



**В** нашей стране Magirus – уважаемая марка автомобилей. Для кого-то это давняя любовь, романтика и пот строительства БАМа, но даже они не знают, что те немецкие грузовики уже в середине 70-х могли бы носить эмблему IVECO. В январе 1975 года отделение компании Magirus-Deutz по выпуску грузовиков вошло в состав корпорации IVECO, и одним из условий немцев было сохранение старой марки. Только спустя несколько лет произошла смена имени. В те годы поставка в СССР более 9 тысяч

грузовиков Magirus помогла и немцам, и итальянцам быстрее оправиться от разразившегося в 1973–1974 годах энергетического кризиса. Спустя годы, ориентируясь на фантастическую надежность Magirus, в Миассе было создано первое в России сборочное производство грузовиков-иномарок, и на конвейер встал именно этот автомобиль. Альянсу, созданному в равных долях на средства УралаАЗа, «IVECO» и «Газпрома», не суждено было заработать в полную силу, но, пройдя вместе со страной сквозь череду перемен,

совместное предприятие выжило и активно развивается. В прошлом году объем производства на СП «ИВЕКО-УралаАЗ» вырос на 86% по сравнению с 2006 годом – до 356 штук. Это, конечно, не те 3600 автомобилей, о которых заявляли в начале 90-х, но и не 22 грузовика, как в год перед дефолтом. При этом СП обеспечено портфелем заказов на несколько месяцев вперед и в нынешнем году ожидают увеличения объемов производства минимум в два раза. А ведь язык не поворачивается сказать, что спрос обусловлен

# УРАЛЬСКИЙ ТРАККЕР

Первое совместное предприятие по производству тяжелых грузовых автомобилей в России «ИВЕКО-УралАЗ» увеличивает объемы производства



низкой ценой. Сравнивая ее с другими отечественными и китайскими грузовиками, получается, что применительно к итальянско-германо-российским грузовикам в общеизвестной потребительской пропорции «цена/качество» на первый план выходит делитель.

Самые востребованные автомобили, производимые СП, – это самосвалы «Урал-Ивеко-6539» с колесной формулой 6x6. В этом году на долю полноприводных грузовиков придется более трех четвертей производственной программы. А самосвалы в России эксплуатиру-

ются повсюду, невзирая на различные климатические и ландшафтные условия. Символично, что производство этих грузовиков налажено именно на родине легендарного армейского вездехода «Урал-375», в Миассе знают, как обеспечить проходимость автомобиля. Интересно, что, несмотря на прошедшие 30 лет после создания холдинга IVECO, конструкторское бюро, занимающееся созданием семейства Trakker и всех полноприводных модификаций, по-прежнему находится в германском Ульме, на бывшем заводе Magirus.

## Двигатель

Начав в 1994 году со сборки снятых к тому времени с производства в Германии полноприводных «носатых» Magirus полной массой 33,5 тонны, СП «ИВЕКО-УралАЗ» с 1998 года выпускало пришедшие им на смену бескапотные грузовики IVECO EuroTrakker. К ним быстро прилипло название «Урал-Траkker». Ныне в Миассе собирают уже IVECO Trakker образца 2004 года, тогда, что бы не путать, итальянцы и убрали из обозначения слово Euro. Автомобили во многом идентичны

У нас российский кузов с импортной гидравликой – лучший вариант не только для самосвалов-иномарок, но и для отечественных грузовиков



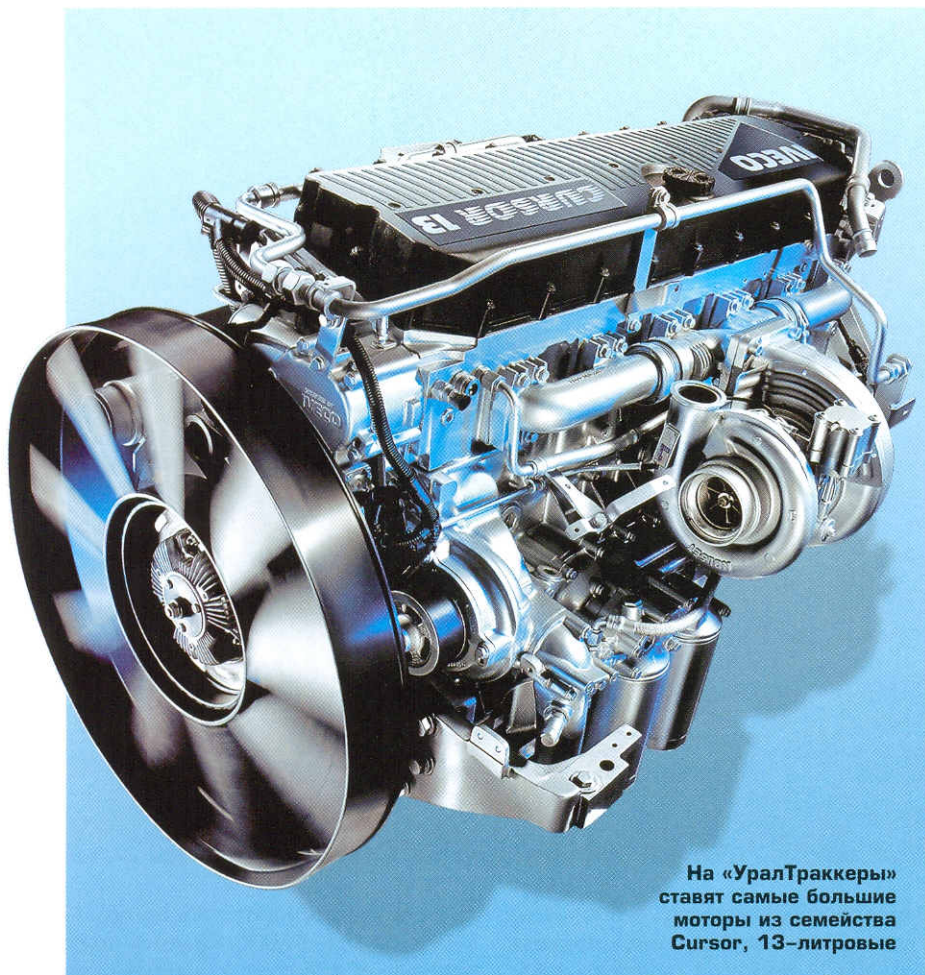
чистокровным «итальянцам», различия связаны или с особенностями поставки комплектующих, или с технологией сборки, или с особенностями эксплуатации грузовиков в России. В первую очередь, это касается двигателей, на наших – моторы «крупнее».

В этом году у семейства двигателей Cursor юбилей – исполняется 10 лет, как IVECO наладил их производство на своем заводе во Франции. Это отлаженные, надежные моторы. У самого маленького Cursor 8 рабочий объем составляет 7,8 литра, при этом в исполнении Евро-3 у него три настройки мощности: 273, 310 и 350 лошадиных сил. Несколько больший по объему мотор Cursor 10, в исполнении Евро-3, минимум, что с него снимают 400 л. с., следующий уровень настройки – 430 лошадиных сил. Cursor 13 – самый молодой двигатель в модельном ряду, его рабочий объем 12,9 литра, и диапазон мощности от 380 до 540 лошадиных сил и развивают крутящий момент от 1800 до 2350 Н.м при 1000–1600,

об/мин. Двигатели для Европы в исполнении Евро-4 и Евро-5 мощнее на 20–30 лошадиных сил. Казалось бы, для 20-тонного самосвала достаточно 8-литрового мотора мощностью в 350 сил, в Европе этим и ограничиваются, однако на «УралТраккер» ставят только Cursor 13, но с самой низкой настройкой – 380 л. с., а значит, сомневаться в их надежности нет причин. Они недогружены работой.

Конструкция всех дизелей Cursor схожа: рядные шестицилиндровые двигатели, с интеркулером и турбонаддувом. Блоки цилиндров отлиты из высокопрочного чугуна, у них повышенная жесткость за счет ажурного литья, общего корпуса коренных крышек коленвала и единой головки блока. Это позволяет моторам IVECO оставаться в числе лидеров по удельной литровой мощности и массе. Стальные коленвалы не лопаются, мокрые гильзы удобны в ремонте, распредвал находится в блоке, а привод ГРМ – со стороны маховика. Благодаря заднему

расположению шестерен возможен отбор мощности для привода вспомогательных агрегатов и гидронасосов. В движении с Cursor 13 можно взять 1 300 Н.м, а на стоянке – 1 800 Н.м. В топливной аппаратуре предпочтение отдали электронно-управляемым насос-форсункам, с давлением распыла 1500–1800 бар. Мощность «добывается» обычным ныне способом: четыре клапана на цилиндр, интеркулер и турбонаддув. Турбокомпрессор фирмы Holset без электронно-управляемого механизма изменения геометрии направляющего аппарата лопаток. Так проще, хотя электроника помогает добиваться высокого давления наддува на оборотах коленвала чуть выше холостого хода. Все двигатели снабжены декомпрессионным моторным тормозом. Управляется он электроникой, срабатывает раньше, чем основная тормозная система и потому бережет колодки. У 13-литрового мотора тормозная мощность составляет около 450 л. с. при 2800 об/мин.



На «УралТракеры» ставят самые большие моторы из семейства Cursor, 13-литровые

Российские эксплуатационники отмечают, что Cursor хороший, надежный мотор. Есть итальянские самосвалы, которые уже набежали по полмиллиона километров в Уренгое, отсыпая дороги к газовым месторождениям. Были проблемы с электронно-управляемыми турбокомпрессорами и насос-форсунками, но не чаще, чем у конкурентов. У нас в самых идеальных условиях насос-форсунки редко ходят более 500–600 тысяч километров, от избытка серы клинят, лютят. Конечно, лучше стараться объезжать стороной подозрительные заправки и не экономить на солярке. Расход топлива во многом зависит от маршрута, загрузки, квалификации водителя, но все равно у машины российской сборки он не будет выше, чем у более родо-витых конкурентов.

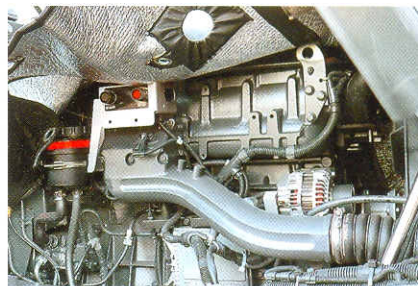
Для «Урал-Ивеко-6539» предусмотрено северное исполнение, которое включает в себя предпусковой подогреватель «Eberspacher» или отечественный ПЖД-12. Кроме того, есть

обогрев аккумуляторов теплым воздухом, топливный фильтр-отстойник с электроподогревом и датчиком воды. Это может быть стандартный «ивековский» или «Serag 2000». Для того чтобы не заморозить мотор в холода, его можно закрыть специальным чехлом – обычно водителям приходится городить самим «попону» из брезента, войлока и старых телогреек. На кабине сбоку установлен воздухозаборник с возможностью забора теплого воздуха зимой из подкапотного пространства, а летом с трехметровой высоты, с уровня крыши. Топливный бак оснащен подогреваемым топливозаборником, и у него увеличен объем до 500 литров. Бак отечественный, производится фирмой «Камтент» из Набережных Челнов.

Заменять масло в двигателях Cursor, эксплуатируемых в Европе, нужно с периодичностью около 100 тысяч километров. В самых последних модификациях, выполняющих нормы Евро-4 и Евро-5, возможно увеличение

### Технические характеристики

Длина, мм	8 330
Ширина, мм	2 550
Высота, мм	3 249
Полная масса, кг	38 500
Масса перевозимого груза, кг	22 500
Объем кузова, м <sup>3</sup>	12,8 или 15
Максимальная скорость, км/ч	85 (с ограничителем)
Двигатель	Cursor 13 (F3B E0681)
Рабочий объем, л	12,88
Мощность л. с. при об/мин	380 при 1 900
Крутящий момент, Н.м при об/мин	1 800 при 1000–1400
Сцепление	Одноступенчатое, диафрагменное, 430 мм
Коробка передач	16-ступенчатая, ZF 16S151
Замедлитель	Моторный декомпрессионный
Ведущие мосты	С планетарными ступичными редукторами
Топливный бак, л	300 или 500
Подвеска	Рессорная
Цена, €, с НДС	125 000



Для работы на Северах мотор накрывают многослойной попоной

пробега до 150 тысяч. Конечно, это относится к магистральным грузовикам и маслам с синтетической основой, на самосвалах, да еще и в России замена необходима при пробеге в 40 тысяч километров.

### Трансмиссия

Обычно на IVECO Trakker ставят одноступенчатое сцепление диаметром 430 мм оттяжного типа. На самосвалах его хватает более чем на 200 тысяч километров, если подцепляют самосвальный прицеп – на 150 тысяч. По нашим меркам, не помешало бы поставить двухдисковое, но в Европе и на самосвалах Trakker устанавливают автоматические электронно-управляемые механические коробки передач ZF EuroTronic, там это сцепление работает без проблем. Доля таких коробок, в сравнении с обычной механикой, у IVECO уже составляет половину и продолжает расти. Конечно, для тяжелой работы в карьерах предлагают классические ГМП Allison с гидротранс-



форматором. Однако в России для оснащения самосвалов какими бы то ни было автоматическими коробками пока подавляющее большинство перевозчиков не созрело. Потому в Миасс для комплектации «УралТраkker» берут 16-ступенчатые коробки ZF 16S151. В сочетании с «ивековской» двухступенчатой раздаткой (она нужна для привода переднего моста) получается 32 передачи – можно легко подобрать нужную передачу под любые условия движения.

Управление КП сделано телескопической тягой – «удочкой», как на МАЗе, просто и надежно. Тросы в управле-

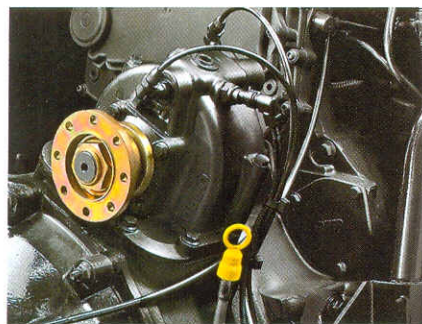
нии хороши, пока целы чехлы, и не грянули морозы. Недостаток привода КП IVECO один – он сделан по схеме 2Н, без блокировки включения пониженного диапазона. Если в движении держать руку на рычаге КП, возможно самопроизвольное включение демультипликатора, в лучшем случае трещит зубьями блокирующая муфта синхронизатора.

В модельном ряду IVECO Trakker есть двух-, трех- и четырехосные модели, полноприводные или только с ведущими задними мостами. Трех-четырехосная схема нужна не только для повышения проходимости, но и

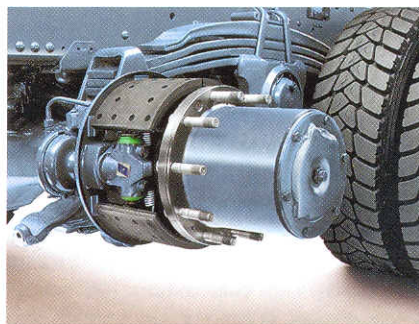
для уменьшения нагрузки на ось. С 2009 года СП «IVECO-УралАЗ» тоже приступает к сборке грузовиков с колесными формулами 8x4 и 8x8. Ведущие мосты на Trakker из Миасса применяют только с планетарными ступичными редукторами, производства IVECO, которые ведут свою родословную именно от мостов Magirus. Они и ныне обладают необходимой надежностью, а также блокировками межосевого и межколесных дифференциалов. Дорожный просвет под картером главной передачи, при условии применения шин 12 R20, составляет 374 мм, а если с шинами 390/95 R22,5, то клиренс составляет 440 миллиметров. Кому надо больше, подсказываем: в Европе есть грузовики Trakker на колесах с посадкой в 24 дюйма. Разница в радиусе колес – в чистом виде увеличение клиренса.

### Ходовая

Раньше готовую раму везли из Ульма, теперь из фирменных заготовок собирают здесь. Так что сомневаться в качестве металла и правильности прочностных расчетов «лестницы» нет причин. Высота профиля лонжеронов



На двигателях Cursor отбор мощности возможен и от шестерен ГРМ



У Trakker ступичные планетарные редукторы с тремя спутниками



**У IVECO Trakker образцовая, для самосвала, конструкция «фасада»: трехэлементный стальной бампер, удобные буксирные крюки, решетки на фарах**

309 мм, ширина полок 80 мм, при толщине 10 миллиметров. Как принято у всех европейских производителей, к лонжеронам рамы кронштейны и траверсы не приклепаны, а собраны на высокопрочных болтах. К сожалению, в России таких пока не производят – приходится даже их везти из Европы. В зависимости от требований заказчика рамы для «УралТраккеров» могут усиливать различными вставками и даже удлинять. Но это если понадобится создать какую-то особую, к примеру, четырехосную модификацию. Прочность рамы и ходовой части, мощный двигатель позволяют использовать автомобиль в составе самосвального автопоезда. Надо только заказать установку буксирного устройства, и это позволит за один рейс перевозить почти на 20 тонн больше.

Задняя подвеска, как и положено на самосвале, балансирная, но интересна тем, что в ней применены отечественные чусовские рессоры. Эксплуатация многих грузовиков-иномарок в России показала, что эти рессоры прочнее импортных, при том, что стоят они в 2,5 раза дешевле. Была задумка и передние рессоры заменить чусовскими, но

пока не вышло. Уменьшить объем обслуживания подвески должны резино-металлические шарниры рессор и реактивных штанг ведущих мостов – их исключили из перечня точек смазки.

Те IVECO Trakker, которые эксплуатируют в Европе, ныне оснащают дисковыми тормозными механизмами впереди и барабанными или дисковыми – на задних мостах. Пока эти веяния еще не перевалили за Уральский хребет, и потому на здешних Trakker стоят только барабаны. Тормозная пневмоаппаратура применяется полностью импортная, потому все соединения на пластмассовых трубках.

Самосвалы могут поставляться как с одинарной, так и с двускатной ошиновкой. Понятно, что одинарная ошиновка, при равной несущей способности, предпочтительнее на бездорожье. Большим уважением у перевозчиков пользуются шины «Кама-Урал» размером 12 R20, их ставят на переднюю ось, а на задние монтируют от КраЗов-болотников.

Однако если нужна большая грузоподъемность, односкатный вариант «УралТраккера» предлагают с шинами «Michelin». При двускатной ошиновке



**Запаска со своей лебедкой. Ее могут поставить на кузов с любой стороны**



**Фаркоп позволит перевезти еще столько же груза на самосвальном прицепе**

перевозчики часто предпочитают отечественные шины размером 12,00-20 или 13R22,5.

### Кабина

Те перевозчики, кто знаком с «Урал-Траккером» прежних лет выпуска, заметят, что кабина стала совсем другой. Несколько лет назад СП «IVECO-Урала3» отказалось от применения кабины «Р» от IVECO TurboStar 80-годов, передав ее на «Уралаз». Там, после некоторого изменения внешнего вида и внутренней отделки, ее серийно ставят на «Уралы» новой дорожной гаммы и, добавив стеклопластиковый капот, пробуют адаптировать на внедорожниках. Что касается автомобилей «Урал-Ивеко», то они получили



**Радиатор снизу прикрыт толстым стальным листом**



В отделке кабины «УралТраккер» ничем не отличается от европейских моделей, но комбинация приборов без цветного жидкокристаллического дисплея



Кнопка «аварийки» на «УралТраккер» надолго останется невостребованной



Комбинация приборов может быть дополнена тахографом

более комфортную и современную кабину «IVECO Stralis». В Миасс из Европы везут отштампованные панели, но, к сожалению, не из оцинкованной стали, а сварка, окраска и окончательная сборка ведется на производстве совместного предприятия. Так получается дешевле, чем покупать у итальянцев готовую. Интересно, что для катафорезного грунтования кабин их везут на расположенный рядом «Уралаз». Такая технология помогает заводу полнее загрузить оборудование, и уж тем более выгодно совместному предприятию. Приобретать СП свою подобную линию просто нерентабельно, объемы не те. Кстати, «УралАЗ» внедрил катафорезное грунтование в технологический процесс почти пять лет назад, обогнав КАМАЗ и МАЗ. При окраске кабины применяют импортные материалы, в основном немецкой фирмы «MIRA». Цвет может быть разным, но базовый «ивековский» – красный. Пластмассовая крыша, как и у грузовиков «IVECO» европейской сборки, остается белой.

Кабина ставится в двух исполнениях: короткая «AD» и «AT» со «спальником». Они схожи с кабинами уста-

навливаемыми на бюджетных IVECO Stralis. Вся внутренняя отделка кабины поставляется из Европы, но теплоизоляция гораздо лучше. Однако панель приборов менее насыщена электроникой, предпочтение отдано стрелочным приборам, здесь подход, как к армейскому грузовику. Но водитель этого самосвала все равно работает в комфортных условиях: есть пневмоподвеска сиденья, обширные регулировки рулевой колонки и кресла, на входе в кабину удобные ступени и поручни. Электроподогрев зеркал входит в стандартную комплектацию, но воздушную «автономку» установят в качестве опции.

### Самосвальная установка

Грузоподъемность самосвала «Урал-ИВЕКО-6539» составляет 20 тонн, но стоит поменять отечественные шины на импортные, и платформа сможет принять дополнительные 2,5 тонны без опаски за перегруз.

На «УралТраккер» устанавливают самосвальные платформы одного из двух типов. Для скальной породы, строительного крупногабаритного мусора – в форме ковша, прямоугольной

формы – для насыпных строительных и сельскохозяйственных грузов. Весь цикл производства кузовов освоен на собственных площадях СП «ИВЕКО-УралАЗ». Для этого было закуплено все необходимое оборудование: гидравлический листогибный пресс, гильотина, мощные сварочные аппараты. Перед покраской платформы, как и положено, ее «обстреливают» в дробеструйной камере. Объем платформы ковшового типа – 12,8 кубов, днище имеет толщину 10 мм, боковые стенки 6 миллиметров. Прямоугольная платформа 15-кубовая, а сталь на два миллиметра тоньше. Как опция на платформу для скального грунта предлагается съемный задний борт. Для тех, кто не верит в прочность российской стали, специалисты СП «ИВЕКО-УралАЗ» могут собрать платформу из итальянских панелей «Cantoni». Подъем платформы обеспечивается гидравликой итальянской фирмы Binotto, но в зависимости от предпочтений заказчика могут заменить ее любой другой. Интересно, что дилеры IVECO на Урале и в Западной Сибири получают шасси европейской сборки и затем устанавливают на них только

платформы, произведенные в Миассе – таково доверие к ним российского представительства IVECO.

Сегодня компанией осуществляются работы по модернизации самосвальных установок, при этом учитываются все пожелания перевозчиков. Если надо, можно с левого борта на правый перенести «запаску». Оптимизируют развесовку автомобиля – кузов немного сместили назад, разгрузив тем самым передний мост на полтонны и продлив жизнь рессорам, шкворням, подшипникам ступиц. Удлинили козырек кузова над кабиной, хотя, конечно, он все равно не в состоянии защитить крышу от случайного падения груза. Специалисты СП в корне изменили способ укрытия тентом ковшовой

платформы. У итальянских кузовов применяется конструкция рулонного типа, с ней тент удобно сворачивать, но тяжело укрывать и натягивать водителю в одиночку. От нее отказались в пользу более понятной и удобной российскому перевозчику системы тросов и роликов. Конструкторы СП работают над созданием 18-кубовой самосвальной платформы для четырехосных автомобилей и кузовов с полукруглым дном. Это позволяет снизить массу платформы и ускоряет сползание глинистого грунта при разгрузке. Существенной переделке подвергли подогрев кузова выхлопными газами. Магистраль по днищу проложили змеевиком-лабиринтом, обеспечив этим более равномерный прогрев платформы. Для потребителей с Яма-



**У IVECO Trakker отличная родословная и отличный дорожный просвет**

ла, порой кувалдой отдалбливающих намерзший к днищу грунт, это вопрос принципиальный.

**Дмитрий Телесников**

Фото Юрий Окулов и IVECO

**Четырехосные  
25-тонные самосвалы  
с колесной формулой  
8x4 и 8x6 – ближайшая  
перспектива  
СП «ИВЕКО-УралАЗ»**

