



# ИТАЛЬЯНЦЫ

В сентябре в Миассе (Челябинская обл., Россия), на совместном российско-итальянском предприятии IVECO-УралАЗ состоялась встреча дилеров IVECO стран Балтии, российского региона и Беларуси. Как рассказал Лембит Корп, директор SIA Mono ITS Latvija, официального дилера IVECO в Латвии, в ходе визита гости ознакомились с заводом и его новыми технологиями, применяемыми в процессе сборки на базе IVECO Trakker большегрузных автомобилей различных модификаций.

## IVECO как основное направление

Заключенное в 1994 году соглашение между российским предприятием «Уральский автомобильный завод» (УралАЗ) и итальянским заводом IVECO группы FIAT предусматривает производство обширной гаммы двух- и трехосных автомобилей IVECO-УралАЗ с колесными формулами 4x2, 6x4 и 6x6.

Согласно утвержденному на 2008 год плану, миасскому предприятию предстоит собрать почти 2000 единиц спецтехники, в том числе самосвалов, лесовозов, седельных тягачей, трубовозов, контейнеровозов и других специальных транспортных средств, предусмотренных для работы в сложных географических и климатических условиях. Агрегатное наполнение машин, изготавливаемых на уральском предприятии, не только соответствует тому, что выпускают на IVECO, но и отражает все изменения, которые итальянская компания вносит в конструкцию своих грузовиков.

## Российская закалка

По словам Л.Корпа, на миасском предприятии работает очень сильная команда инженеров и конструкторов, чьи технологии и новаторские разработки завод IVECO нередко применяет у себя.

**Л.Корп:** «Этот действительно удивительный завод, большой, очень чистый и ухоженный, можно назвать одним из наиболее удач-

ных примеров сотрудничества западного автомобилестроителя с предприятием российской глубинки.

Завод по праву может гордиться своим главным преимуществом — уже упомянутыми ранее высокими технологиями, которые обеспечивают производство специальной техники, используемой в магистральных перевозках, при прокладке газопроводов, на стройках и в местах разработки полезных ископаемых, для вывоза леса, транспортировки контейнеров и прочих тяжелых работ. В цехах IVECO-УралАЗ, кроме сборки, выполняются такие специфические работы, как усиление или удлинение рамы, увеличение колесной базы, замена обычных колес на широкие Michelin, изготовленные специально для российской версии машин IVECO.

Компания IVECO поставляет в Миасс 75% стандартных комплектующих. Особые климатические условия, в которых работают российские IVECO, заставили миасских инженеров-конструкторов отказаться от некоторых европейских запчастей, заменив их собственными разработками, например, низких температур не выдерживали рессоры, изготовленные из европейского металла, поэтому сейчас в общем объеме комплектующих итальянские поставки составляют 75%, а на долю российских поставщиков приходится, соответственно, 25% — это кабины, а также несколько сотен деталей и узлов».

# НА УРАЛЕ

## Машины для льдов и песков

«Если изначально потребительские качества выпускаемых моделей *IVECO-УралА3* были ориентированы на внутренний рынок грузовых перевозок, причем главным образом на ту его часть, которая расположена от Урала до Дальнего Востока, то в последние годы география продаж вышла за пределы российских рубежей, — продолжает Л.Корпа. — На данный момент предприятие получает заказы на поставки *IVECO УралА3*овской сборки в Саудовскую Аравию, Арабские Эмираты, США, Канаду, на Аляску и даже в Арктику, куда одна доставка каждой машины самолетом обходится в сумму свыше 80 тыс. долларов. Обеспечивающие перевозку техники и людей для обслуживания нефтяных скважин миасские *IVECO* не только успешно конкурируют с западноевропейскими аналогами, но и значительно превосходят своих европейских «одноклассников» по надежности и долговечности, например, грузовики *IVECO-УралА3* сохраняют работоспособность при амплитуде температур от  $-50^{\circ}$  до  $+50^{\circ}$ .

Машины, собранные по заказу канадских и американских нефтяных компаний и в соответствии с их специфическими требованиями, оснащаются специальными дугами безопасности, которые предотвращают повреждение кабины при опрокидывании машины на скорости 40 км/час. Вместе с тем, автомобили удовлетворя-

ют современным экологическим стандартам, нормам по уровню шума и вибрациям».

## С полным «прикидом»

По словам Л.Корпа, «...самым эффективным испытанием автомобилей *IVECO-УралА3* является их эксплуатация в реальных условиях — при выполнении разнообразных транспортных и транспортно-технологических работ по большей части на бездорожье. Поэтому оборудование для каждого грузовика конструкторы *IVECO-УралА3* разрабатывают в индивидуальном порядке — в зависимости от тех задач, которые ему предстоит выполнять. Двигатель оснащается предпусковым подогревателем и моторным тормозом-замедлителем. Система питания со стандартным 300-литровым топливным баком имеет обогрев. В свою очередь по желанию заказчика на заводе могут смонтировать 500-литровый бак и вертикальную выхлопную трубу. Обогревателями оснащаются и самосвальные кузова, чтобы при низкой температуре грунт не примерзал к металлу и не портил его.

Особо следует сказать об универсальных дисках колес, обеспечивающих для повышенной проходимости быструю замену двойных колес на одинарные, и наоборот. От заказа зависит и выполнение кабин, которые могут быть выполнены как в дневной, так и в спальняной версии, с двойным остеклением, дополнительным обогревом и проч.

Все перечисленные изменения учитываются при формировании цены машины, которая значительно превышает стоимость российских аналогов. Тем не менее в России продукция *IVECO-УралА3* пользуется хорошим спросом, поэтому приходится считаться с очередями: так, от момента платежа до получения машины заказчиком проходит порядка 5 месяцев.

В этом году президент *IVECO* (группа *FIAT*) одобрил предоставление *IVECO-УралА3* солидной финансовой поддержки с целью увеличения производства сборки специальных автомобилей, поэтому завод в рамках реализации плана перспективного развития приступает к строительству нового сборочного цеха».

## Аэродромная пожарная машина

Динамика и грузоподъемность — сочетание этих важных для аэродромной техники параметров предопределили выбор в пользу шасси *IVECO Trakker*. В качестве основы был использован автомобиль с колесной формулой 6x6, получивший на предприятии *IVECO-УралА3* ряд доработок. Так, по требованию заказчика была увеличена колесная база шасси до 4900 мм, изменены передаточные числа ведущих мостов, применена односкатная ошиновка *Michelin*, смонтированы дополнительные защиты трансмиссии и других элементов автомобиля. На автомобиле установлен двигатель *Cursor* мощностью 380 л.с. (*Euro 3*). ■

