

ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

10.12.2021

На фотографиях — IVECO Trakker, только без эмблемы? Ничего подобного! Грузовики, которые начало производить бывшее совместное предприятие IVECO-AMT в Миассе, теперь лишь похожи на ивековские, причем аббревиатура AMT расшифровывается уже не «Автомобили Миасс Турин»... Об этом — в нашем репортаже.



Ивекозамещение

Федор Лапшин
Фото автора и компании AMT N.V.

В юности мы с друзьями попали в заводской дом культуры, где на стенах висели картины в духе соцреализма. Одна называлась «Чугун идет», другая — «Сталь идет». Тогда мы шутили, что нужны еще две картины — «Снег идет» и «Все ушли». И вот, когда я пишу эту статью, снег идет, а все ушли из России — Mercedes, MAN, Volvo со Сканией... Ну и IVECO, конечно. «Все побежали — и я побегал». Но что делать бывшему совместному предприятию IVECO-AMT, которое начинало свою деятельность как IVECO-УралАЗ? Ведь это полноценный завод, рассчитанный на ежегодное произ-

водство до 5000 грузовиков: тут есть и сварка кабин, и окраска, и даже катафорезная обработка.

С момента зарождения предприятия все планы были связаны с итальянскими партнерами: в Миассе не просто собирали ивековские тяжелые машины, но творчески их дорабатывали и перекрашивали, внося по согласованию с компанией IVECO изменения, которые сама она не предлагает. Мой репортаж, опубликованный в АР №2, 2020, так и назывался: «Итальянцам и не снилось». Тогда я водил могучий самосвал Trakker 8x8, рассчитанный на 40 т груза

(ему в Миассе подкатали тяжелые немецкие мосты Kessler вместо родных ивековских), и опытный газовый тягач Trakker 6x4: заводчане скрестили мощное шасси Траккера с моделью Stralis на метане. Но они, равно как и длиннющие шасси с колесной формулой 10x10, были изюминками производственной гаммы. А в основном предприятие производило более массовые полноприводные самосвалы, сортиментовозы, шасси для пожарных машин и т.д. — и все они, несмотря на изменения в конструкции, легально носили ивековские логотипы и названия.

Больше всего машин, 1200, предприятие выпустило в 2013 году. В 2021-м, несмотря на пандемию, удалось произвести 650 грузовиков. К марту прошлого года здесь сделали последние 107 Траккеров из ивековских машинокомплектов... Но тут итальянцы объявили об уходе из России и выходе из СП. Летом агентство Reuters опубликовало информацию о том, что IVECO, которому в СП принадлежало 33,3%, передает свои акции AMT, несмотря на планы по

10.12.2021



IVECO под снегом — газовый Trakker NP (его я испытывал в 2019-м) и Eurocargo



Самосвалы Trakker с таким дизайном делали в Миассе до 2014 года



Найдите десять отличий: слева IVECO Trakker последнего поколения, справа AMT с китайскими корнями



На стене одного из цехов висит хронология сотрудничества с IVECO. Уже история!

сборке в России в 2022 году 600–700 грузовиков, и «дело тут не в финансах». Кто бы сомневался.

Не умереть с голоду предприятию, которое внезапно осталось без западного партнера, помог контракт на производство обычных китайских самосвалов

JAC N350 6x4: предприятие собрало 66 таких автомобилей из машинокомплектов и установило свои платформы. Но параллельно шла работа над «ивекозамещением».

Прежде всего, теперь компания называется не IVECO-AMT (раньше вто-



Первым «послеивековским» проектом стала сборка самосвалов JAC



В профиль — вылитые IVECO! Но это машины SAIC Hongyan в процессе превращения в AMT N.V.

рая часть означала «Автомобили Миасс Турин»), а AMT N.V. — «Advanced Manufacturing Technology, New Vehicles» — «Передовая производственная технология, новые автомобили».

И знаете, как выглядят эти автомобили? Практически так же, как прежние Траккеры: снаружи можно отличить в основном по фарам другой формы! Дело в том, что отныне за основу взяты машины китайского предприятия SAIC Hongyan, которое еще в 2007 году заключило соглашение с IVECO. О грузовиках этого СП я рассказывал еще в 2015 году, когда российское представительство IVECO начало было их продавать под ивековским брендом. Тогда даже при кратком знакомстве выявились косяки наподобие ненадежной проводки и не-впопад загорающих сигнализаторов на щитке приборов. Неудивительно, что дальше пробной партии в 25 экземпляров дело не пошло.

Однако с тех пор многое изменилось: прежде всего, в 2016-м ивековцы решили сократить свою долю в китайском СП до 12%, затем и вовсе до 7%. Более того, в финансовом отчете концерна SAIC за 2021 год подразделение называется уже не SAIC-IVECO Hongyan, как прежде, а SAIC Hongyan: говорится лишь, что компоненты (кабины и т.д.) делаются «по патентам IVECO». Между тем масштабы производства типично китайские: здесь могут ежегодно производить 120 тысяч грузовиков (в 2020-м — 77,7 тысячи) и 300 тысяч мостов, не считая двигателей, которые выпускает отдельное подразделение.

Похоже, китайцы, получив из Италии технологии вместе с компонентами, обрели свободу! Что и позволило им сейчас беспрепятственно выйти на российский рынок как со своими серийными, но неполноприводными самосвалами, так и с машинокомплектами для AMT. По сути, логистика не изменилась, только раньше машинокомплекты присылала компания IVECO, а теперь — SAIC.

Итак, из Китая в Миасс прибывают для сборки грузовые шасси с кабиной 6x4, а их превращают в полноприводные 6x6. Невооруженным глазом видно, что, по сравнению с 2015 годом, китайское качество улучшилось: окраска хорошая, проводка и шланги проложены аккуратно, алюминиевый бак на 400 л, по словам заводчан, «сделан шикарно». Кабины уже более современные, как у европейского аналога Stralis AS, и не оклеены безграмотными надписями на «китайском русском».

Рама остается родной: твердость стали — 650 МПа, толщина лонжеронов со вставками — 8+4 мм (у Траккеров — 490 МПа и 10 мм плюс миасские усилители). Но и эту раму AMT дополняет усилителями в районе балансира. Кстати, у балансирной тележки IVECO была болезнь — лопалась поперечина, и, чтобы ее вытащить, приходилось разбирать всю заднюю часть шасси. А вот у китайцев поперечина литая, и есть дополнительная труба, которая связывает лонжероны. Задние мосты тоже родные, 16-тонные.

В Миассе машинам изменяют колесную базу, поднимают заднюю тележку... И демонтируют неведущую переднюю ось, подкапывая вместо нее усиленный ведущий мост — китайский HanDe, хотя возможны и другие варианты. Грузоподъемность этого моста — 10 т, но допускается нагрузка до 11,5 т. Передние рессоры остаются прежними, девятитонными, возможна установка и чувовских десяти-тонных: они похожи на ивековские, но короче и жестче. Кстати, клиренс теперь больше, чем у прежних Траккеров.

Понятно, что полный привод требует установки раздаточной коробки: она здесь тоже китайская, Zhuzhou (эта марка входит в группу Weichai). Новые карданные валы от коробки передач к раздатке и от раздатки на передний мост — отечественные КарданВалСервис и Еврокардан. Сама коробка передач — 12-ступенчатая механическая Fast Gear, но возможна установка «робота» и даже полноценного «автомата», тоже из Китая. Кстати, от 16-ступенчатой «механики» китайцы отговорили заводчан, поскольку



По окончании сборки грузовики получают шильдик с обозначением «AMT N.V.» и российским VIN





Идет превращение машин с колесной формулой 6x4 в полноприводные, 6x6



Под кабиной лицензионный двигатель мощностью 480 л.с.



Машины получают передний ведущий мост...



Тут стоят сразу два фильтра с водоотделителем



...«раздатку» Zhuzhou...



Китайская поперечина балансира усилена



...и российские карданы



КУПИ КАМАЗ-5490! С ПРОБЕГОМ



- Б/У АВТОМОБИЛИ КАМАЗ-5490 В СОСТАВЕ АВТОПОЕЗДА
- ПОЛУПРИЦЕПЫ-РЕФРИЖЕРАТОРЫ ТОНАР
- ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ФУРГОНЫ
- ШТОРНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ
- ГАЗОДИЗЕЛЬНАЯ И ДИЗЕЛЬНАЯ МОДИФИКАЦИИ
- ОТЛИЧНОЕ СОСТОЯНИЕ
- 2018-2021 ГГ. ВЫПУСКА
- РАСПОЛОЖЕНИЕ - Г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ, Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, Г. МОСКВА

(8552) 45-27-32, 45-27-33

www.kamaz.ru

www.kamazleasing.ru



Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru

КАМАЗ-ЛИЗИНГ в официальных дилерских центрах ПАО «КАМАЗ» по всей России

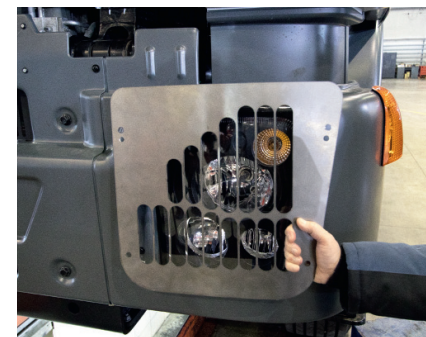
Реклама



Полный привод позволяет похулиганить: в карьере мы покрутили машину с фонтанчиками снега из-под колес



Блок-фары оригинальные: жаль, стекла потеют



В будущем фары получат российскую стальную защиту



Под передним бампером стальная защита, клиренс больше, чем у IVECO

ку она недоработана, а у 12-ступки «ломаться нечему».

Ну а двигатель, как, собственно, и сам автомобиль, лицензионный: он развивает 480 л.с. при рабочем объеме 13 л, оснащен впрыском common rail и отвечает нормам Евро-5, причем без рециркуляции выхлопных газов (EGR), чувствительной к сере в топливе. Радиатор увеличен, поскольку в гамме есть 13-литровые моторы мощностью и 520, и 560 л.с., однако предусмотрена и установка более скромного, 11-литрового двигателя. Позабавили сразу два топливных фильтра-водоотделителя друг рядом с другом: возможно, это перебор, но лучше так, чем ни одного!

Заводчане отмечают, что мотор работает тише аналогичного Курсора

на Тракерах: там пришлось делать полное капсулирование, чтобы уложиться в российские нормы по шуму. Водитель-испытатель, с которым я отправился на новеньком шасси 6x6 в карьер, подтвердил: «с улицы» китайский двигатель действительно тише. Еще миасскому испытателю нравится более резвый отклик на педаль газа и более удобное управление «климатом» в кабине.

Я же скажу: это второй китайский тяжелый грузовик, который впечатлил меня на ходу. Первым был Sitrak, копия МАН, и вот теперь, по сути, копия IVECO — SAIC, превращенный в АМТ. По ощущениям от поездки по карьере и дорогам Миасса — почти «европеец»! Интерьер хоть не такой же, как у Тракера (панель другая, блокировки дифференциалов включаются кнопками, а не круговым селектором), но удобный и добротный. За спиной небольшая спальная полка: можно и отдохнуть, и вещи положить. Есть кондиционер, у правого колена — пультик автономки Webasto. А еще хорошо, что в задней стенке нет популярного у китайцев окошка, от которого тянет холодом.

Дизель, конечно, урчит и вибрирует на холостых, но на то его объем и равен 13 литрам. Грузовик уверенно лазит по заснеженному карьере и хорошо рулится, педали мягкие, есть моторный тормоз, выведенный на подрулевой рычажок. Справа на моторном тоннеле — рычажок «парашюта», тормоза прицепа: этот экземпляр будет с ртимертеновозом. Причем полная масса автопоезда

да, судя по шильдику под передней облицовкой, может достигать 87,5 т, а у автопоездов с седельными тягачами, судя по Одобрению типа, — и вовсе 97,1 т! Главное, чтобы все это было вне дорог общего пользования или со спецразрешением.

Хотя передачи переключаются более «резиново», нежели в коробке ZF у Тракера, особых проблем это не доставляет: я спокойно провёл машину по улицам города через перекрестки и светофоры. Внимания на нас не обращали: IVECO привычны на улицах Миасса, поди отличи! А то, что эмблемы на носу нет, — так, может, еще не поставили или отвалилась... Но в дальнейшем логотип будет своим, с буквами АМТ.

Похоже, «ивекозамещение» удалось, и если последние самосвалы Trakker 6x6 стоили по 15 млн рублей, то за тягач

АМТ N.V. 6x6 просят немногим меньше 11 млн, за самосвал 6x6 — 12 млн.

Кстати, полностью китайские самосвалы SAIC-Hongyan 6x4 и 8x4 сейчас продаются соответственно за 7,5 и 8,5–8,9 млн рублей. Когда выпуск готовился к печати, попало объявление о наборе водителей на такие углевозы из большого парка — четырехосные и со здоровенными кузовами, — под Новокузнецк, в угольные разрезы Белово и Польшаево. Ради интереса привожу условия найма: вахтовый метод работы 60/30 дней, смена 12 часов, зарплата от 135 тысяч рублей плюс суточные.

Можно надеяться, что и китайско-уральские машины окажутся работягами, тем более что АМТ предоставляет двухлетнюю гарантию и обещает полную сервисную поддержку. При этом в стандарте



Передняя панель хоть и не такая, как у IVECO, но добротная: водитель и пассажир даже не обделены подстаканниками



Коробка передач — 12-ступенчатая тайская «механика» Fast Gear



Щиток приборов прямо как у Тракера, только дисплей цветной



Ручник вынесен на панель, ниже управление «климатом» и магнитола



За спиной есть небольшая спальная полка, под ней багажные отсеки



Из-за полного привода вход высокий; за дверями лючки багажных отсеков. Выхлопную трубу АМТ выводит наверх



В гамме есть и самосвалы (спереди), и сортиментовозы, и тяжелые седельные тягачи

грузовики рассчитаны на мороз до -45°C (уже была проверка в Новом Уренгое при -37°C), по заказу — исполнения для -50°C и -60°C .

До прошлого декабря завод сделал 85 таких машин, следом еще 115. Итого за год, несмотря на уход итальянцев, получилось не так плохо — 373 автомобиля, включая последние Траккеры и самосвалы JAC. В интернете уже появляются объявления о продаже машин AMT N.V.: в гамме предусмотрены не только тягачи и сортиментовозы, но и самосвалы, контейнеровозы, бортовые грузовики, варианты с КМУ (крано-манипуляторной установкой) и задней односкатной ошиновкой... В общем, то, что нужно на Севере и в Сибири, где уже работают уральские Траккеры.

В планах на нынешний год — производство уже 1200 «КитаеТраккеров» и сборка трех тысяч Джаков (ого!). На следующий год запланировано появление двухосных магистральных тягачей (скорее всего, JAC), причем сразу газовых: опыт создания газового Траккера явно не прошел даром. А на перспективу запланированы две параллельные линейки, SAIC и JAC, с глубокими доработками и колесными формулами от 4x2 до 10x10: завод не собирается останавливаться на одном бренде (чтобы не было повторения ситуации с IVECO) и ограничиваться полным приводом.

Напоследок несколько выводов. Прежде всего, грузовой рынок России меньше чем за год переориентировался с Европы на Китай, и по итогам февраля объемы продаж не упали, а, наоборот, выросли на 5%. Далее. Уход «европейцев» с их качеством, финансированием

и сервисной поддержкой, конечно, чувствителен, но не стал трагедией, поскольку за прошедшие годы в Китае научились делать вполне приличные копии европейских моделей. И третий вывод, неутешительный для нашего автопрома: пока полноценных конкурентов тем же полноприводным SAIC-AMT с их современными кабинами нет ни у соседнего Урала, ни у КАМАЗа...

Дебют новых AMT ожидается в конце мая в Москве — на строительной выставке СТТ, которая впервые будет совмещена со смотром коммерческого транспорта COMvex. 🚚

Забывтый юбилей

Сегодня уже мало кто помнит о том, что грузовикам IVECO российской сборки исполнилось 30 лет! Правда, СП IVECO-УралАЗ было основано в декабре 1994-го, однако почти за два года до этого, 19 января 1993-го, первым заказчиком были переданы капотные IVECO, собранные еще на площадях головного завода, УралАЗа. Это были наследники знаменитых Магирусов — оранжевые IVECO ANW 330.30.

Первая партия из 15 самосвалов ушла в Лангепас Тюменской области для отсыпки дорог к буровым, следом 70 экземпляров приобрели Лукойл и Юкос. В 1996-м 48 самосвалов заказал Газпром. Кстати, были и другие исполнения — цистерны, сортиментовозы и т.д.

Однако носатые IVECO, да еще собранные в России девяностых, не могли равняться с прародителем, несмотря на внешнее сходство. Когда я в 1997-м посетил месторождение под Новым Уренгоем, где работали те самые самосвалы Газпрома, водители и эксплуатационщики называли эти IVECO «пародией на Magirus» и жаловались на качество («Первый месяц приходилось возить с собой ведро с болтами!») и конструкцию. Двигатель Deutz воздушного охлаждения оказался менее надежным, чем тот, что сто-



ял на Магирусах, задние энергоаккумуляторы отрывались на бездорожье, крепление колес разбивало, электромоторчики отопителя кабины перегорали. А главное, самосвалы были валками и даже переворачивались из-за слишком мягкой подвески и отсутствия стабилизаторов поперечной устойчивости.

Впрочем, к тому времени IVECO-УралАЗ уже начал производство совместной бескапотной модели УралТраккер — и про капотник быстро забыли. Так что IVECO ANW 330.30 на сегодняшний день хорошо сохранился лишь в двух экземплярах: один, со здоровенным кузовом-кунгом и эмблемами серии трансконтинентальных экспедиций Overland, стоит перед шоурумом IVECO в Турине. А другой, ранее работавший в Ямало-Ненецком АО, скучает на задворках завода AMT, напоминая о том, как все начиналось...



Четыре оранжевых IVECO участвовали в итальянских экспедициях Overland, причем первая, Рим — Нью-Йорк (1996 год) проходила зимой через всю Россию

