

НОВЫЙ ВЗГЛЯД

Компания IVECO, входящая в состав CNH Industrial, на производственных площадках СП, расположенных в Китае, наладила выпуск грузовиков «682».



Все больше на российском рынке подается совместных европейско-китайских разработок, объединяющих в себе технологии старого мира и новейшие достижения Поднебесной. По уже апробированному конкурентами пути пошла итальянская компания IVECO, предложившая отечественному перевозчику аж два продукта — тягач и самосвал. Несмотря на явно отличающуюся цементную принадлежность, машины получили единый цифровой код идентификации модели, а именно 682. Такое же название и недалеко отсюда носил легендарный грузовик FIAT, серия на которой не

ослабевал в шестидесятые после свитка тягача с номерами в 1985 году. До сих пор для «насмотревшимся» экзотичности продолжают копнуть трылу по африканскому континенту. По данным африканских перевозчиков, пробег таких FIAT 682 перевалил за 10 миллионов километров. Такие показатели явно впечатляли бы производителей, знай он об этом в начале 60-х, когда направление развития тяжелых автомобилей для FIAT стало приоритетным. Именно тогда начали массово выпускаться такие модели, как 643N, 619N, упомянутый ранее 682N2/N3 и 683N грузоподъемностью 7,8-15,5 т и полной массой 16-26 т. Последняя из

них стала первой серийной многонной колесной формулой 6x4, а не экспериментальными тягачом 619NТ впервые начала работать в составе автоколонны полной массой 36 т. Создание специфичных для Италии многососевых грузовиков связано с введением в стране в начале 60-х строгих весовых ограничений: максимальная допустимая нагрузка на ось с одиночной осевой осью составила до 4,5 т, со двойными — 9,5 т, полная разрешенная масса автомобиля возросла до 44 т. Наиболее важным оказалось требование о наличии у грузовиков 6-приводов при работе на шоссе только одного моста со двойными колесами, что привело к созданию оригина-



Чтобы обеспечить нормы токсичности Евро-4, применяются AdBlue



Тягач IVECO оборудован топливным баком емкостью 400 литров

наемыми двухъярусных 7- и 8-осевых автопоездов, оснащенных только опцией воздушным мостом и системой управления пневматическими колесами.

К производству обновленной модели «682» автогигант IVECO подключил корпорацию SAIC-IVECO Hongyan Commercial Vehicle Co., Ltd., предприятие которой была Chongqing Hongyan Motor Co., Ltd. Это совместное производство тяжелых грузовиков компаний SAIC-IVECO Commercial Vehicle Investment Co., Ltd и Chongqing Heavy Vehicle Group, основанной почти полвека назад городским советом для выпуска французских военных грузовиков Berliet. Благодаря технологиям Berliet и Steyr компания владеет брендом Hongyan и получила права на использование бренда Steyr. Модельный ряд включает 25 серий и более 1000 разновидностей грузовиков полной массой от 5 до 60 тонн. Сейчас компания входит в 500 лучших китайских промышленных компаний. Корпорация построила современную производственную базу в городе Чунцин, включающую в себя линию по производству



Шары для обеспечения пространства между тягачом и прицепом



Дизельный двигатель с турбонагнетателем с клапаном Waste Gate



Под кабиной тягача двигатель Saurab в объеме 6,7 литра стандарта Евро-4, мощностью 390 лошадиных сил



В России IVECO 682 доступен в версиях «самосвал», «шасси» и «тягач» колесной формулой 6x4, а также «шасси» 4x2



Для обслуживания тормозного привода предусмотрен фильтр-осушитель

грузовика, завод по производству трансмиссий тяжелой грузовой техники и завод по производству двигателей.

Детальный осмотр

В России IVECO 682 доступен в версиях «самосвал», «шасси» и «тягач». Колесная формулой 6x4, а также такие варианты: Day Cab и Super Cab, они успешно прошли испытания по правилам ЕЭК ООН №29-02. Устанавливаемые кабины — от магистрального тягача.



Изнутри двери тягача обшиты довольно качественным пластиком

IVECO Stralis максимальной высотой внутреннего пространства 2200 мм. На высокую кабину (на тягачи) ставят двухуровневый спальник. Полка комфортной размерности: нижняя 2190x630 мм, верхняя 1940x720 мм, между ними 700 мм пространства. У левых приборов в салоне европейский дизайн, с нормальным пластиком. Комбинация приборов



Сбить грязь с падающей обуви поможет «упругий» верхний слой подкладки

Технические характеристики		
Модель	самосвал 6x4	тягач 6x4
Длина, мм	8078	6738
Ширина, мм	2508	2508
Высота, мм (свыше от уровня пола, мм)	3098	3832
База, мм	3625/1390	3008/1390
Объем кузова, м³	18	—
Грузоподъемность, кг	20 000	20 000
Полная масса, кг	32 000	38000 (тренажер)
Макс. скорость, км/ч (город/маг.)	90	
Двигатель, объем, л	Сигур 6-6 Т, дизельный / 6-цилиндровый	
Мощность, л. с. (при 1500 об/мин)	388 при 1750-2100	390 при 1800-2100
Крутящий момент, кгм (при 1500 об/мин)	1500 при 1200-1400	1540 при 1200-1800
Коробка передач	12-ступенчатая 12S26710T	
Сцепление	механическое, дифференциал, диаметр 430 мм	
Замедлитель	электронный	
Водительские сиденья	с подогревом и пневмоподвеской, регулируемые	с подогревом и пневмоподвеской, регулируемые
	регулировка наклона, боковая поддержка, вентиляторы, дифференциалы	регулировка наклона, боковая поддержка, вентиляторы, дифференциалы
Топливный бак, л	780	400
Тормоза	барабанные и пневмоприводные ABS	
Подвеска (спереди/сзади)	рессорный/механический	рессорный/пневмоприводный
Цены	13 000 715	12 000 000

К производству обновленной модели «682» (тягач, самосвал и шасси) приглашен IVECO партнером итальянская корпорация SAIС



более чем информативная, тем более для самосвала: кроме тахометра, спидометра, температуры двигателя и уровня топлива есть еще несколько разноцветных контрольных лампочек. Рулевая колонка — с механическим зажимом, в ней хорошо регулируется только угол наклона, по высоте же диапазон небольшой. Кресло водителя с достаточно широкими регулировками — и по весу, и по росту водителя, причем с пневмоподвеской, хотя в базовых версиях будет пружинная. Сверху, над лобовым стеклом, видны для пассажира. Достаточно узавито сделаны воздуховоды отопителя — есть даже каналы в дверях, через которые теплый воздух дует на стекла как раз в той зоне, которая важна для зеркал заднего вида. Мы уже давно привыкли к тому, что у «китайцев» обязательно должен быть кондиционер, причем в базовой комплектации, и не было случая, чтобы наши перевозчики отказывались. Конечно же, есть кондиционер и у «682» — мощностью охлаждения 4000 Вт, способный установить в кузове температуру максимум за 30 минут.

Под кабиной грузиков двигателя Cumis 9 стандарта Евро-4 (с мочевиной) мощностью 350 или 390 лоша-

диных сил. Конструкция всех деталей Cumis сложна: ридные «шестерки» с интеркулдером и турбонадувом. Блок цилиндров отлит из высокопрочного чугуна, у них повышенная жесткость за счет ажурного литого со множеством ребер, общего корпуса верхних крышек коленвала (его еще иногда называют «рамой») и единой головки блока, закрывающей сразу все цилиндры. Это позволяет моторам легко оставаться в числе лидеров по удельной литровой мощности и маслу. Стальные коленвалы не ломаются, мокрые пальцы удобны в ремонте, распредел вал находится в блоке, а привод ГРМ — со стороны маховика. Благодаря заднему расположению шестерен возможен отбор мощности для привода вспомогательных агрегатов и гидравлики, но в России его не используют — ограничиваются установкой КОМ на коробку передач. А потенциал отбора мощности от шестерен ГРМ неплохой: с Cumis 9 можно снять 1590 Нм в диапазоне от 1200 до 1600 оборотов двигателя. Мощность добывается обычными ныне способоме четыре клапана на цилиндр, интеркулдер и турбонадув. Турбокомпрессор оснащен клапаном Waste Gate. Так добиваются высокого давления



Глушитель бочкообразной формы закреплен на раме кузова



В бемпер вмонтированы прямоугольные фары увеличенного размера



Задний светотехника тягача весьма традиционна для этого сегмента



Пока плеч на оброр полушарика, запяско установлено сверху — на раме



Разобраться в управлении системой отопления/вентиляции несложно



Задняя передняя панель Iveco 682, можно убедиться в доступности эксплуатационных жидкостей в баках



Рама тягача, на которой установлено основное устройство именитого производителя Jost, единая



Кабины IVECO обгораются над и автономными отопителями



Провода не выглядят подожжёнными и защищенной от влаги и холода



К гайкам стрелочных балансиров подвески можно добраться только олену

наддува на оборотах коленвала чуть выше холостого хода, потому и крутишь мизинет восточнее. Двигатель снабжен декомпрессионным моторным тормозом. Управляется он электромеханикой, срабатывает раньше, чем основная тормозная система, и потому бережет колёдки.

Как и у европейских собратьев, сцепление «682» однодисковое, для многих произ-

водителей тяжелых грузовиков стало стандартом использовать размер 430 миллиметров, или 17 дюймов. Сцепление устанавливают лицензионное немецкой фирмы Sachs, входящее в состав ZF, на что указывают буквы в обозначении GF или F&S. Коробки передач на всех китайских тяжелых грузовиках, вне зависимости от производителя, устанавливают практически



На крышках ступичных редукторов красится китайская символика



Качество сборки, общая эргономика и комфорт (как на сиденье, так и в движке) на уровне выше среднего



Под кабиной самосвала двигатель Cummins B объемом 8,7 литра, но его мощность – 250 лошадиных сил



От земли до нижней кромки переднего моста производитель предусмотрел просвет минимум 30 сантиметров

одинаковые 9-ти и 12-ступенчатые. Это лицензионные американские коробки передач компании Eaton Fuller. Их делают несколько китайских заводов, в том числе Shaanxi. В спецификациях на тяжелые грузовики из Поднебесной часто пишут именно Eaton Fuller, но еще эти коробки называют Fast Gear. Что-то в этих коробках меняется, но когда, что, и насколько глубоко изменения – не ясно. Во всяком случае, есть несколько моделей: 9JS118, 9JS135, 9JS150 и 9JS180. Три последние цифры обозначают величину момента двигателя в кгс.м, на

большегрузных «китайцах» в основном устанавливают коробку модели 9JS150. Сейчас в спецификациях встречается коробка RT11509C – судя по всему это аналог 9JS150. Именно такую модель КП предлагает компания SAK-IVECO для самосвалов, носителей моста Hengyan Genlyon (братовичев IVECO 682). По конструкции все 9-ступенчатые КП Fast Gear схожи. Здесь основная коробка сделана 4-ступенчатой, далее количество передач увеличивается в два раза пристыкованный сзади планетарный демультипликатор.



Объема топлива в фальсифицированном элементе хватит километров на 10 нуль



Топливный бак алюминиевый, объемом 280 литров – вполне достаточно



Компрессор кондиционера расположен на правой части двигателя



Алюминиевый на самосвале IVECO 682 не только топливный бак



У самосвала IVECO 682 стальной дорожный просвет под задним мостом: не менее 350 миллиметров



Водные мосты изготовлены по лицензии Steyr. Есть блокировка колесового и межколесных дифференциалов



Суммарная толщина лонжеронов рамы самосвала В-6 миллиметров

и еще есть самая низшая ступень – воздушная, «череваха». Интересная особенность конструкции этих коробов – два горизонтальных промежуточных вала. Поток мощности с первичного вала раздвигается на промежуточные вале и соединяется на вторичном вале, и дальше передается на десульфидизатор. Благодаря двум промежуточным валам нагрузка распределяется и зубчатое зацепление шестерни, и есть возможность сделать коробку несколько короче. Еще одна особенность: в коробке нет подшипников качения между шестернями



Фары на стальной раме закрыты шумозоной сеткой



Необходимый самосвалу стабилизатор поперечной устойчивости



Тормозные механизмы – барабанного типа и на магистральном 602

и вторичным валом, то есть как и у вилки и роликов. Есть только шариковые бронзовые втулки, которым достаточно смазки разбрызгивателем. Поэтому на коробках Fast Gear нет масляного насоса, и она не боится масляного голодания. У 12-ступенчатых коробок, таких как 12SD180T, не только большой диапазон чисел, что для самосвала величина – и они уже будут синхронизированы. Кстати, на тягаче IVECO 882, а также на самосвале может быть установлена вместо 12-ступенчатая коробка. То, что ездить на «китайцах» с этими коробками, не дадут совершить: управлять синхронизированной коробкой гораздо проще, переключения переключаются легче.

Как и у всех китайских производителей тяжелых грузовиков, рама у самосвалов 602 двойная по всю длину – лонжерон в лонжероне. У тягача, естественно, одинарная. Суммарная толщина лонжеронов 8+4 миллиметров, а в районе осей балансира есть еще дополнительные усилители в виде накладок и пластин. Получается до четырех слоев стали. Рама в сечении почти ровная, только вперед чуть вылетает вниз передняя полка. Ни на одном китайском самосвале разных производителей не видел маломальских рессор –



Переска кабеля только грузиков, но вилка не жесткая



Гидроцилиндр Нуба в баке с жидкостью переднего расположения



Поддержка на резиновом поддоне – удачное конструктивное решение



Пассажирское кресло комфортабельнее водительского не обладает



Дисплей в комбинации приборов у IVECO появился в начале 2000-х



Управление системой отопления/вентиляции дистанционно телескоп



У панели приборов введена европейской дизайн, «нормальный» пластик. Для самосвала более чем нужно



Справа от водителя расположены блок кнопок и край стовечного тормоза



В распоряжении водителя – электропривод стеклоподъемников и зеркал



Видеяких вырков немного – один из них напротив кресла пассажира

все тамонные автошасси применяют рессоры только с солидными наметом листов. На самосвалах «682» в передних рессорах по 9 листов шириной 90 мм, в задних балансире – по 10 листов.

Тормоза у IVECO барабанные. Думается, этот «контракт» по тормозам имеет много общих деталей с грузовиками других производителей из Поднебесной. В частности, по тормозным барабанам. Причем звалат количество барабанов Shaanxi, их ставят в случае необходимости замены и на HOWO, и на Foton, вместо покресла кожух болгаркой. Значит, меньше вероятность простоя машины в ожидании запчастей. Пневмоаппаратура тормозного привода лицензионная Wabco. Еще недавно на конкурентах с востока шли поставки самосвалов с тормозами без ABS и рычагами различных кулаков без автоматической регулировки зазоров. Сейчас на поставляемых в Россию грузовиках есть и ABS, и «автомат». Вождение проше управлять грузовиком на скользкой дороге, а кроме того, не надо лезть под машину – подтягивать трещотки. В ходе предварительных испытаний IVECO 682 преодолел более 2 млн километров на дорогах всех типов, продемонстрировав работоспособность при любых погодных условиях. Для всех автомобилей IVECO 682 установлен увеличенный межсервисный интервал 30 000 километров. Техническое обслуживание предлагается осуществлять дилерской сетью, насчитывающей 57 станций на территории России. В этом случае на грузовик предоставляется гарантия два года.

Олег Прохоров

Фото автора и фирмы-производителя



Вместе с охлаждающей жидкостью причудливой формы, шланги и проводка зафиксированы добротно