМ ГОДУ ПРЕДЛОЖИЛА КОМПАНИЯ «МОБИТРАК» > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА

Конкурс направлен на привлечение внимания предпринимательского сообщества страны к дальнейшей популяризации формата мобильной торговли. Всегда интересно посмотреть, что предлагают отечественные производители автолавок и специализированных прицепов в деле обеспечения жителей удаленных или малонаселенных пунктов товарами и продуктами первой необходимости.

Традиционно новые решения производители специализированного подвижного состава обкатывают на российских профильных выставках, таких как Food Expo или «Неделя российского ритейла».

Компания «Мобитрак» в этом году представила новый мобильный торговый объект на базе «Газель NN». Взяв за основу один из самых массовых развозных легких грузовиков, мобильному торговому цен-

тру добавили дисковые тормозные механизмы на всех колесах. Чтобы добиться плавности хода, заднюю ось сделали с элементами пневмоподвески. В кабине появились сиденья, обшитые алькантарой, а запуск двигателя, как и положено современному автомобилю, здесь с кнопки. Мотор и шестиступенчатая МКП остались без изменений, но главное — торговая надстройка: зона кухни составляет 13,5 м³. Большое панорамное окно фургона, который выполнен в фирменном обтекаемом стиле (никаких прямых углов), в длину достигает 4700 мм. Фургон снабжен тремя большими клик-панелями для рекламы или меню. Холодильные и морозильные камеры рассчитаны на 1500 л. Получившийся автомобиль можно приспособить под любые задачи: от фудтрака, как на фото, до передвижных магазинов, мобильных лаборато-

1. Пункт выдачи заказов выполнен на базе известной модели, Mобitruck MT-8.
2. Площадь ПВЗ составляет 60 м², включая в себя примерочную, склад под хранение заказов и рабочее место для персонала.
3. Прицеп можно подключать к внешним сетям электропитания, рассчитанным на 220/380 В, или генератору.
4. Компания «Мобитрак» представила новый мобильный торговый объект, который сделан на базе «Газель NN».

рий или офисов. В длину любой вариант для функционирования мобильного бизнеса самой широкой направленности не превышает 8400 мм. Самое главное, что управлять таким специализированным автомобилем можно, имея водительскую категорию В. Для удобства водителя, мобильный офис, автолавка или ресторан оборудованы полностью светодиодными фарами головного света. Также есть камера заднего вида, ее картинка выводится на отдельный монитор.

Другой новинкой предприятия стал первый мобильный офис выдачи заказов известного российского интернет-магазина. Пункт выполнен на базе знакомой модели, MT-8. Дышло прицепа имеет V-образную форму. Ось с резиножгутовой подвеской выдерживает нагрузку до 1800 кг. Общая грузоподъемность мобильного



1



2



4



5

5. Дышло прицепа имеет V-образную форму. Ось с резино-жгутовой подвеской выдерживает нагрузку до 1800 кг.
6. Яркий пример прицепа «Мобитрак» под продажу самых разных продуктов, включая рыбу.



3

высокий уровень автономности прицепа позволит добраться до любого населенного пункта. Исполнение прицепа предполагает круглогодичное использование модели благодаря обогревателю, теплым полам, тепловой

завесе, а также кондиционеру. О других участниках конкурса «Лидер мобильной торговли — 2024» мы расскажем в следующих выпусках журнала.

пункта выдачи заказов — 3600 кг. Площадь ПВЗ составляет 60 м², включая комфортную примерочную, склад под хранение заказов и рабочее место для персонала пункта. Внутренняя облицовка стен и потолка выполнена из нержавеющей стали AISI 430, толщина — не менее 0,5 мм. Пирог пола прицепа слоеный: рифленый алюминий 1,5 мм, подложка 4 мм, затем ламинированная фанера 12 мм. Утепление пола составляет 50 мм, а утепление стен сделано с применением негорючего материала. Корпус прицепа выполнен так, что исключает образование мостиков холода. Новую модель прицепа можно подключать к внешним сетям электроснабжения, рассчитанным на 220/380 В, или внешнему генератору через специальный щиток с блоком разъемов. Компания-производитель утверждает, что



6



ДОРОГУ ОСИЛИТ ЕДУЩИЙ

МЗ «ТОНАР» ПОКАЗАЛ ШИРОКОЙ ПУБЛИКЕ НОВОЕ ПРОЧТЕНИЕ ВЕРСИЙ ПОЛУПРИЦЕПА-РЕФРИЖЕРАТОРА R3-13N И ШТОРНОЙ МОДЕЛИ K4-U > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА

Грузооборот в стране, если брать его автомобильную составляющую, во многом зиждется на магистральных перевозках. В силу известных обстоятельств, рассчитывать сегодня на новые модели для ведения такого бизнеса по адекватным ценам можно в одном случае — если они сделаны российскими заводами. МЗ «Тонар» в середине мая текущего года показал, чем он стал богат в плане магистральной техники.

РОДИНА, ЗНАЙ!

Доклад о состоянии дел генеральный директор завода Денис Кривцов начал с того, что упомянул: «Стены нового зала заседаний «Тонара» еще помнят недавнее посещение предприятия премьер-министром страны». На традиционный день открытых дверей завод обычно приглашает и эксплуатантов своей техники, и новых заказчиков, так что упоминание о визите на предприятие самого премьера публика восприняла

благоговейно. Потом пошла статистика. Завод за прошлый год показал рост продаж на 46%, а всего «Тонар» сумел удержать за собой 40% российского рынка полуприцепов. Денис Кривцов уточнил, что по изотермическому направлению, производство в Ликино-Дулево показало прирост на 78%, а по контейнеровозам — на 80%! Самый скромный рост пришелся на тентованные полуприцепы подмосковной марки — 42%. Дело в том, что выпуск «шторников»

1. Холодильное оборудование — преимущественно марки Carrier.
2. У контейнеровоза «Тонар-К4U» уменьшена ширина задней площадки.
3. Снаряженная масса была 6200 кг, теперь — 5940 кг. Максимальная грузоподъемность контейнеровоза составила 44 000 кг.
4. FAW Oгyx вызвал большой интерес.
5. К 76 сварочным роботам добавится новый комплекс по сварке рам.

активно освоили другие российские предприятия. Этого нельзя сказать о полуприцепах-контейнеровозах. По подсчетам заводских маркетологов, если в прошлом году все отечественные заводы изготовили их порядка 1348 штук, то «Тонар» отгрузил 2431 контейнеровоз, а всего предприятие выпустило в 2023 году 48 200 полуприцепов. В скором времени к 76 сварочным роботам добавится новый комплекс по сварке рам, состоящий из 12 роботов. Всего же в текущем году на заводе появится 20 роботизированных «рук», для чего потребуются новые производственные площади. К концу года планируется сдать дополнительные 14 900 м², а общая площадь производства, где выпускают полуприцепы с тонаровским логотипом достигнет почти 46 га.

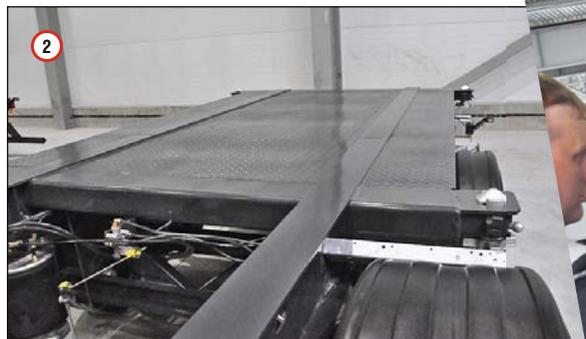
ВСЕМУ «ГОЛОВА»

Исторически повелось, что машиностроительный завод «Тонар» не забывает и о тягачах. Понятие

«сцепка», когда клиент получает по одному адресу тягач и прицеп одновременно, на «Тонаре» стали предлагать не вчера. Ранее на заводе даже выпускали седельный тягач «Тонар-6423» с колесной формулой 6x4, и это был свой, а не заимствованный вариант машины. Причем произошло это не в самые спокойные времена, а в кризис 2009 года. Затем был освоен выпуск сверхтяжелого автопоезда «Тонар-7502». Сейчас в гамме присутствует сочлененный самосвал «Тонар Т-35» полной массой 65 тонн. Однако все это выходит за рамки магистральной техники. Видимо, завод этот фактор учел, и когда два года назад привычные иностранные тягачи «уехали» из России, спустя год предложил отечественному рынку свой вариант — FAW Oгyx. Производство модели наладили в Китае, при этом исходный FAW JH6, на основе которого построена российская версия, переделали, оборудовав грузовик другим силовым агрегатом.

РЕФРИЖЕРАТОРНЫХ ДЕЛ МАСТЕРА

Рама у новой версии полуприцепа-рефрижератора оцинкованная. Изготовленный из сэндвич-панелей кузов вмещает 33 европалеты. Холодильное оборудование — Carrier, или установят любое из того, что доступно на рынке. Другая изюминка предприятия — выпуск изотермической версии полуприцепа R3-13D с двухъярусной загрузкой, для чего в кузове установили российские алюминиевые профили. Был переработан инструментальный ящик: теперь он сделан из оцинкованной стали. Корзина для запасного колеса тоже из оцинковки, а пластиковые крылья стали российского производства, раньше их приобретали в Италии. Другим более весомым вкладом в импортозамещение в скором времени станет установка на рефрижераторы



1. Шторно-бортовой полуприцеп «Тонар ТЗ-13К» грузоподъемностью 38 080 кг.
2. Пластиковые крылья стали российскими, раньше их приобретали в Италии.
3. Топливный бак для холодильного агрегата сделан на «Тонаре».
4. «Шторник» «Тонар ТЗ-13К» оснащен новым типом передней стенки. Она не сварная, а центральный щит набран из алюминиевого профиля.
5. К 76 сварочным роботам добавится новый комплекс по сварке рам.
6. Производственные площади завода к концу текущего года увеличатся на 14 900 м².

1

холодильных агрегатов российского производства. По словам начальника конструкторского бюро «Тонара» Ивана Прилепина, их будет поставлять группа компании КСК из Мытищ. Для магистральной техники такие холодильные установки предприятие еще не производило, первая ласточка будет готова в этом году. Топливный бак для нее уже сде-

лан. На слишком простецкий вид указателя топлива Иван Прилепин ответил, что это первый шаг, датчик обязательно доработают. А еще новые модели «рефов» и другой магистральной техники начали снабжать переработанным вариантом заднего отбойника — он теперь алюминиевый, сборный, у него иная форма и крепление к раме болтами.

ЧТО ЗА «ШТОРОЙ»?

Следующая новинка — шторно-бортовой полуприцеп «Тонар ТЗ-13К» со сдвижными крышей и боковинами. У него изменился тип сборки передней стенки кузова: центральный щит набран из алюминиевого профиля, благодаря чему конструкция стала легче. Появились универсальные кронштейны крепления корзины



2



3



запасного колеса и новые задние двери. Если раньше у них была облицовка по контуру, то теперь их собирают из алюминиевых панелей и в профиль вставляют уплотнитель. В результате каждая дверь стала легче на 6 кг. Еще крепления воздушных ресиверов стали съемными, это необходимо, чтобы сварочным роботам было сподручнее проваривать раму на стапеле. Пока сделано 10 шторных полуприцепов новой формации.

Что касается контейнеровозов, то рама новой версии стала и прочнее, и легче одновременно. Снаряженная масса уменьшилась с 6200 до 5940 кг, а максимальная грузоподъемность полуприцепа составила 44 000 кг. Транспортное средство позволяет перевозить все виды существующих контейнеров. Основная изюминка новинки кроется в конструкции гусачной части полуприцепа, которая состыкована с основным лонжероном рамы. Сечение лонжерона стало коробчатым, сталь — высокопрочная, с пределом текучести до 700 МПа. Уменьшена ширина задней площадки полуприцепа — погрузчику места для работы все равно достаточно, зато снижена собственная масса контейнера. Традиционно у такой техники первые две оси являются подъемными.

ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

Денис Кривцов рассказал и про ближайшее будущее предприятия. Если брать автомобильную составляющую, то рынок ждет среднетоннажное шасси

Tiger VN6 4x2 массой 10 и 12 тонн. Судя по доработке FAW Oryx, эти машины до российских реалий эксплуатации тоже доведут силами заводских инженеров, а на базе трехосного шасси FAW Oryx планируют выпустить контейнеровозы и зерновозы. Осей с маркировкой «Тонар» уже выпущено более 200 тыс. единиц с допустимой нагрузкой от 9 до 25 тонн, тормозную и пневматическую системы завод локализовал благодаря кооперации с компанией VIE, ее интересы в стране представляет компания «Восток — тормозные системы», марка ТСР. Вскоре будет введен в строй новый пресс для производства сэндвич-панелей, что позволит нарастить выпуск изотермических кузовов в два раза, плюс завод ждет дальнейшая роботизация основного производства.

«ТОНАР R3-13N»

Габариты	14 128/2600/2616 мм
Снаряженная масса	7760 кг
Полная масса	38 080 кг
Объем кузова	87 м ³
Количество палет	33
Высота сцепного шкворня	1150 мм
Подвеска	зависимая, на продольных упругих рычагах
Нагрузка на колесную тележку	27 000 кг
Количество осей	3

«ТОНАР T3-13K»

Габариты	14 074/2705/2550 мм
Снаряженная масса	7300 кг
Полная масса	38 300 кг
Объем кузова	92 м ³
Погрузочная высота	1254 мм
Нагрузка на колесную тележку	27 000 кг
Количество осей	3





«ВСЕ ЧЕТКО ПО ИНСТРУКЦИИ»

UMG WL30 > **ПОСТАВЩИК:** КОМПАНИЯ UMG > **ЭКСПЛУАТАЦИОННИК:** ООО «ТЕРМИНАЛ КОНТЕЙНЕР ЛОГИСТИК» (ТКЛ)
> **ДАТА ПОСТАНОВКИ ПОД НАБЛЮДЕНИЕ:** НОЯБРЬ 2023 ГОДА

ИМЕННО ТАКОЙ ФРАЗОЙ АЛЕКСЕЙ ВАНИН, ОПЕРАТОР ТРЕХТОННОГО ФРОНТАЛЬНОГО ПОГРУЗЧИКА, ОЦЕНИЛ СОСТОЯНИЕ ВВЕРЕННОЙ ЕМУ МАШИНЫ ПОСЛЕ ШЕСТИ МЕСЯЦЕВ ЭКСПЛУАТАЦИИ. ПРОДОЛЖАЕМ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ПЕРВЫМ СЕРИЙНЫМ ОБРАЗЦОМ МОДЕЛИ UMG WL30, ПРОДАННОЙ КЛИЕНТУ > **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ** > **ФОТО АВТОРА**

На этот раз я ждал встречи с фронтальным погрузчиком WL30 с особым интересом. В феврале, во время моего первого визита к эксплуатационнику, новенькая машина была задействована в уборке снега и, судя по отзывам, справлялась с этим весьма успешно. А какую работу она выполняет сейчас?

Сверкающая оранжевой краской на ярком солнце техника ожидала меня у стопки порожних контейнеров. На летний

период основная работа у погрузчика — отсыпка дорожного покрытия щебнем и выравнивание ям. Для справки: терминал ТКЛ занимает площадь 7 га. Задача оператора — следить, чтобы дорожное покрытие было ровным везде. На терминал то и дело заезжают контейнеровозы. Чистота дороги обеспечивает оперативность погрузки или разгрузки контейнеров. Специалистам это хорошо известно. Нередко погрузчику приходится

работать за пределами технологической площадки и выезжать на дороги общего пользования. Характеристики UMG WL30 это позволяют: его ширина 2300 мм не превышает разрешенный габарит.

Изначально планировалось на лето оснастить машину подметальной щеткой. Тем более, что компания UMG такую опцию для своих погрузчиков предлагает. Но затем от этого проекта отказались: здешний трактор

МТЗ «Беларус» уже имеет такую щетку и вполне справляется со своей задачей.

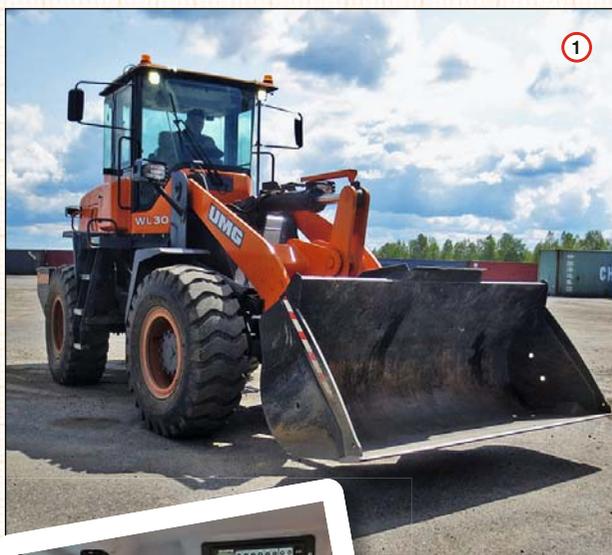
Стоит ли говорить, что наш подопечный летом переведен на облегченный режим работы? Это вряд ли. Уже в ближайшее время у WL30 прибавится функционала: он будет перемещать контейнеры по площадке и перегружать их содержимое. «Будем оснащать погрузчик вилами, чтобы он мог поднимать и опускать контейнеры. Сейчас для этого мы используем кран, а у погрузчика будет больше возможностей», — рассказал управляющий терминалом ТКЛ Павел Крупышев.

Наработка фронтального погрузчика — 450 моточасов. На машине уже было проведено большое регламентное ТО с заменой масла в двигателе, трансмиссии и мостах. Обслуживание выполнялось выездной бригадой компании СЦ «Крандиагностика», которая является официальным дилером UMG. Работа заняла шесть часов.

Ежедневное обслуживание — смазку пресс-масленок — по регламенту рекомендуется делать каждые 15 моточасов. Но оператор занимается этим чаще. «Смазываю при первой возможности, у меня хватает на это вре-

1. На лето основная работа у погрузчика — отсыпка дорожного покрытия щебнем и выравнивание ям.
2. Оператор Алексей Ванин осматривает моторный отсек.
3. Вентилятор и кондиционер теперь будут востребованы.
4. Задние фонари размещены внутри бампера.





мени», — говорит Алексей Ванин.

Отвечая на вопрос, были ли замечания по машине за последнее время, Алексей отшутился: «Ничего особенного не было за последние три месяца. До колес даже не дотрагивались». Последнее, видимо, касалось шин. Напомним, самой оператор сетовал, что шины подходят для работы на стройплощадке, а не на снегу.

Модель WL30 — 3-тонная версия фронтальных погрузчиков UMG, который, как и 5-тонная версия, выпускается на заводе «Челябинские строительно-дорожные машины». Оснащенная 125-сильным дизелем Weichai WP6G 125E201, двухступенчатой гидромеханической КП и дисковыми

ми тормозами машина адресована в первую очередь коммунальным службам — у нее наилучший баланс между универсальностью, ценовой доступностью и рабочими характеристиками. Например, высота подъема стрелы по ковшу превышает 5 м, высота выгрузки — 3,2 м. Гидросистема рабочего оборудования питается tandemным насосом, который создает давление до 180 бар. Это позволяет без труда поднимать полный ковш, легко осуществляя его выгрузку. В отличие от многих импортных аналогов, погрузчик UMG WL30 полностью соответствует российскому регламенту как по тормозной системе, так и по кабине. 

ПАВЕЛ КРУПИШЕВ УПРАВЛЯЮЩИЙ ТЕРМИНАЛОМ ТКЛ

Наш терминал недавно начал оказывать услуги по перегрузке контейнеров и получил разрешение на работу с грузными контейнерами. В связи с расширением спектра услуг есть планы приобрести вилы для погрузчика и устанавливать их вместо ковша. Вилы универсальные, они могут как сами контейнеры, так и груз на паллетах забирать, чтобы перегрузить этот груз, например, в автомобиль. А вот щетку, как планировалось ранее, покупать не будем. Такая щетка имеется на тракторе МТЗ. По погрузчику UMG WL30 у нас замечаний нет. Машина проходит регулярное обслуживание силами выездной бригады компании-поставщика.



АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР СЦ «КРАНДИАГНОСТИКА»

Для технического обслуживания погрузчика UMG WL30 на объект выезжает сервисная бригада со всем необходимым инструментом и запчастями. В качестве «технички» у нас используется фургон Ford Transit, полностью укомплектованный для проведения ремонта и технического обслуживания данного транспортного средства, а также автокранов и прочей спецтехники. Мы являемся дистрибьютором по отечественным кранам, а также по кранам-манипуляторам нескольких зарубежных марок. Машина техпомощи нужна для выездного ремонта на объекте. У наших клиентов такая услуга достаточно востребована. С запчастями на UMG WL30 все в порядке: мы получаем их с завода.

С технической документацией на машину тоже разобрались. На WL30 достаточно простая гидравлика и по электрике здесь все в упрощенном варианте. Но если вдруг проблема возникнет, мы как дилер можем отправить запрос непосредственно на завод-изготовитель. В целом погрузчик UMG WL30 — машина неплохая, не стыдно продавать. А еще замечу, что любое своевременное техническое обслуживание машины дешевле простоя и внепланового ремонта.



ДАнные по эксплуатации

Режим работы	ежедневный
Наработка, машино-часы	450
Расход топлива, л/ч	6
Количество проведенных ТО	1
Стоимость ТО (с учетом выезда бригады), руб.	100 000



ИНВЕСТИРУЮТ В ПРОИЗВОДСТВО

Власти Новосибирской области до конца года выделяют участок, на котором начнется строительство завода грузовых автомобилей. Объем инвестиций в проект составил почти 20 млрд рублей. Инвестиционный проект «Новосибирский автозавод грузового транспорта» с общим объемом инвестиций 19,9 млрд рублей был одобрен на заседании совета по инвестициям Новосибирской области, сообщает ТАСС со ссылкой на и. о. министра экономического развития региона Виталия Шовтака. Планируется, что завод будет выпускать широкую линейку грузового автотранспорта полной массой от 2 до 15 тонн. Первую модель — пятитонный грузовик — планируется выпустить в 2027 году.

Предприятие будет строиться в два этапа. На первом — планируется сборка из отечественных и зарубежных комплектующих. Предполагается создание цехов по производству рам, кабин и сборочный цех. На втором этапе производственная линия будет расширена, на территории завода появятся новые цеха для производства собственных комплектующих. При выходе на проектные мощности на заводе будут работать более 2 тыс. человек. К 2029 году планируемая выручка — около 23 млрд рублей. Компания получила разрешение на выпуск серии автомобилей более 500 машин в год.

БОЛЬШЕ ТЫСЯЧИ СИЛ

Ярославский моторный завод «Автодизель» разработал двигатель повышенной мощности ЯМЗ-855. Это новый 12-цилиндровый V-образный дизель размерностью цилиндра 140x140 мм и рабочим объемом 25,9 л. Двигатель имеет турбонаддув с промежуточным охлаждением наддувочного воздуха, жидкостную систему охлаждения и непосредственный впрыск топлива. Номинальная мощность дизельного двигателя ЯМЗ-855 составляет 1054 л. с., максимальный крутящий момент — 4300 Нм, степень сжатия — 16. Двигатель оснащен современной аккумуляторной системой подачи топлива Common Rail. Ресурс дизеля достигает 50 000 моточасов. Дизельными двигателями ЯМЗ-855 будут комплектоваться карьерные самосвалы, промышленные тракторы, бульдозеры, а также современные дизель-генераторные и насосные установки.

Премьера ЯМЗ-855 состоялась на выставке COMvex, где «Автодизель» также продемонстрировал новый 6-цилиндровый газовый двигатель ЯМЗ-537 CNG объемом 7,7 л. В отличие от дизельных двигателей этой же серии, новинка имеет пониженную до 11 степень сжатия. Диапазон мощности газовых двигателей ЯМЗ-537 CNG — от 210 до 300 л. с., максимальный крутящий момент — от 830 до 1250 Нм. В качестве топлива для газовых двигателей ЯМЗ используется сжатый природный газ.



РЕЦЕПТ ОХЛАЖДЕНИЯ

Компания «Тосол-Синтез» представила на выставке СТО Expo антифриз со сниженной электропроводностью — Felix Evolt. Новый продукт разработан специально для электромобилей и автомобилей с гибридной силовой установкой. Карбоксилатная охлаждающая жидкость сине-зеленого цвета обладает увеличенным ресурсом эксплуатации (250 000 км), повышенной термостабильностью и теплопроводностью, обеспечивает быстрый прогрев двигателя при отрицательных температурах окружающего воздуха до -45°C , исключает возможность образования накипи и отложений, благодаря высоким смазывающим свойствам продлевает срок службы помпы, термостата, радиатора в 1,5 раза. Felix Evolt соответствует требованиям автопроизводителей Evolute, Tesla, Audi, JAC, Nissan, VW, Chery и международным стандартам ASTM D 3306, ASTM D 4985. В настоящее время ведется омологация для применения на электробусах КАМАЗ.

Еще одна новинка «Тосол-Синтеза», представленная на выставке СТО Expo, — охлаждающая жидкость для китайских автомобилей Felix Dragon. Профессиональный карбоксилатный антифриз с увеличенным ресурсом эксплуатации (тип OAT) используется для конвейерной заливки на автомобили Sollers и проходит омологацию на АВТОВАЗе для совместных российско-китайских проектов.



ПОДТВЕРДИЛИ СООТВЕТСТВИЕ

Компания Rolf Lubricants получила одобрения крупнейшей производительной грузовых двигателей и трансмиссий на свои линейки высоко-технологичных масел для коммерческой и специальной техники.

Моторные масла Rolf Krafton P5 U 10W-40 и Krafton M5 U 15W-40 одобрены Cummins — одной из крупнейших международных компаний, занимающейся разработкой, производством и продажей дизельных и газовых двигателей, генераторных установок и комплектующих. Официальное одобрение компании-производителя техники означает, что масла Rolf обеспечивают эффективную защиту двигателей Cummins, предназначенных для коммерческого транспорта и специальной техники.

Масла Rolf Transmission M5 A-LS 80W-90 и Rolf ATF III получили допуски ZF — ведущего производителя трансмиссий на мировом рынке. Также масло Rolf ATF III G подтвердило соответствие требованиям MAN по спецификациям 339 Z1 и 339 V1.



СМОТРИТЕ В СПЕЦИФИКАЦИЮ

Марка LubriGuard в лице авторизованного дистрибьютора «Лубри Групп» представила на выставке СТО Экспо моторное масло LubriGuard Fleetmax CK 15W-40. Это первое и единственное моторное масло в России, соответствующее новой спецификации для китайских грузовиков China D1. Полусинтетическое моторное масло высшей категории по классификации API CK-4 для современных тяжело нагруженных дизельных двигателей большого объема, оснащенных системами доочистки отработанных газов (EGR, DPF, SCR, CAT и др.). Композиция премиальных базовых масел высшей степени очистки и пакет Low SAPS присадок последнего поколения обеспечивают устойчивость масла к преждевременному окислению и увеличению вязкости при продленных интервалах замены, защищая двигатель от ускоренного износа. Наряду с дизельными двигателями масло Fleetmax CK 15W-40 может применяться в бензиновых двигателях легкового и коммерческого транспорта в смешанных парках техники, где требуется соответствие моторного масла категории API SN или более ранним категориям.



ИЗ ТУРЦИИ — В РОССИЮ

В России начались продажи рефрижераторных полуприцепов Yildiz Treyler. Премьера техники турецкой марки состоялась на выставке COMvex. Уже в этом году дистрибьютор намерен реализовать в России до 500 единиц техники.

Yildiz Treyler комплектует свои рефрижераторные полуприцепы сэндвич-панелями, изготовленными из высокопрочного пластика, армированного стекловолокном (технология GRP — Glass Reinforced Polyester). В результате достигается наиболее низкий коэффициент теплопроводности 0,35 Вт/м·К при допустимом — 0,4 Вт/м·К. Для сравнения: показатель теплопроводности у сэндвич-панелей с лакированным металлом — 0,384 Вт/м·К.

Завод Yildiz Treyler производит продукцию по полному циклу и в настоящее время является одним из немногих предприятий в мире, обладающих уникальной GRP-технологией литья высокопрочного пластика на современном автоматическом оборудовании. Используемый в рефрижераторных полуприцепах Yildiz Treyler пластик имеет толщину внешнего слоя стенки 2,8 мм, внутреннего — 2,2 мм. В качестве наполнителя сэндвич-панелей используется пенополиуретан плотностью 42 г/м³. Шасси сварной конструкции из высокопрочной стали S700MC отличается увеличенным запасом прочности. Полуприцеп Yildiz Treyler длиной 13,6 м вмещает до 33 европалет при одноуровневой загрузке. Общая длина полуприцепа в трехосном исполнении — 13,6 м, ширина — 2,6 м, внутренняя высота — 2,65 м.

НАЗВАНЫ САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ

Согласно статистике «СберЛизинга», полуприцеп марки «Тонар» стал самым популярным видом полуприцепов по итогам 2023 года. В общей сложности за год было оформлено в лизинг более 650 полуприцепов данной марки на 2,8 млрд рублей. Самые востребованные «Тонары» — полуприцепы-контейнеровозы, зерновозы и самосвальные.

Самый дорогой «Тонар» — рефрижератор стоимостью 9,7 млн рублей. Примерно каждый десятый «Тонар» — это полуприцеп рефрижераторного типа. Наряду с брендом «Тонар», топ-3 по итогам года формирует продукция ПАО «Туймазинский завод автобетоновозов» и калининградского Grunwald.

В целом в прошлом году наибольшей популярностью пользовались следующие виды полуприцепов: контейнеровозы, шторно-бортовые, зерновозы, рефрижераторы, бортовые. Самый дорогой прицеп, предоставленный в лизинг в 2023 году, — четырехосный низкорамный трал серии «Рапид» завода «Тверьстроймаш». Сумма лизинговой сделки по нему составила 19,6 млн рублей. Трал предназначен для грузоперевозок техники, машин, строительных вагонов и сборных домов.





АВТОМИР В ДЕТАЛЯХ

Так уж сложилось, что российские специализированные выставки — это не про передовые инновации. Это про текущее состояние рынка и происходящие на нем процессы. Достаточно молодой проект СТО Ехро полностью соответствует этой концепции.

Международная выставка запчастей, послепродажного обслуживания и сервиса СТО Ехро проводится второй раз. Несмотря на то, что выставка проходит одновременно с крупными мероприятиями в области комтранса и спецтехники СТТ Ехро и COMvex, ее интересы простираются гораздо дальше этой сферы. Претендуя на лавры MIMS, много лет назад застолбившей за собой тему автокомпонентов, ТО и ремонта, СТО Ехро хочет охватить абсолютно всю индустрию послепродажного обслуживания, включая и коммерческий транспорт, и легковые автомобили.

В этом контексте она вступает в откровенную конкуренцию и с «Интеравто», также далеко не первый год проводимой в «Крокус Экспо», но в другие сроки. Однако это ни капли не смущает организаторов, отважно ринувшихся в бой. Очевидно, что выставка уверенно движется к достижению поставленной цели, представляя публике действительно заслуживающую внимания экспозицию.

Правда, основную ее часть, порядка 60–65%, занимают только автозапчасти. Из оставшихся 35–40% около половины отдано маслам и техническим жидкостям. Поэтому на оборот-

дование, расходники, аксессуары, телематику и IT-решения приходится совсем мало. Но тем не менее они есть, и значит, заявленный охват так или иначе подтверждается. К тому же не пустой звук. В этом году в выставке принимают участие компании из 9 стран: России, Беларуси, Германии, Италии, Китая, Турции, Франции, Южной Кореи и Японии.

Хотя, если всмотреться внимательнее, выяснится, что итальянские и немецкие бренды — это завуалированные проекты российских структур, производимые, скорее всего, в Поднебесной или где-то побли-

зости. Единственный «француз» последние лет пятнадцать — «тунисец». Да и с Японией тоже не все чисто.

Впрочем, международно-го уровня эти обстоятельства не отменяют: Беларусь, Турция, Южная Корея и Китай действительно настоящие.

ТЕПЕРЬ ВСЕ ИНАЧЕ

Беглого осмотра экспозиции достаточно для понимания того, что основная масса крупных игроков отрасли участия в выставке не принимала. Из флагманских дистрибьюторов — разве что Europart, да торгово-закупочный союз Group Auto. И если первый фокусируется исключительно на продукции для комтранса, то второй, наоборот, на легкомоторном сегменте — среди его участников только у единиц есть (и при этом весьма узкий) ассортимент грузовых автозапчастей.

Ни «Форума», ни «Омеги», ни прочих операторов большого бизнеса на СТО Ехро замечено не было. Выставочные площадки заполнили компании среднего размера, в том числе региональные, которые в текущих условиях получили прекрасную



1. Свои новинки представил один из крупнейших дистрибьюторов грузовых автозапчастей.
2. Коллективные экспозиции по-прежнему остаются.
3. Оборудование на выставке было в меньшинстве.
4. Технические жидкости из КНР — новая реальность.
5. За написанными латиницей названиями часто скрываются российские компании.
6. Некоторые южнокорейские производители запчастей все еще работают на российском рынке.
7. На выставке была представлена широкая номенклатура запчастей для комтранса.



возможность заметно повысить свой статус. На самом деле, это наиболее интересный аспект прошедшей выставки.

Ведь все мы знаем какая ситуация сейчас сложилась на рынке запчастей, расходников и оборудования для ремонта грузовой и специальной техники. Западные и японские производители ушли, а отечественные собственными силами заменить их не смогли. Поэтому нам в срочном порядке понадобилась помощь более или менее дружественных стран.

Что это за страны, также известно — это Турция и Китай, где огромное количество производителей. Прежде, не рискуя соперничать с более мощными западными конкурентами, они опасались выходить на наш рынок. Теперь же дорога открыта и свободна. Но есть нюанс — крупные российские дистрибьюторы, привыкшие к определенным стандартам и формам взаимодействия со своими богатыми, но теперь уже бывшими западными партнерами, требуют аналогичных условий от турецких и китайских новобранцев. Им нужны склады, представительство, товарный

кредит, гарантийная и маркетинговая поддержка и прочие условия, которые входящие на рынок иностранные компании в силу своих возможностей, да и будем честными, осторожности, предоставить не могут.

Поэтому взаимопонимания между ними не складывается. В такой ситуации российский «крупняк» делает ставку на собственные торговые марки (вот они, каким-то немислимым образом протиснувшиеся через станционный барьер бренды из недружественных стран). А зарубежные производители обращаются к дистрибьюторам поменьше — они более открыты и гибки, готовы идти на контакт и взваливать на себя значительные издержки.

Вот эта коллаборация, энергично наращиваемая и укрепляющаяся — главная интрига СТО Expo.

НОВЫЕ БРЕНДЫ

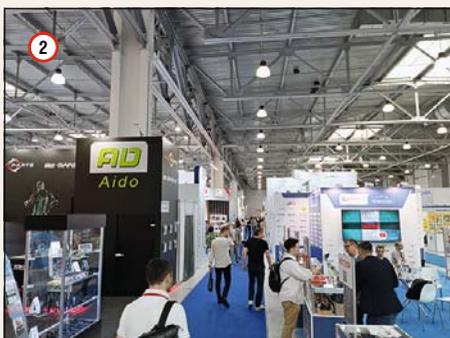
Не стоит думать, что приходящие к нам бренды — производители «второго эшелона». Участвовавшие в СТО Expo, вот только-только появившиеся в России турецкие: Rota,



Teknorot, Asas Filter, китайские: Phoenix, Pinguan Filter, Reach, Huajing — поставщики первичной комплектации и фирменной сбытовой сети мировых автогигантов, как на территории своих стран, так и за рубежом. Они обладают достаточными компетенциями, чтобы выпускать качественную продукцию для сборки и последующего обслуживания широкого диапазона техники, начиная от легкого комтранса и заканчивая машинами специального назначения.

Вот только открывать свои представительства в России, ввиду определенных причин, они не торопятся. У них нет складов, маркетинга, обучения. Лишь запчасти, но во всем запрашиваемом диапазоне и по очень привлекательным ценам.

Входя на рынок довольно осторожно, ведение российских продаж и их поддержку, в том числе гарантийную, они перекладывают на отечественных дистрибьюторов, преимущественно, как уже было



отмечено, среднего размера, часто региональных. И те с радостью берут на себя такую ответственность, поскольку понимают, что это отличный шанс выйти за счет добротного эксклюзива на более высокий уровень.

Их представители отмечают интересную закономерность. Хорошая резина и пластик в Китае все-таки довольно дорогие, поэтому компании, желающие предложить рынку детали с большим их содержанием по невысокой цене, но на приемлемом уровне качества, приобретают такие детали в Турции. А вот все, что связано с металлом, литьем, ковкой,

в Китае умеют делать прекрасно и недорого.

Также в Китае неплохие фрикционные (для тормозных колодок, дисков сцепления и т. д.) и фильтровальные материалы. Причем последние, как говорят специалисты, на поверку оказываются даже лучше, чем в Турции. Дело в том, что в Китае масштабное фильтровальное производство развивается сравнительно недавно. В него вложены огромные деньги, закуплено самое современное оборудование, глобальные производители, такие как Mann+Hummel, Sogefi.

А Турция в этом плане отстает — фабрики работают

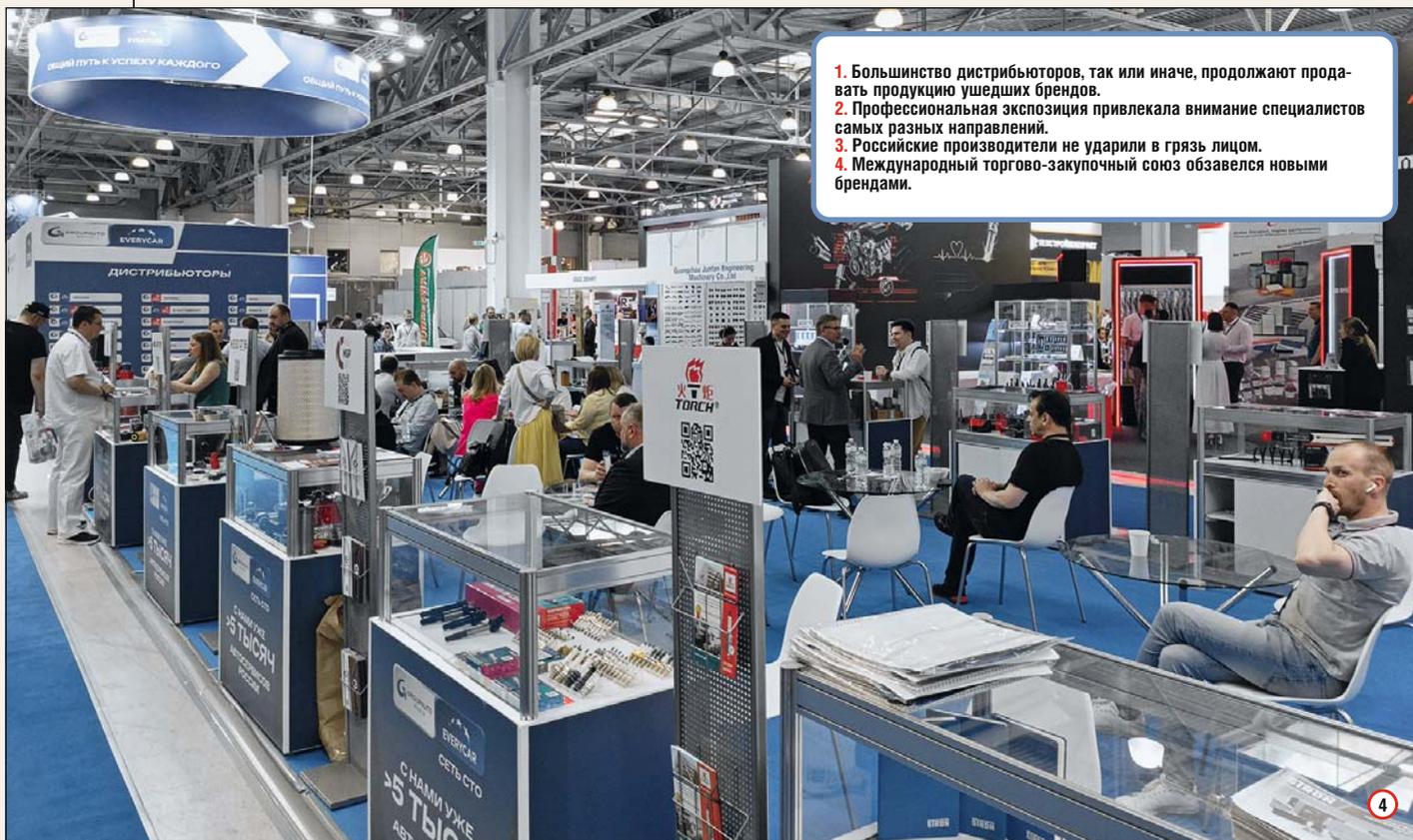
уже десятилетиями, оснащение соответствующее. На выходе получается вполне крепенький качественный продукт, но за передовыми новациями, однозначно, надо обращаться в Китай. Это же характерно и для деталей прецизионной точности изготовления — промышленность КНР изначально ориентировалась на нее, в то время, как турецкая лишь постепенно до нее доходила. И, в конце концов, до нее дошла, но сопоставимые объемы в сопоставимые сроки предоставить не может.

Поэтому, в частности, масляные фильтры для дизельных моторов из Китая в гораздо большей степени, чем турецкие,

соответствуют текущим техническим требованиям. Небольшие игольчатые подшипники, форсунки и инжекторы, датчики и сенсоры — та же самая история. С другой стороны, прокладки, все виды ремней, пневматические и гидравлические изделия рекомендуют закупать в Турции.

АДАПТАЦИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ИГРОКОВ

Отечественные производители в этом отношении во многом подобны турецким. Они способны выпускать достойный продукт, но высокоточные, передовые изделия и даже целые



1. Большинство дистрибьюторов, так или иначе, продолжают продавать продукцию ушедших брендов.
2. Профессиональная экспозиция привлекала внимание специалистов самых разных направлений.
3. Российские производители не ударили в грязь лицом.
4. Международный торгово-закупочный союз обзавелся новыми брендами.



товарные группы, компетенции в которых утеряны, вынуждены заказывать в Поднебесной.

Так, например, отечественные свечи накалывания нам в принципе недоступны. Мы их делать не умеем. Бывший немецкий завод, перешедший не так давно в российскую собственность и ставший «Метеором», специализировался и продолжает специализироваться исключительно на свечах зажигания. А свечи накалывания — это совершенно иная технология, освоение которой в ближайшее время не планируется.

Многие виды датчиков, в том числе отдельные типы лямбда-зондов, датчиков вращения и положения, магнитно-резистивных сенсоров и т. д., мы не можем производить просто потому, что в нашей стране они никогда прежде не выпускались, и этих технологий у нас нет. К тому же у нас нет и минералов, используемых для изготовления чувствительных элементов.

Хотя немало и реальных достижений. Главным образом в сфере импортозамещения. Например, компания Feпох из братской Беларуси активно взялась за комплектование

КАМАЗ К5 отечественными деталями. 9 месяцев потребовалось на то, чтобы изучить и разработать гидроцилиндр подъема кабины, который прежде производил ушедший из России Power-Packer. В итоге инженеры фирмы успешно справились с задачей, буквально предотвратив остановку главного конвейера, и предоставили в распоряжение челнинских автомобилестроителей собственный модуль. Сейчас он уже поставляется на завод. Есть и вариант для вторичного рынка. Аналогичная история, но чуть раньше, произошла и с освоением пневмоамортизаторов для подвески кабины того же КАМАЗ К5 — изделие Feпох заменило узел, выпускавшийся фирмой Vibracoustic.

Понимая, что потребительские акценты смещаются в сторону китайской техники, Feпох осваивает линейку продукции и для нее. Это такие детали, как насосы ГУР, тормозные камеры, рычаги. Те же самые механизмы подъема кабины и пневмоамортизаторы подвески кабины.

Но компании, подобные Feпох, которые сами являются производителями, — в мень-

- 5. Фильтры — одна из самых востребованных товарных групп.
- 6. Наглядность — очевидное преимущество выставки.
- 7. Китайские аналоги немецких деталей двигателя.
- 8-9. Российские «упаковщики» сейчас активно корректируют свою товарную матрицу.

шинстве, более того, они исключение. Большинство наших брендов — это все-таки «упаковщики», заказывающие продукцию за границей.

Сейчас они активно корректируют свою товарную матрицу, включая в нее запчасти на грузовики китайских брендов и расширяют номенклатуру. Это несложно и не займет много времени, поскольку агрегатная база китайских машин очень сильно перекликается с «европейцами» и «американцами». Да, в них стоят вроде как свои двигатели, коробки, оси, редукторы, но все они в большинстве случаев родом из известных Cummins, SAF, BPW и ZF. Только коды позиций иные.

В компании «Шафт» об этом говорят открыто — по сути, львиная доля наполнения их складов не изменилась, детали те же самые, только упаковка на них другая. Скорее всего, они и сделаны на тех же заводах,

с которых когда-то приходили LUK, Valeo, Bosch, Wabco, Meritor и т. п. При этом зачастую расширение ассортимента достигается не за счет физического добавления новой продукции, а благодаря работе с каталогами и правильному подбору кроссов с уже имеющимися позициями.

Так что дефицит запчастей и перебои с поставками нам не грозят. Пообщавшись с участниками СТО Ехро, понимаешь это со всей очевидностью. Склады дистрибьюторов сейчас полностью затарены, китайские и турецкие коллеги поддерживают актуальной номенклатурой, логистика и платежи отработаны — в таких условиях бизнес может чувствовать себя абсолютно спокойно. Это, пожалуй, основной вывод, который стоит сделать из посещения выставки.

Михаил Калинин
Фото автора



МИР ТЕХНИЧЕСКИХ ИДЕЙ

ВОТ УЖЕ МНОГО ЛЕТ Я ЗАНИМАЮСЬ ИСТОРИЕЙ ПАРОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ТРАКТОРОВ. НЕ ОГРАНИЧИВАЯСЬ ЛЕНИНСКОЙ БИБЛИОТЕКОЙ, АРХИВАМИ И ТЕМАТИЧЕСКИМИ САЙТАМИ, ПО ВОЗМОЖНОСТИ ПОСЕЩАЮ АВТОМОБИЛЬНЫЕ МУЗЕИ РАЗНЫХ СТРАН

› ЮРИЙ БУЦКИЙ › ФОТО АВТОРА И ИЗ АРХИВОВ

В апреле этого года исполнилась моя давняя мечта: я побывал в Музее американских инноваций Генри Форда. Как известно, музей этот находится в городке Дирборн в 20 км к западу от Детройта.

Стало банальным говорить, что Детройт умер, и там уже нет былого автомобильного величия, да и преступность высокая. Наверное, это справедливо, американцам виднее. Но важно другое — музей Форда существует и работает! Приехал, купил билет и забыл обо всем на два-три дня.





УВИДЕТЬ В МУЗЕЕ ФОРДА

Прежде чем перейти к главной теме: безрельсовому паровому транспорту, давайте ознакомимся с основной экспозицией. Это необходимо для погружения в атмосферу музея.

Перед нами открывается целый мир идей, технических решений и уникальных экспонатов. Автомобили, самолеты, железнодорожные локомотивы, стационарные двигатели, гигантские электрические генераторы, сельскохозяйственные машины и механизмы, инсталляции различных эпизодов американской истории.

Начать осмотр логично с автомобилей Ford. Их в музее много, практически весь модельный ряд, начиная со знаменитого Ford Model T. Это понятно, имя и положение обязывает.

Но в залах стоят не только детища Генри Форда. Вот лимузин Lincoln 1972 года выпуска. На нем ездил Рональд Рейган. Президентских лимузинов в музее несколько, и каждый заслуживает отдельного рассказа.

Многое было в истории Америки: и рабство, и гражданская война, и борьба за равные права. В музее стоит автобус, в котором 1 декабря 1955 года чернокожая американка Роза Луиза Паркс отказалась уступить место белому пассажиру. Ее поступок дал мощный импульс для борьбы с расовой сегрегацией.

Кстати, о самом автобусе, но уже с технической точки зрения. Перед нами — GMC Yellow Coach TDE с дизелем и электрической трансмиссией. Эта модель помогла советским конструкторам создать автобус ЗИС-154 с аналогичным силовым агрегатом.

А теперь перейдем в очередной зал — технологический. Как в начале прошлого века обрабатывали блоки цилиндров? Чтобы понять это, познакомимся с верти-

кально-фрезерным станком Ingersoll 1912 года, прадедушкой станков современных.

Задача станка такова. Из литейки приходят новые блоки. Надо отфрезеровать две плоскости — привалочную для ГБЦ и нижнюю для поддона картера.

Вроде все просто, но блоков много! Это же для конвейера, где собирают массовый Ford Model T. Коль так, будем размещать на подвижном столе три блока в ряд и фрезеровать их одновременно тремя фрезами. Но рядов здесь пять, в результате за один проход стола фрезеровал 15 блоков цилиндров. Согласитесь, неплохо для начала прошлого века.

Как работал станок? В те времена под потолком цеха размещали длинный вал со множеством шкивов. Вал вращала паровая машина (позже ее сменило электричество). Далее через ременный привод вращение передавалось на шкив конкретного станка.

Кроме станка Ingersoll в музее представлено сверлильное, токарное, шлифовальное и прочее оборудование. С помощью этого хозяйства Генри Форд внедрил систему производства, позволившую выпускать недорогие массовые автомобили. В итоге Ford Motor Company захватила 50% американского рынка.



1. Легкий трактор Aultman & Taylor, 1886 год.
2. В музее представлен почти весь модельный ряд автомобилей Ford. Перед нами — Ford Model T.
3. Президентский лимузин Lincoln Рональда Рейгана 1972 года выпуска.
4. Автобус GMC Yellow Coach TDE с дизелем и электрической трансмиссией. Дизель и генератор размещались в задней части кузова, а тяговый электродвигатель находился под полом.
5. Есть в музее и зал авиации. Открывает его Douglas DC-3.
6. И куда же без железных дорог! Гигантский паровоз Allegheny Locomotive класса H-8. Он был разработан для перевозки тяжелых поездов по крутым склонам гор Аллегейни.
7. Фрезерный станок Ingersoll для обработки плоскостей блоков цилиндров.
8. Знаменитый музей Генри Форда.



А еще в музее есть зал изделий из стекла, стенды игрушек, миниатюрных моделей автомобилей, оружия (огромное панно с американскими револьверами, от ковбойских до современных) и многое-многое другое.

ПАР НА ПОЛЯХ И ФЕРМАХ

А теперь любимая моя тема. Паровые автомобили и тракторы были широко распространены в начале XX века. Они строились, продавались и работали. Разумеется, музей Форда не мог обойти эти вехи истории транспорта.

Рассказать о всей паровой экспозиции в одной статье невозможно, поэтому остановимся лишь на некоторых экспонатах. Вот легкий трактор Aultman & Taylor выпуска 1886 года. Он «питался» дровами или углем, перемещался

от фермы к ферме и обеспечивал энергией молотилки и другие сельскохозяйственные орудия. Работали такие тракторы вплоть до 30-х годов.

Проходим дальше и видим другой трактор — паровой исполин марки Avery, выпущенный в 1916 году. Его масса — 23 т, а мощность — 30 л. с., что по тем временам немало.

Конструкция Avery оригинальна: его паровая машина расположена внизу на раме. Такая компоновка называется Undertype — нижняя. А вот английские паровые тракторы имели, как правило, верхнюю компоновку Overtypе, когда паровая машина размещалась на котле.

Схема Undertypе оказалась выгоднее. Во-первых, на котел не передавались нагрузки от работающей паровой машины. Во-вторых, у такой громадины важно было опустить центр тяжести, и машина на раме этому способствовала. А размеры Avery действительно впечатляющие — задние колеса выше человеческого роста.

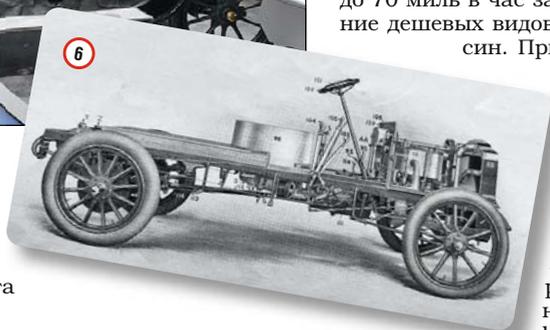
А еще в тракторе Avery поражает «первобытная» механика. Вот механизм поворота. Никаких гидро-, пневмо- или электроусилителей. А машинист легко вращает рулевое колесо! Сам видел на паровых ралли. Но вращает интенсивно, очень интенсивно. А дальше это вращение передается через редукторы — цепочку шестерен с подобранными передаточными числами.

Первый редуктор расположен в кабине (будке). Далее — длинный вал вдоль корпуса. Коническая зубчатая передача, и вот продольная ось сменилась на поперечную. Потом идет пара цилиндрических шестерен и пара «винт-гайка».





Гайка с кареткой движется вдоль поперечной оси, а вместе с ней перемещается шкворень, заставляя поворачивать передние колеса. На фотографии эта механика хорошо видна.



ПО ДОРОГАМ СО СВИСТОМ

Распрощаемся с тракторами и обратимся к паровым автомобилям. Вот у стены стоит изящный легковой стимкар. Это White Model G 1907 года выпуска.

Американская фирма «Уайт Мотор Компани» (White Motor Company) обратилась к энергии пара еще в 1898 году, а первые паровые автомобили построила в октябре 1900-го. Но продавать их стали лишь в апреле 1901 года после тщательного тестирования. Причина проста: фирма славилась своими швейными машинками и не хотела рисковать, как-то никак новая продукция...

Потом продажи автомобилей все же стартовали. Покупатели заинтересовались новинкой, фирма быстро отреагировала. Машины стали выпускать серийно, как легковые модели, так и небольшие фургоны.

А в июле 1905 года гоночный паровой автомобиль «Священный Билли» под управлением Уэбба Джея установил рекорд скорости — 73,75 миль в час (118,69 км/ч). Надо ли объяснять, как это повлияло на покупательский спрос!

В биографии «Уайт Мотор Компани» есть и президентская страничка — в буквальном смысле. Даже две! Во-первых, в 1907 году Теодор Рузвельт разрешил охране сопровождать свой конный экипаж на автомобиле. Этим автомобилем стал White. Во-вторых, в 1909 году только что избранный президент Уильям Говард Тафт превратил конюшни Белого дома в гараж и велел купить сразу четыре автомобиля: два бензиновых, один электрический и один паровой White.

Уильям Тафт стал первым президентом, пересевшим из конного экипажа в автомобиль. Причем его любимцем был именно White. В Heritage Museums and Gardens, где хранится президентская машина, рассказывают, что охрана пугала надоедливых фотокорреспондентов струей пара. Возможно, это шутка, но назойливость папарацци — истинная правда.

Президент Тафт твердо верил, что автомобиль — это будущее Америки. Он призывал Конгресс пропагандировать автомобиль в американском обществе, создать условия для автовладельцев, выделять средства на развитие дорог. Все это способствовало быстрой автомобилизации Соединенных Штатов.

«Уайт Мотор Компани» строила свои паровики до января 1911 года, после чего перешла на автомобили с двигателями внутреннего сгорания. Всего было выпущено около 10 000 стимкаров White.

В музее есть еще один паровой легковой автомобиль — Doble Model E 1924 года. Эта модель считается

вершиной американского парового автомобилестроения. Четырехцилиндровый компаунд с клапанным парораспределением и кулисой Стефенсона, парогенератор со змеевиком из цельной трубки длиной 175 м — это все о Model E.

Современников поражали характеристики автомобиля. Вот что сообщают источники тех лет: запуск парогенератора за 30 секунд, скорость — 90 миль в час, разгон до 70 миль в час за 10 секунд. Добавим сюда применение дешевых видов нефтяного топлива, включая керосин. При этом расход горючего сопоставим с потреблением дорогого бензина у «одноклассников» с двигателем внутреннего сгорания. И движение в тишине и без вибраций, поскольку на скорости 70 миль в час двигатель делает всего 900 об/мин.

С 1922 по 1925 год было выпущено 24 автомобиля Model E с различными типами кузова, от родстера до лимузина. Да, совсем немного, но это вина конструктора и владельца фирмы — он оказался плохим бизнесменом, сделав ставку на эксклюзивность в ущерб доступности и массовости своих стимкаров.

Интересно сравнить автомобили White и Doble. Они принадлежат к разным поколениям американской паровой школы, но как нельзя лучше иллюстрируют ее развитие.

Оба автомобиля имели легкие бойлеры, работающие на нефтяном топливе, но White запускался («поджигался») долго, по некоторым данным — от 10 до 20 мин. В процессе разогрева надо было следить за подачей топлива и воды и по необходимости регулировать их. А Doble, как уже говорилось, запускался менее чем за минуту и ручных регулировок не требовал.

Паровой двигатель White имел мощность 15 л. с., и сам автомобиль двигался вальяжно и неторопливо. А Doble развивал мощность до 120 л. с. и легко обгонял бензиновые автомобили своего времени.

Компоновки автомобилей существенно различались. Смотрим на схемы. У White бойлер располагался под сиденьями, паровая машина — под капотом, а к ведущим задним колесам тянулся длинный карданный вал.

У Doble бойлер переехал под капот, а паровая машина объединилась с дифференциалом и задним мостом. Это решение позволило избавиться от громоздкой трансмиссии, но существенно увеличило длину паропроводов.

Иными словами, в каждой схеме были свои преимущества и недостатки, а конструкторы экспериментировали с разными вариантами. Так, фирма American Steamer строила стимкары, в которых паросиловая установка (котел и паровая машина) размещались под капотом, а привод был карданным. Некоторые компании использовали цепную трансмиссию, особенно в ранних моделях. Всего же в Америке насчитывалось более восьмидесяти компаний, выпускавших легковые паровые автомобили. Самые крупные и известные — Doble, Locomobile, Stanley и White.

Паровые автомобили и тракторы первой трети XX века упорно боролись с бензиновыми и дизельными конкурентами, подстегивая технический прогресс. Поэтому в беседах и публикациях я всегда подчеркиваю: они заслужили свою долю славы.

1. На месте привычного радиатора находится конденсатор пара.
2. Вершина парового автомобилестроения — Doble Model E 1924 года.
3. Размеры трактора Avery поражают — задние колеса выше человеческого роста.
4. Механизм поворота Avery. Никаких гидро- и пневмоусилителей, только цепочка редукторов.
5. Настоящая жемчужина музея — паровой автомобиль White Model G 1907 года. Гармоничная машина с красивым кузовом.
6. Анатомия White. Под сиденьями — бойлер, под капотом — паровой двигатель, ведущие колеса — задние, трансмиссия — карданный вал. Коробка передач не требуется.

СЕМЬДЕСЯТ ЛЕТ ДВИЖЕНИЯ

ВНЕДОРОЖНОЕ АВТОСТРОЕНИЕ — СФЕРА, ГДЕ ПРЕВОСХОДСТВО ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ МЫСЛИ НАД ЗАРУБЕЖНОЙ ОЧЕВИДНО. ВЕСОМУЮ ЛЕПТУ В ДОСТИЖЕНИЕ ПЕРЕДОВЫХ ПОЗИЦИЙ ВНЕСЛО СПЕЦИАЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ЗИЛА, С МОМЕНТА ОСНОВАНИЯ КОТОРОГО МИНУЛО 70 ЛЕТ

› ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ › ФОТО ИЗ АРХИВА АВТОРА

В июле 1954 года на Заводе им. Сталина было организовано Специальное конструкторское бюро. В то время оборонное производство остро нуждалась в колесных машинах высокой проходимости. Коллектив возглавил выдающийся конструктор-новатор Виталий Андреевич Грачев, инженерная школа которого получила мировое признание.

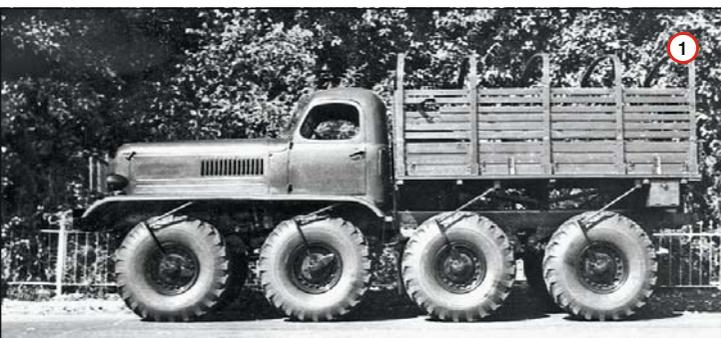
Уже в августе 1955 года на испытания вышел быстходный артиллерийский тягач ЗИС-Э134 с колесной формулой 8x8 или «Макет №1». Его технические особенности — оси, расположенные равномерно по базе, 130-сильный двигатель, гидромеханическая КП, самоблокирующиеся дифференциалы всех мостов, эластичные шины увеличенного профиля с регулируемым давлением воздуха — позволили машине соперничать со средним гусеничным транспортером.

Большое значение инженеры СКБ придавали исследовательским работам. В 1956 году появились ходовые «Макет №2» (8x8) и «Макет №3» (6x6). Они позволили из-

учить взаимодействие движителей с различными грунтами, отработать новые силовые схемы, разработать ряд узлов и агрегатов. Важным достижением явилось создание и внедрение в производство системы регулирования давления воздуха в шинах с подводкой через ступицу колеса и герметизацией при помощи вращающихся уплотнений. Это решение с мировым приоритетом стало принадлежностью всех отечественных внедорожников.

К изюминкам артиллерийского тягача ЗИЛ-134 (8x8), построенного в 1957 году, можно отнести герметичный корпус, 240-сильный двигатель, расположенный позади кабины, независимую торсионную подвеску всех колес, гидромеханическую трансмиссию, самоблокирующиеся дифференциалы, шины 16.00-20 с регулируемым





давлением. Опытные трехосные ЗИЛ-136, ЗИЛ-157Р и ЗИЛ-132 позволили изучить преимущества новых тогда арочных и широкопрофильных шин при движении по слабонесущим грунтам различных типов.

Амфибия ЗИЛ-135Б (8x8) появилась в 1958 году. Машина получила обтекаемый стальной корпус, два двигателя, каждый приводивший колеса своего борта, бездифференциальную схему привода, сближенные средние и разнесенные переднюю и заднюю управляемые оси, колеса которых поворачивались в противоположные стороны, автоматические коробки передач, два водомета и жесткое крепление движителей к корпусу. По такой схеме автомобили еще не строили.

Аналогичное, но не плавающее шасси ЗИЛ-135Е грузоподъемностью 10 тонн для размещения тактической ракеты изготовили в 1960 году. У выпущенного год спустя транспортера ЗИЛ-135К (8x8) колесную базу увеличили до 7,6 м, а двухдвигательную силовую установку (впервые в стране) разместили в переднем свесе, тогда как кабина с обратным наклоном лобового стекла выдерживала ударный импульс стартовой ракеты.

В обеих машинах впервые в СССР для изготовления кабин и топливных баков использовали наполненный стеклопластик, для чего организовали первый в стране производственный участок такого типа.

Модели ЗИЛ-135Л и ЗИЛ-135ЛМ (8x8) от двух предыдущих образцов отличались укороченной базой, упругой подвеской крайних колес и двигателями, размещенными за пластиковой кабиной.

Трехосный внедорожник ЗИЛ-Э167 (1963 год) с равнорасположенными осями, бортовым приводом и колесами диаметром около 1,8 м уверенно преодолевал метровый снег, неглубокие болота, ров шириной 2 м, подъем крутизной 42°. Двигатели размещались сзади, а подвеску имели только передние и задние управляемые колеса. Кабина, пассажирский кузов, облицовка мотоотсека и ободья колес выполнили из стеклопластика.

Бесподвесочная амфибия с бортовым приводом колес ЗИЛ-135П (8x8), созданная в 1965 году, имела несущий стеклопластиковый кузов с отточенными гидродинамическими формами. Двигатели суммарной мощностью 360 л. с. располагались в корме и приводили в действие откидные колонки с винтами. На спокойной воде машина развивала скорость 16,4 км/ч — действующий мировой рекорд для техники данной весовой категории.

На опытном шасси ЗИЛ-135Э, впервые в мире оборудованном восемью двухскоростными мотор-колесами с планетарными редукторами, расположенными поперечно, и двумя двигатель-генераторными установками, вырабатывающими постоянный ток, удалось отработать

вопросы применения электротрансмиссии. Это позволило в 1967 году впервые в мире изготовить действующий макет «135 Ш», оборудованный двумя двигателями ЗИЛ-375Я, передними опорно-поворотными стойками самолетного типа с регулируемой гидропневматической подвеской, электрической следящей системой управления и электромотор-колесами. Машина стала предтечей самоходных платформ особо высокой грузоподъемности для перевозки неделимых грузов.



1. Средний артиллерийский тягач ЗИС-3134 (1955 г.).
2. Экспериментальный ЗИС-3134 «Макет № 2» (1956 г.).
3. Ракетовоз ЗИЛ-135МБ (1962 г.).
4. Снегоболотоход ЗИЛ-3167 (1963 г.).
5. ЗИЛ-135З с электротрансмиссией (1965 г.).



В 1966 году для эвакуации космонавтов и спускаемых аппаратов с места посадки создали поисково-эвакуационную установку ПЭУ-1. Ее массу снизили за счет широкого применения стеклопластиковых кузовных конструкций, а также рамы и картеров агрегатов, выполненных из алюминия. Модель оснащалась стреловым краном, устройством для крепления груза, мощным радионавигационным и связным комплексами. Позже стали выпускать чисто пассажирскую модель ПЭУ-1М. Для полной герметизации подводных агрегатов в них нагнетали воздух под давлением 0,4 атм. За рубежом такое решение появилось через 10–15 лет.

В 1970 году на опытной поисково-эвакуационной амфибии ЗИЛ-5901 (6x6) корпус, кабину, пассажирский салон для космонавтов и врачей выполнили из стеклопластика,

- 1-2. Поисково-эвакуационная установка ПЭУ-1 (1966 г.).
- 3. ЗИЛ-29061 с роторно-винтовым двигателем (1976 г.).
- 4. Макетный образец ЗИЛ-135 МШ (1967 г.).
- 5. ЗИЛ-3906 с пневмокатковым двигателем (1978 г.).

а несущую раму и крановую установку (впервые в СССР) — из алюминия. Машину впервые в мире оснастили открытыми вентиляруемыми дисковыми тормозами, установленными на быстроходных валах трансмиссии. Привод — гидравлический с пневмопружинным стояночным тормозом. Доработанную конструкцию тормозов позже применили на ЗИЛ-4906, ЗИЛ-49061, ЗИЛ-132К, ЗИЛ-4972, ЗИЛ-4973 и ЗИЛ-4975.

Чтобы обеспечить эвакуацию космонавтов на любой местности в СКБ испытали машины с различными типами движителей: пневмокатками (ЗИЛ-132С), лыжно-катковыми движителями конструкции А. М. Авенариуса (ГАЗ-47 АМА), пневмокатковыми гусеницами (ПКЦ-1 и ЗИЛ-3906), шнекороторными (ШН-67, ШН-68, ЗИЛ-4904, ЗИЛ-2906, ЗИЛ-29061).

В 1975 году «родился» поисково-эвакуационный комплекс, включавший амфибии ЗИЛ-4906 (6x6) для транспортировки спускаемого аппарата, вездеход ЗИЛ-49061 (6x6) для перевозки космонавтов и врачей, шнекороторный вездеход ЗИЛ-29061, который впервые в стране на машинах такого типа установили спаренные роторно-поршневые двигатели (ВАЗ-311 и ВАЗ-411) мощностью 70 и 150 л. с.

В СКБ впервые в СССР на колесных амфибиях СКБ ЗИЛ установили реактивные двигатели в качестве ускорителей для преодоления сложных препятствий. Сначала построили ЗИЛ-132П с двигателем ВК-1, а в 1984 году — ПЭУ-1Р с двигателем АИ-25. За счет дополнительной тяги повысили проходимость вездехода во время движения в прибрежной полосе, особенно при выходе из воды на берег. Полученный опыт позволил приступить к созданию ЗИЛ-49061Р для поиска и эвакуации космонавтов с места их приземления. Но до конца эту работу довести не удалось.

В СКБ реализовали и другие интересные проекты. Это испытания автоматизированных автомобильных поездов ЗИЛ-135КП (1969 г.), оснащенных авиационным автопилотом АП-52М, вездеход ЗИЛ-49061ГОТ «Гидроход» (2003 г.) с гидрообъемной трансмиссией, ЗИЛ-131 (1980 г.), задние мосты которого оснастили пневматической регулируемой подвеской. Еще один опытный образец на базе ЗИЛ-131 (1989 г.) для частичной разгрузки ведущих колес оборудовали гибкой подвесной юбкой, закрепленной по периметру, и размещенным в кузове дополнительным мотором, который приводил вентиляторную установку. Работы также велись над бесплатунным двигателем С. Баландина, прицепной и коммунальной техникой, пожарными автомобилями, штабными автобусами, автоэвакуаторами. Вообще в СКБ, за время его существования, создали более 80 опытных и серийных моделей внедорожной техники и оформили 150 изобретений. ■





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



САМОСВАЛЫ С7Н МАХ 6x4 и 8x4

В НАЛИЧИИ!



Мощность двигателя: **480 л. с.**
Объем кузова: **6x4 – 24 м³ | 8x4 – 30 м³**

 **РУСБИЗНЕСАВТО**
АВТОТЕХНИКА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ

НА РЫНКЕ
АВТОТЕХНИКИ
с 1993

**ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ДИСТРИБЬЮТОР**

8 (800) 700-67-50
sinotruk-rba.ru

