



«Размах» ЖЕЛЕЗНЫХ КРЫЛЬЕВ

Андрей Филиппов,
фото автора

Пожалуй, это была самая компактная выставка «СТТ» в прошедшей пятилетке. Нет, был и «лес» крановых стрел, правда, не такой густой, как обычно. Были презентации, правда, не такие шумные, как раньше. Были и премьеры, правда, не в таком количестве, как в прошлые годы. А главное – «европейцы» присутствовали только в качестве носителей оборудования, «большая семёрка» «СТТ-2015» просто проигнорировала. Печально? Отнюдь, ибо пока у нас есть «Группа ГАЗ» и «китайцы», журналистам всегда найдётся, чем заняться!

Конечно, я немного утрирую ситуацию с СТТ-2015, но то, что именно «Группа ГАЗ» и производители из Поднебесной в этом году задавали тон на выставке, – неоспоримо. Причём

это отмечали как журналисты, так и посетители. Особенно эффектно звучал вопрос: «В каком павильоне новые «Уралы?», – из уст представителей тех самых «европейцев», которые от выставки отказались...

«ХВАТАЙ – БЕГИ!»

Самый большой ассортимент моделей оказался в сегменте бортовых грузовиков, но практически все они были представлены с различными КМУ.

Номером 1, безусловно, стал «Урал NEXT 4320-6951-74». Собственно, это ЗВЕЗДА выставки по всем параметрам, так что его местоположение в рейтинге популярности предсказуемо. Интересно, что новый

образ не столько преобразил машину, сколько облегчил жизнь тем, кто будет на ней работать. Удобная кабина, хорошее освещение, улучшенная обзорность, при сохранении легендарной проходимости – очень опасный симбиоз для конкурентов. Да и есть ли теперь они? Впрочем, машина оказалась настолько интересной, что требует обстоятельного знакомства, а в формате выставки, увы, этого сделать невозможно – будем готовить отдельный материал. Что же касается конкретного экспоната выставки: КМУ PALFINGER INMAN IM 150N рассчитана на погрузку поклажи от 1690 кг на максимальном вылете в 8,02 м до 6100 кг на минимальных 2,35 м. Длина платформы позволяет перевозить 6-метровые неделимые грузы.



Дизайнерский прорыв? Безусловно! И ведь характерный образ, который невозможно ни с кем спутать удалось сохранить. Да и функционала у «Урал NEXT 4320-6951-74» не убавилось



«ГАЗель Next»? Совершенно верно, используя универсальную кабину, дизайнеры не тронули её интерьер. Разве что «внедорожные нюансы» добавились, вроде brutального рычага КП

Второе место я бы отдал перспективному «ГАЗон NEXT C42R33». За кабиной всё та же КМУ PALFINGER, только модель – INMAN T 80. Её возможностей, равно как и размеров грузовой платформы, как раз хватит для работы с грузами средней тяжести и размерности. Именно такие чаще всего встречаются в работе коммунальных служб, на которые в первую очередь и ориентирован данный экземпляр.

На третьем месте – практически серийный КАМАЗ-659000-322-00 на шасси КАМАЗ-652075 (оно же КАМАЗ-T2640). КМУ PALFINGER INMAN IM 150-351 устанавливает ООО «КРАН центр КАМАЗ». Грузоподъёмность 6-секционной стрелы на максимальном вылете 19 м составляет 300 кг, зато при минимальном вылете в 2 м она увеличивается до весомых 6600 кг. Отметим, как и по-



Версия «ГАЗон NEXT C42R33» для демонстрации выбрана неспроста. Скорее всего, такой вариант с двойной кабиной будет востребован для версий с КМУ – можно бригаду перевозить

ложено серьёзной технике, КМУ рассчитана на управление с места оператора, расположенного на колонне.

Уточню: все перечисленные КМУ изготавливает ишимбайское ЗАО «ИНМАН», так что продукт это отечественный, несмотря на латинские буквы в названии.

Не обделён вниманием был и «иностранный» SINOTRUK T5G 28. По словам представителей компании, машина является частью нового модельного ряда, разработанного в тесном контакте с MAN. Так как автомобиль только-только прошёл сертификацию, у выставочного экспоната всё «родное», то бишь китайское. И кузов с низким бортом и вертикальными ребрами жёсткости, и КМУ HIAB ST 170 характерны для грузовиков из Поднебесной. Размеры платформы позволяют перевозить неделимые грузы длиной до 8,5 м.



КАМАЗ-659000-322-00 создан на базе КАМАЗ-652075. К модели, только-только появившейся в продаже, уже проявили интерес перевозчики и любопытный народ вокруг тому подтверждение



«Китаец» SINOTRUK T5G 28, представитель нового совместно с MAN семейства, да и кабина намекает. Справа виден новый мотор MC11 – тоже детище сотрудничества



Не знаю, насколько функционален светлый низ отделки у «рабочей лошадки», но в целом интерьер кабины произвел хорошее впечатление, да и эргономика на высоком уровне



Компания «Смартэко» единственная, кто представил на выставке КМУ KANGLIM. Модель 395745 использует в качестве носителя шасси Isuzu Forward, менее распространённое, чем ELF

А ещё на выставке присутствовал довольно широкий модельный ряд на шасси Isuzu. Их представили компании «Смартэко», СПМ и даже

белорусский «Витстройтехмаш». Описывать каждую демонстрируемую вариацию особого смысла нет. Ибо по вашему заказу на шасси



Модель 3784ТВ компании «Чайка-Сервис» на шасси Isuzu NQR90. Наличие спального отсека в России трудно переоценить. А уж если в нём два полноценных спальных места...

смонтируют и кузов нужной длины, и КМУ с необходимыми ТХ и того бренда, которого захотите. В кузове грузовика от СПМ стояла в качестве примера ещё парочка КМУ FASSI различной грузоподъёмности. Да и шасси, по большому счёту, может быть любое – было бы желание.

Кстати, «чистокровной» бортовой новинкой стал Isuzu NQR90, с помощью компании «Чайка-Сервис» получивший кабину увеличенных размеров и самостоятельный индекс – 3784ТВ. Полноценный спальный отсек пристраивают прямо к серийной кабине с удалённой задней стенкой. С учётом количества грузовиков данного класса на «дальное» «Чайка-Сервис» непременно найдет отклик у перевозчиков.

На стенде компании JAC красовалось два автомобиля на неплохо зарекомендовавшем себя малотон-

нажном шасси модели N75 и N56. Более тяжёлый автомобиль N75 в длиннобазной версии с КМУ; другой, построенный на шасси N56, – новинка, где в качестве надстройки присутствует бортовая платформа, изготовленная с обширным использованием лёгких сплавов, поэтому не крадущая драгоценную грузоподъёмность. Полная масса грузовиков соответственно 7490 и 5600 кг. Двигатели – 4-цилиндровые дизели Cummins, произведённые в Китае, объёмом 3,8 и 2,8 л и мощностью 156 и 116 л.с. соответствуют экологическому стандарту Euro 4. Мотор агрегатирован с 6-ступенчатой механической КП. На шасси JAC можно установить практически любую надстройку. В активе у «Джаков» хорошее качество сборки и поддержка недавно открытого официального представительства в России.





Чистокровный «китаец» WAW FD1040. Несмотря на «древний» дизайн, интерьер двухместной кабины не навеивает тоску, а в отсеке за креслами можно и переночевать, если прижмёт

Нельзя пройти и мимо компактного грузовичка с китайской родословной – WAW FD1040. Понятно, что с выходом на рынок «ГАЗона NEXT», перспективы машинки с полной массой 7500 кг становятся очень туманными, но тем не менее...

НАВАЛОМ...

Самосвалы – вот поистине строительная техника, которая всегда присутствовала на «СТТ» в большом количестве. Не стал исключением и этот год, хоть немного и в «кусечном» виде. Неизменный тандем «Автомастер» и Hino, КАМАЗ, TATRA, да много кто украсил свои стенды самосвалами – даже DAYUN был, но... Мы традиционно рассмотрим только новинки.

Начнём, естественно, с лидера по интересу посетителей – «Урал NEXT 5557-6121-74». Машина была представлена в строительном исполнении с возможностью кормовой и боковой разгрузки. Впрочем, судя по высоте бортов, самосвал должен заинтересовать не только строителей, но и аграриев. Как и прародитель, новинка будет прекрасно себя чувствовать и на раскисшем поле, и при разгрузке на неровной поверхности.

Впрочем, мне больше приглянулся городской самосвал от Автомеханического завода. У него задний борт открывается как вниз, так и вверх, трёхсторонняя разгрузка, для монтажа кузова было выбрано шасси Hino с двойной кабиной «мечта коммунальщика». Проезд



Самосвал «Урал NEXT 5557-6121-74» оснащён 11-кубовой платформой с трёхсторонней разгрузкой. Интересно, что задний борт кроме «автозамков» имеет ещё и страховочные «шпингалеты»

бригаде из 7 человек гарантирован. Манёвренный, компактный, универсальный – последний фактор сейчас обретает всё большую актуальность, так что АМЗ на верном пути.

Немного удивили минчане, которые привезли на выставку свой

как и обогрев кузова. При этом я видел на заводе вполне серийные машины с кузовами овального сечения, в которых груз липнет к кузову намного меньше. Может, стоило показать более перспективный вариант?



Модель 37630С создана на шасси Hino 300. Платформа на 5,3 куба опрокидывается на 35° назад и на 45° – в сторону и позволяет перевозить 4-метровые неделимые грузы



Особенность MAZ 6514H9 с 16,5-кубовой платформой – в полном приводе. Наличие блокировок позволяет применять самосвал на начальных стадиях строительства, для отсыпки дорог

MAZ 6514H9 – полноприводный самосвал «дорожного» габарита на двускатной ошиновке. Нет, это действительно российская премьера, но я не совсем понял, почему был выбран вариант с кузовом коробчатого сечения. С применением эконома Euro 4 температура выхлопных газов стала ниже, равно

«ОПЯТЬ СКРИПИТ ПОТЕРТОЕ СЕДЛО...»

Седельных тягачей было немного, и основные новинки данного направления оказались на китайских стендах.

Dongfeng порадовал новым тягачом «КХ». Совершенно новая кабина сделала седельник похожим



Седелный тягач Dongfeng KX, модель DFH4250C. Пневмоподвеска, АКП, двигатель мощностью 486 л.с. – это уже не «одноразовый» грузовик, а полноценный «дальнобойщик»



Интерьер кабины под стать внешности. Очень понравилось решение с размещением переключателя АКП на месте традиционного рычага КП – водителю не придется привыкать

на «европейца», что для «китайца» всегда большой «плюс». Причём конструкторам удалось создать машину без видимых украшений, свойственных машинам из Китая. Да и

интерьер кабины заслуживает высокой оценки. Два спальных места, невысокий моторный тоннель, обилие полочек и ящиков, в том числе и над головой. Убрать логотип с рулевого



колеса и поди знай в кабине какого грузовика ты оказался!

Второй тематической новинкой стал Sinotruk V7G. Пожалуй, это самый неоднозначный автомобиль всей выставки. С одной стороны, новое семейство грузовиков, в которое входит «седельник», разработано совместно с компанией MAN. Причём не подсмотрено и потом скопировано, а именно разработано. Двигатель

на «СТТ-2014», мне она понравилась) до 2016 года. В итоге новинка для нашего рынка получила старую кабину, хорошо известную ещё по технике HOVO, но прошедшую фэйслифтинг. Увы, яркий экстерьер не в силах изменить древнюю компоновку интерьера, где огромный моторный тоннель съедает всё полезное пространство кабины. Благо, ждать 2016 года, когда ограничение поте-



Седелный тягач Sinotruk V7G. Пожалуй, один из интереснейших в плане выбора агрегатов. Два варианта мощности, три марки КП, две размерности шин – перспективная модель

МС11, передняя ось, задний мост, рама – всё создавалось совместно.

Судя по тому, с каким воодушевлением китайцы рассказывают об этой машине, они действительно гордятся столь тесным сотрудничеством с MAN. Но обратной стороной медали стал запрет на поставку в Россию нового семейства в сочетании с новой кабиной (её демонстрировали

рвет силу, и мы увидим «истинный» V7G, осталось недолго.

На стенде китайской корпорации SHAAIXI Automobile Group Co., LTD, известной в России грузовиками Shacman, демонстрировались мультилифт с колёсной формулой 8x4 на классическом шасси Shacman F 2000 SX3316, трёхосный (6x4) седельный тягач SX4256 с кабиной





Термин «вахтовка» совершенно не отражает сути данного 26-местного модуля на шасси MB Zetros 2733A. Взгляните на обивку кресел, отделку салона и комплектацию

Shacman F 3000 SX3256 и газовым двигателем Weichai WP12NG380 с принудительным искровым воспламенением. Максимальная мощность мотора – 380 «лошадей», максимальный крутящий момент – 1500 Н·м. Что сказать, прорыв! Примечательно, что для хранения газового топлива у этого тягача предусмотрено 8 металлокомпозитных

Как ни странно, но автомобили для перевозки рабочих бригад куда не исчезли. Более того, они стали «цивильнее»!

Естественно, речь не о шасси. С ним, как и прежде, полный порядок – надёжность, проходимость, надёжность и только потом комфорт. Да, «надёжность» два раза, ибо отсутствие пневмоподвески на

грузовике для перевозки людей я могу объяснить только этим.

Зато сама начинка пассажирских модулей, по крайней мере выставочных, становится все комфортнее. Стеклопакеты в окнах, комфортабельные кресла с регулировками и ремнями безопасности, полки над головой, а вместо простеньких занавесок – опускаемые шторы.

А по заказу вообще всё что угодно, от индивидуальных воздуховодов до ЖК-мониторов на всю стену.

Это, в принципе, можно было увидеть в «вахтовке» от АМЗ – и «плазма» на передней стенке, и серъёзные акустические колонки по углам кузова, и столик с креплением для бокалов и бутылок. Всё дело в шасси Zetros, на которое водружён пассажирский модуль.

Кстати, «УРАЛ» тоже отличился, представив «вахтовку» не просто на новом шасси, но ещё и с газодизельным двигателем. Четыре 123-литровых и пять 80-литровых баллонов с метаном размещены в промежутке между кабиной и надстройкой и в раме. Кроме того, сохранён и полноценный 300-литровый бак для ДТ, так что проблемы с наличием АГНКС «Урал NEXT 32551-5013-71» явно не касаются.

Скромнее всех оказалась «вахтовка» НефАЗ. Она не очень радикально поменяла внешний облик надстройки и её начинку, как конкуренты и тем не менее...



На шасси «Урал NEXT 32551-5013-71» 20-местное СПТС. Непривычно расположение «места встреч», по правому борту – обычно «перевёртыши» ставят слева у передней стенки



НефАЗ-42111М на шасси КАМАЗ-435024. Все 20 кресел оснащены трёхточечными ремнями, но окна разномастные, потому направляющие шторок не совпадают со стойками

баллонов, объёмом 140 л каждый. Полная масса автопоезда с тягачом SX4256 – 49 т. Новый общестроительный самосвал Shacman X 3000 SX3256, скромно стоявший в прошлом году в дальнем уголке экспозиции, сегодня выставлен главным шоу-стоппером – к концу года ожидается начало его продаж в России, причём обещают крайне привлекательные цены.

«ВАХТОВЫМ» МЕТОДОМ

А кто это у нас не сдал позиций ни на шаг? Правильно – «вахтовки».

