

COMTRANS'17: техника. Часть 1



• Владимир Новоселов, фото автора

Событие, состоявшееся в начале сентября, в отечественной отрасли коммерческого транспорта ждали два года. За это время ведущие отечественные и зарубежные производители грузовиков, автобусов, прицепной техники и комплектующих подготовили свои новые разработки, а также самые актуальные решения в области продаж, эксплуатации и сервиса, чтобы продемонстрировать их профессиональному сообществу на Международной выставке коммерческого автотранспорта COMTRANS 2017.



Организаторы COMTRANS'a — компания ITEMF Exro и НП «Объединение автопроизводителей России» — отметили, что в нынешней выставке приняло участие 214 компаний из 13 стран мира. Площадь экспозиции превысила 40 000 м², показав 5-процентный рост по сравнению с предыдущей выставкой 2015 года.

ГРУЗОВИКИ

«ГРУППА ГАЗ»

«Группа ГАЗ» «выстрелила» целой россыпью новинок.

Компания впервые представила линейку легких коммерческих автомобилей «ГАЗель NEXT 4,6» с увеличенными полной массой и грузоподъемностью. По сравнению с ныне выпускаемой серией «ГАЗель NEXT» полной массой 3,5 т новая модель отличается полной массой 4,6 т и повышенной с 1,5 до 2,62 т грузоподъемностью. Основные конструктивные отличия «ГАЗель NEXT 4,6» — новый задний мост типа «спайсер», тормозная система с дисковыми тормозами на всех колесах и с системой ABS, увеличенная ширина бортовой платформы на бортовой модификации и увеличенная

на 700 мм длина кузова на фургонах и микроавтобусах. На платформе «ГАЗель NEXT 4,6» будет выпускаться полная линейка техники: бортовые автомобили с однорядной и двухрядной кабинами, шасси под специальные надстройки, грузовой фургон с объемом кузова 15,5 м³ и фургон-комби, а также несколько моделей микроавтобусов.

Газовцы показали на выставке предсерийный образец бортового автомобиля «ГАЗель NEXT 4,6», продажи этой модели начнутся в I квартале 2018 года. Выставочный образец укомплектован двигателем Cummins ISF 2,8 объемом 2,8 л,

мощностью 149,6 л. с. и механической 6-ступенчатой КП. Коробка передач является новой разработкой Объединенного инженерного центра «Группы ГАЗ». В настоящее время она проходит испытания в составе автомобиля и будет внедрена в производство в начале 2019 года. Применение шести передач и нового ряда передаточных чисел позволит значительно улучшить тягово-скоростные и топливно-экономические свойства автомобиля.

Новый «ГАЗон NEXT 8,7» рассчитан на то, чтобы заменить стремительно стареющий парк среднетоннажных ЗиЛов: его полная масса возросла до 10 т, а грузоподъемность шасси — до 5,9 т.

Увеличение грузоподъемности на 1 т по сравнению с серийным «ГАЗоном NEXT» потребовало внести ряд конструктивных изменений. В частности, на заднем мосту установлена пневмоподвеска с возможностью регулировки высоты кузова при погрузке/разгрузке, а также поддержания ее на постоянном уровне при езде, независимо от степени загрузки. Кроме того, пневмоподвеска обеспечивает плавность хода даже при движении по разбитым дорогам. Мощность двигателя ЯМЗ-534

увеличена до 170 л. с., а максимальный крутящий момент — до 664 Нм. Колесная база в заводском исполнении увеличена на 635 мм, что позволило более равномерно распределить нагрузку между передней и задней осями. Тормозная система автомобиля — пневматическая, с дисковыми механизмами всех колес, с функциями ABS и ASR. Кроме того, установлен моторный тормоз (ретардер), благодаря чему повысится эффективность торможения на крутых спусках, а также снизится износ тормозных колодок. Управление коробкой передач осуществляется с помощью джойстика, размещенного на приборной панели. Представленный на выставке автомобиль укомплектован 6-ступенчатой КП, собственной разработки «Группы ГАЗ». Ширина бортовой платформы у новинки увеличена до 2550 мм, что позволяет размещать в кузове до 12 европаллет. Внешне кабина новой модели отличается от более легкой версии «ГАЗона NEXT» более широкими колесными арками, широким бампером и новым противоподкатным брусом.

Внедорожную тематику «Группа ГАЗ» «застолбила» сразу тремя новыми

разработками — вездеходом-амфибией «Соболь», экспедиционным автомобилем «Вепрь NEXT» и одноименным пикапом, о котором наш журнал уже рассказывал в № 9/2017.

Вездеход-амфибия «Соболь» способен перемещаться по бездорожью, снежной равнине, болотистой местности, преодолевать водоемы. На автомобиль установлен подключаемый полный привод с понижающей передачей и блокировками переднего и заднего межколесных дифференциалов. Использование порталных мостов позволило увеличить клиренс до 53 см. Понтоны в передней и боковой частях позволяют машине держаться на плаву при полной загрузке. Вездеход оборудован электронной системой регулировки давления в колесах, гребным винтом с электроуправлением, электрической лебедкой, системой откачки воды, шинами низкого давления. Машина вмещает 10 пассажиров, при необходимости задняя часть салона может быть преобразована в грузовой отсек. Максимальная грузоподъемность — 1000 кг. Привод — от дизеля Cummins ISF 2,8 мощностью 120 л. с.

Автомобили ГАЗ

ЛИЗИНГ БЕЗ ПЕРЕПЛАТЫ

Цена от **640 000 руб.***



Официальный дилер ГАЗ **ТКЦ ГАЗ АТО**

Автозаводский район, пр. Ленина, д. 88Б

8-800-555-28-48 (бесплатно)



* Указанная стоимость действительна при приобретении Клиентом автомобиля Соболь (ГАЗ-23107-743 1/8BA) стоимостью 770 тыс. рублей с учетом одновременного действия программ: Фирменной лизинговой программы, Государственной программы льготного лизинга и программы «Свое дело». Возможно участие Клиента во всех одновременно или в каждой отдельно из указанных программ с предоставлением соответствующей скидки: - по «Фирменной лизинговой программе» скидка в размере 38 500 рублей предоставляется Клиентам, приобретающим данный автомобиль в лизинг через лизинговые компании-партнеры ООО «Элемент Лизинг», АО «ВТБ-лизинг», АО «ВЭБ-лизинг», АО «Сбербанк Лизинг»; - по Государственной программе льготного лизинга скидка предоставляется лизинговой компанией в размере 10% от стоимости автомобиля с учетом всех иных скидок и возможной доработки/тюнинга; - по программе «Свое дело» скидка предоставляется в размере 2,5% от стоимости автомобиля. Клиент – индивидуальный предприниматель или юр. лицо, должен быть включен в Единый реестр субъектов малого и среднего предпринимательства. Количество автомобилей ограничено. Предложение действительно до 31.10.2017 либо до окончания бюджета Программ. Подробности в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой. Реклама.



▲ «ГАЗель NEXT 4,6» грузоподъемностью 2,62 т



▲ Вездеход-амфибия «Соболь»

Экспедиционный автомобиль «Вебрь NEXT» создан на шасси внедорожного грузовика ГАЗ-33088 «Садко», на которое установлен цельнометаллический кузов фургона «ГАЗель NEXT». Два ряда сидений рассчитаны на 6 пассажиров и водителя. За вторым рядом сидений имеется 6-кубовый отсек. Свободная компоновка салона позволяет устанавливать дополнительные пассажирские сиденья, а также



▲ «ГАЗон NEXT 8,7» грузоподъемностью 5,9 т выделяется широкими колесными арками, широким бампером и новым противоподкатным брусом

убирать второй ряд кресел. Грузоподъемность машины равна 2 т. Новинка оснащена дизелем ЯМЗ-534 мощностью 149 л. с.

В дальнейшем планируется расширение линейки как за счет автомобилей полной массой до 3 т, созданных на базе «Соболя» с разными типами кузовных надстроек и внедорожного оснащения, так и за счет тяжелых автомобилей, созданных на базе «Урал NEXT».

В противовес Горьковскому автозаводу, сделавшему один из акцентов на расширении модельного ряда внедорожной техники, автозавод «Урал» вновь решил вернуться к подзабытой теме дорожных грузовиков. Миасские автомобилестроители представили первые образцы неполноприводных автомобилей «Урал» с колесной формулой 6x4: самосвал и седельный тягач. Дорожные



▲ Экспедиционный автомобиль «Вебрь NEXT»



▲ Самосвал «Урал» С25.330 6x4



▲ Седельный тягач «Урал» Т25.422 6x4

автомобили диверсифицируют модельный ряд марки «Урал» и расширяют возможности выхода на новые рынки сбыта.

Самосвал «Урал» С25.330 характеризуется грузоподъемностью 14,5 т и полной массой 25 т, что обеспечивает возможность его использования без превышения ограничений технического регламента по нагрузкам на дорогах общего пользования. Технически допустимая грузоподъемность составляет 16 т, а полная масса, соответственно, 26,5 т. Автомобиль комплектуется двигателем ЯМЗ-536 в версии Евро-5 мощностью 330 л. с., 9-ступенчатой коробкой передач ZF, мостами китайского производства.

Седелный тягач «Урал» Т25.422 предназначен для работы в составе автопоезда полной массой 44 т, что соответствует техническому регламенту при эксплуатации по дорогам общего пользования для данного сегмента техники. Также конструкцией предусмотрена возможность эксплуатации при полной массе автопоезда до 50 т. Двигатель — ЯМЗ-653 мощностью 422 л. с. Евро-5, коробка передач ZF — 16-ступенчатая. Кабина оснащена спальным модулем производства АЗ «Чайка-Сервис», высота кабины

позволяет комфортно разместиться в ней водителю и пассажирам.

Внедорожная серия тяжелых грузовиков «Группы ГАЗ» получила развитие за счет модели «Урал NEXT» 4320-5911-74 с правосторонним рулевым управлением. Этот бортовой автомобиль колесной формулы бхб предназначен для экспорта. В линейке классических «Уралов» уже есть праворульная версия, теперь версия с правым рулем появилась и в семействе нового поколения NEXT. После участия в выставке автомобиль отправится на испытания в одну из африканских стран.

КАМАЗ

«КАМАЗ» по старой доброй традиции представил на COMTRANS'e самую масштабную экспозицию, состоящую из грузовиков нового и классического семейства, а также автобусов. Однако в центре внимания, конечно же, был новейший тягач КАМАЗ— 54901 с кабиной K5, премьера которого состоялась на выставке. Этот грузовик — один из главных проектов компании, за которым, как отмечают в компании, будущее. Главное достоинство магистральных тягачей нового

поколения — улучшенная эргономика, современные узлы и агрегаты, стильный дизайн. Отдельного внимания заслуживает кабина, которая отвечает самым современным требованиям: расстояние в кабине от пола до потолка — 1980 мм, а внутренняя ширина — 2270 мм. При ее создании была сделана ставка на удобство и комфорт водителя. Органы управления и панель приборов с доступом на расстоянии вытянутой руки, сиденье с широким диапазоном регулировок, два спальных места и бортовая информационная система с 10-дюймовым сенсорным экраном — все это обеспечивает водителю высокий комфорт. КАМАЗ-54901 оснащен новой автоматизированной коробкой передач ZF Трахон и двигателем совершенно нового типа — рядной 12-литровой «шестеркой», созданной в содружестве с компанией Liebherr. Мотор КАМАЗ имеет диапазон мощности от 380 до 550 л. с. и соответствует лучшим мировым аналогам в своем классе, обладая высоким потенциалом дальнейшего развития потребительских характеристик. Заявленный ресурс двигателя — 1,5 млн км, межсервисный интервал — 150 тыс. км. Рама автомобиля — из легких высокопрочных



ТПК «РусАвтоГид»

www.rusavtogid.ru

Отдел продаж: 8 (831) 272-51-55

Бесплатная линия: 8 (800) 222-54-45

e-mail: sale@rusavtogid.ru

Производство и продажа коммерческого транспорта на шасси отечественных и зарубежных марок



автогидроподъемники



рефрижераторы



европлатформы



молоковозы



автомобили с КМУ



вахтовые автобусы



автокраны



топливозаправщики



▲ Перспективный тягач КАМАЗ-54901 с кабиной К5

сталей, передняя ось — с увеличенной нагрузкой до 9 т и необслуживаемой ступичной частью, установлены экономичные и «тихие» гипоидные мосты с передаточным отношением от 2,5 до 3,07, также увеличена емкость топливных баков (один бак на 700 л либо два бака на 1200 л).

Глава камского автогиганта Сергей Когогин отметил: «Мы сделали своей

стратегией переход в премиум-сегмент. Это очень непросто для компании, но, тем не менее, другого пути нет». По словам Когогина, опытно-промышленную партию автомобилей КАМАЗ-54901 планируется выпустить уже в следующем году. В серийное производство модель будет запущена в 2019 году. Полностью переход на серию будет активно идти с 2022 года.

Для реализации этой цели в короткие сроки совместно с фирмой «Даймлер» было построено здание нового завода по производству каркасов кабин поколения К5. Вместе с новой кабиной автомобили нового поколения будут оснащены новым рядным шестицилиндровым двигателем КАМАЗ Р6. Для его производства на заводе двигателей КАМАЗа уже создан



▲ Тягач КАМАЗ-65209-S5 NEO с колесной формулой 6x2



▲ Фургон на шасси КАМАЗ-5325 (4x2) грузоподъемностью 8,55



▲ Мусоровоз на шасси КАМАЗ-65208 с гибридной силовой установкой

конвейер. С новым автомобилем в компании планируют выйти на мировой рынок. «Наши намерения — прежде всего, выйти на рынки стран СНГ. Мы рассчитываем прийти с ним в Европу тоже», — пояснил Сергей Когогин.

Также на камазовском стенде демонстрировались грузовики нового семейства: модернизированный тягач КАМАЗ-5490-S5 NEO (4x2) и его газодизельная модификация КАМАЗ-5490-891-S5; КАМАЗ-54909 с подключаемым передним гидроприводом колес; тягач КАМАЗ-65209-S5 NEO с колесной формулой 6x2, оснащенный задней подъемной осью; изотермический фургон на шасси КАМАЗ-5325 (4x2) грузоподъемностью 8,55 т; полноприводный тягач КАМАЗ-65208 (6x6), оборудованный КМУ; мусоровоз на шасси КАМАЗ-65208 с гибридной силовой установкой; самосвал КАМАЗ-65801 (8x4); сортиментовоз КАМАЗ-659608 (6x4) с КМУ.

Классическое семейство было представлено спецмашинами различного назначения: автогидроподъемниками от фирмы «Астейс» (с оборудованием Altec), Клинцовского автокранового завода (КАЗ), Завидовского экспериментально-механического завода (ЗЭМЗ), Пермского завода грузовой техники; КДМ и гудронатором от Завода дорожной техники «Регион 45»; КМУ от КАЗ и ЗЭМЗ; линейным бетононасосом

и автобетононасосом (с оборудованием Liebherr) Туймазинского завода автобетоновозов; изотермическим фургоном завода «Центртранстехмаш».

УАЗ

Ульяновский автомобильный завод наконец-то представил свою новую полуторку — УАЗ «Профи». О «секретной» разработке УАЗа в последнее время не знал только ленивый, но все основывалось на слухах и домыслах, поскольку не было никакой официальной информации до самого начала выставки COMTRANS 2017.

Премьерный показ ульяновского грузовика капотной компоновки грузоподъемностью 1,5 т вызвал неподдельный интерес со стороны профессионального сообщества. Ведь это ж прямой конкурент «ГАЗели»! Вопрос «кто кого?» неизменно звучал в кулуарах выставки. Хотя, такая постановка вопроса, все же, в корне неверна. У каждого из этих автомобилей есть свои конкурентные преимущества, каждому отведена своя ниша на рынке. Для потребителя появление новой модели в нише автомобилей LCV полной массой до 3,5 т — это очевидный плюс. А с учетом очень привлекательной цены, начинающейся от 649 000 рублей для версии «Стандарт», и 4-летней

гарантии (либо пробег 200 тыс. км) предложение выглядит очень заманчивым.

Теперь об особенностях новинки. УАЗ «Профи» оснащен двигателем ZMZ-PRO — модернизированной версией хорошо известного мотора ЗМЗ-409. Обновленный «движок» обладает повышенной мощностью и топливной экономичностью, он выгодно отличается неприхотливостью к качеству топлива. Разгонная динамика позволяет уверенно держаться в потоке как на городских улицах, так и на загородном шоссе. Благодаря модернизации двигателя увеличенный крутящий момент достигается на низких оборотах. Бензиновый вариант ЗМЗ-409051 развивает мощность 149,6 л.с.; ЗМЗ-409052, работающий как на газе (пропан-бутан), так и на бензине — 143 л.с. Максимальный крутящий момент у первого варианта — 235,4 Нм достигается при 2650 об/мин, у второго — 227,5 Нм при 2650 об/мин. Двигатель агрегирован с КПП корейского производства, обеспечивающей дополнительную топливную эффективность.

Ульяновский грузовик получил усиленные раму и задний мост. Передняя подвеска — зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости; задняя — зависимая, на параболических рессорах с подрессорником, с гидропневматическими телескопическими



▲ УАЗ «Профи» 4x2 со стандартной бортовой платформой



▲ Фургон-рефрижератор на базе УАЗ «Профи»



▲ Автогидроподъемник на шасси УАЗ «Профи» 4x4 с двухрядной кабиной

амортизаторами двустороннего действия и стабилизатором поперечной устойчивости. Для улучшения маневренности и уменьшения радиуса поворота применена новая конструкция поворотных кулаков.

Запланирован выпуск версий 4x2 и 4x4 с подключаемым передним мостом. Заднеприводная модификация поступит в продажу первой, уже в октябре этого года, в ноябре стартует полноприводный вариант. Как отмечают разработчики, проходимость УАЗа «Профи» гораздо выше аналогов, даже в базовой версии с задним приводом. Его дорожный просвет составляет 210 мм. Плюс — односкатная ошиновка. Опционально предлагается блокировка дифференциала Eaton для всех версий.

Новый грузовик отличается высоким уровнем комфорта, не уступающим легковому варианту УАЗ «Патриот». Предусмотрены модификации с однорядной кабиной — на двух и трех человек, а также вариант с двухрядной 5-местной кабиной. Что же касается однорядной 3-местной кабины, то уместиться на так называемом 2-местном пассажирском сиденье двум взрослым пассажирам — нереально.

Современные системы пассивной и активной безопасности, а также капотная компоновка обеспечивают высокую степень защиты водителя и пассажиров нового УАЗа: в комплектации «Стандарт» автомобиль оснащается системой ABS+EBD и подушкой безопасности водителя. Также в стандартной комплектации предусмотрены электростеклоподъемники, салонный фильтр, центральный замок, боковые зеркала с обогревом и электрорегулировкой. Комплектация «Комфорт»,

доплата за которую составляет 50 000 рублей, включает кондиционер, охранную сигнализацию с дистанционно управляемым центральным замком, противотуманные фары, регулировки сиденья водителя по высоте подушки и поясничному подпору, аудиосистему (MP3\USB) с двумя динамиками, зимний пакет с электрообогревом лобового стекла по всему периметру, подогревом сидений, аккумулятором повышенной емкости 75 А.

УАЗ «Профи» будет выпускаться с двумя типами бортовой платформы: в стандартной платформе (3089x1870 мм) размещаются 4 европаллеты; увеличенная платформа (3089x2060 мм) вмещает 5 европаллет.

Автомобиль предусматривает возможность установки широкой гаммы надстроек, что и было продемонстрировано на стенде Ульяновского автозавода. В числе модификаций, помимо стандартного бортового кузова, были показаны: промтоварный фургон, фургон-рефрижератор, спецфургон на шасси с двухрядной кабиной, бортовая платформа длиной более 4 м на удлиненном шасси, 14-метровый автогидроподъемник на полноприводном шасси с двухрядной кабиной.

NMS8; пикап Isuzu D-Max в новой комплектации Arctic Trucks, предназначенной для суровых климатических условий; среднетоннажное шасси Isuzu NPR82/CNG с газовым двигателем, которое впервые было представлено в России.

Газовая версия Isuzu NPR82/CNG прежде производилась для японского рынка, а также рынков ряда других стран, однако в нашу страну не поставлялась. Теперь эта модель будет выпускаться на производственных мощностях «Исузу Рус» в Ульяновске. Автомобиль получит полностью оригинальную заводскую конструкцию с газобаллонным оборудованием. На машине установлен 4-цилиндровый двигатель Isuzu 4HV1 Евро-5 рабочим объемом 4570 см³ мощностью 130 л. с., агрегированный с 6-ступенчатой механической коробкой передач (также Isuzu). Запас газа — метана — расположен в двух баллонах по 150 л каждый. Грузоподъемность шасси составляет 4,715–4,78 т. На выбор потребителей предложено четыре варианта колесной базы — от 3365 до 4475 мм. В ближайшей перспективе малотоннажнику с газовым двигателем предстоит пройти сертификационные испытания, в июле 2018 года новинка должна поступить в продажу.

ISUZU

Компания продемонстрировала гамму автомобилей разного класса и назначения. Посетители могли увидеть тяжелый тягач на шасси Isuzu Giga; среднетоннажное шасси Isuzu Forward 18.0 Long с фургоном-рефрижератором и гидробортом; автокафе на полноприводном шасси Isuzu

АВТОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД

«Автомеханический завод» из Нижнего Новгорода традиционно демонстрировал свою продукцию как на своем стенде, так и на стендах автомобильных компаний-поставщиков базовых шасси.



▲ Среднетоннажное шасси Isuzu NPR82/CNG с газовым двигателем



▲ Тяжелый тягач Isuzu Giga



▲ Автомобиль для ремонтных бригад на базе Mercedes Benz Sprinter Classic, AM3

На собственном стенде предприятие представило четыре модели спецмашин. Одна из моделей — спецавтомобиль для ремонтных бригад на базе Mercedes Benz Sprinter Classic. Кузов автомобиля разделен на две части: пассажирскую и ремонтно-грузовую. В пассажирской части размещены четыре сиденья с трехточечными ремнями безопасности, таким образом, кроме водителя на автомобиле можно перевезти бригаду из шести человек. Глухая перегородка между пассажирским и грузовым отсеком оснащена люком для перевозки длинномерных грузов. Для защиты от повреждений стены грузового отсека обшиты рифленным алюминием. Дополнительно для работы в грузовом отсеке установлены стеллаж под инструменты и верстак.

Другая новинка — изотермический автофургон для перевозки мясных туш на шасси Hyundai HD78. Фургон из сэндвич-панелей изготовлен по бесклепочной технологии, внешняя обшивка выполнена из оцинкованной стали, покрытой полимерно-порошковым составом; внутренняя — пищевая оцинкованная сталь с подложкой из шлифованной влагостойкой фанеры. Особенность данной модели — пол из рифленого алюминия с отбортовкой по высоте от пола в 350 мм, проваренный по периметру. Это защищает пол от протекания и повышает герметичность и долговечность фургона. Кроме того, предусмотрены дренажные отверстия. По боковым стенам в 2 ряда установлена такелажная рейка, а в потолок смонтированы направляющие под крюки,



▲ Тушевоз на шасси Hyundai HD78, AM3



▲ Эвакуатор на шасси Hino 300 и бортовая платформа на шасси JAC 56, AM3

на которых закреплены кронштейны из оцинкованной стали и крюки для подвешивания туш. Во избежание раскачивания туш вдоль труб установлены верхние и нижние ограничители из оцинкованных профилей. Для поддержания температурного режима от -18°C до $+5^{\circ}\text{C}$ смонтирована холодильная установка Carrier Viento 350. Вместимость тушевоза — 21 м^3 .

Эвакуатор со сдвижной платформой на шасси Hino 300 — третья новая разработка AM3. Эта машина предназначена для транспортировки автомобилей с полной массой до 3,5 т методом полной погрузки. Загрузка автомобилей на платформу осуществляется с помощью гидравлической лебедки Come Up с 20-метровым тросом и тяговым усилием 4,1 т. Данная модель представлена с платформой 5350 мм, что



ПРОИЗВОДСТВО СПЕЦТЕХНИКИ

8 800 700 2690 WWW.AMZNN.RU



ВЫБИРАЯ НАС В КАЧЕСТВЕ ПОСТАВЩИКА,
ВЫ ПРИОБРЕТАЕТЕ НАДЕЖНОГО ПАРТНЕРА!



▲ Премьера Hyundai Mighty, оснащенного изотермическим фургоном от AM3

допускает транспортировку даже микроавтобусов длиной до 7 м. В качестве дополнительной опции возможна установка бортов, тента, а также использование блока полиспаст, который дает возможность эвакуировать аварийный автомобиль практически из любого положения относительно эвакуаторной платформы.

Четвертый автомобиль — бортовая платформа на шасси компактного JAC N56. Платформа оснащена алюминиевыми съемными бортами. Высота бортов — 400 мм. Средние стойки съемные. Пол изготовлен из транспортной фанеры толщиной 18 мм. Для крепления груза в полу установлены такелажные кольца. Длина платформы — 4400 мм.

На стендах партнеров были показаны следующие модели надстроек производства «Автомеханического завода».

Обновленный модельный ряд грузовиков компании Hyundai — Mighty и HD35City — также «примерил» на себя фургоны AM3. На шасси Hyundai HD35C установлен рефрижератор. Внутренняя и наружная стенки автофургона выполнены из пластика, армированного стекловолокном. Пол изготовлен из рифленого алюминия с проваренными по периметру швами, что защищает от протекания и увеличивает срок службы. Снизу платформа защищена пластиком от агрессивного воздействия дороги. В качестве холодильной установки применена модель Termal Master T400N 12V, позволяющая

поддерживать температурный режим +12 °C до -20 °C. Шасси Hyundai Mighty выбрано для монтажа изотермического фургона из сэндвич-панелей толщиной 80 мм. Стенки обшиты армированным пластиком. Покрытие пола — Gripstar, по периметру предусмотрена отбортовка из анодированного алюминиевого уголка. Снизу платформа защищена пластиком от агрессивного воздействия дороги. С правой стороны по ходу движения установлена боковая дверь для удобства доступа внутрь.

На стенде компании JAC можно было ознакомиться с изотермическим фургоном на шасси JAC N75, изготовленным по бесклепочной технологии. Стенки — сэндвич-панель толщиной 80 мм — снаружи и внутри выполнены из армированного пластика. Пол — резино-пластиковое покрытие Gripstar. В передней стенке предусмотрены закладные под установку мультитемпературного ХОУ. Внутри установлена подъемно-сдвижная перегородка (испанского производства), которая позволяет делить фургон на разные по объемам отсеки, и благодаря которой при установке ХОУ машина станет универсальным грузовым автомобилем для перевозки продуктов, требующих разного температурного режима. Для удобства разгрузки и доступа в автофургон справа по ходу движения установлена боковая дверь. Внутренний объем фургона — 21 м³ или 10 европаллет. Второй экспонат, представленный на стенде JAC, — рефрижератор



▲ Изотермический фургон на шасси JAC N75, AM3



▲ Рефрижератор на шасси JAC N56, AM3

на шасси JAC N56. Фургон изготовлен из сэндвич-панелей, наружная и внутренняя обшивка выполнена из лакированного металла. В качестве холодильной установки смонтирован Carrier Viento 350, позволяющий поддерживать температуру от -18 °C до +5 °C.

АВТОБУСЫ

КАМАЗ

«КАМАЗ» показал гамму современной пассажирской техники — от беспилотной «маршрутки» (о которой наш журнал писал ранее) до перронного автобуса.

Неизменно вниманием посетителей выставки пользовался электробус КАМАЗ-6282 с обновленным интерьером и экстерьером. Надо отметить, что тема электробусов за последние пару лет набирает все большие обороты в нашей стране. За дело взялись крупнейшие российские производители автобусов — «КАМАЗ» и «Группа ГАЗ», у белорусов — «Белкоммунмаш». Увы, в этой сфере, надо признать, мы пока что не впереди планеты всей: если в ряде стран такой транспорт уже вовсю работает, то у нас все находится в стадии эксплуатационных испытаний. Хотя, в ближайшей перспективе Москва собирается полностью заменить автобусный парк на электробусы.

Электробус второго поколения КАМАЗ-6282, разработанный «КАМАЗом»

совместно с московской инжиниринговой компанией DriveElectro, уже положительно зарекомендовал себя при тестовых испытаниях в ГУП «Мострансавто». Представленный на нынешней выставке электробус отличается от своих предшественников видоизмененным салоном — в нем отсутствует шахта моторного отсека, что позволило увеличить общую пассажироместимость. В электробусе КАМАЗ-6282 второго поколения применены современные компоненты тягового электрооборудования, в том числе — электропортальный мост и литий-титанатные (LTO) аккумуляторные батареи производства DriveElectro. На подзарядку требуется всего 6–20 минут, что в 20 раз меньше среднего времени зарядки предыдущего поколения батарей. Электробус заряжается от станций ультрабыстрой зарядки с помощью полупантографа, в дополнение используется бортовое зарядное устройство, позволяющее заряжать накопитель от трехфазной сети переменного тока 380 В («ночная зарядка»). Примечательно, что зарядка электробуса возможна в условиях низких температур: аккумуляторные батареи работают без дополнительных систем подогрева

даже при -40 °С. Аккумулятор рассчитан, как минимум, на 20 тыс. циклов полного заряда/разряда, а это более 15 лет интенсивной эксплуатации. С учетом низкой стоимости обслуживания и эксплуатации электробус КАМАЗ окупается в середине его жизненного цикла. Запас хода электробуса — 70 км. Максимальная скорость — 75 км/ч.

В рамках выставки COMTRANS 2017 состоялась торжественная церемония передачи обновленного электробуса КАМАЗ и станции быстрой зарядки «Мосгортранс». Электробус и станция для его зарядки созданы специально для правительства Москвы в рамках реализации Меморандума о создании Национального консорциума развития автономного подключенного электрического транспорта. Основная цель консорциума — разработка и организация производства электробусов, а также развитие российского рынка автономного электротранспорта.

По словам генерального директора DriveElectro Сергея Иванова, электробус КАМАЗ-6282 полностью готов к запуску в серийное производство и отвечает всем требованиям, предъявляемым сегодня к городскому электротранспорту.

Поскольку электробусы — это для нас пока что транспорт будущего (хочется надеяться, что не столь далекого), на выставке была показана также дизельная версия автобуса в новом дизайне. Новинка в дизайне а-ля электробус, обозначенная как НЕФАЗ-5299-40-52, имеет низкопольную конструкцию и увеличенную до 12,4 м длину. Общая пассажироместимость составляет 106 человек, включая одного пассажира в инвалидной коляске. Для ускорения посадки-высадки на маршрутах с большим пассажиропотоком средняя дверь сделана более широкой (1300 мм), при том, что передняя и задняя двери имеют стандартную ширину 1200 мм. Автобус укомплектован двигателем Cummins Евро-5 мощностью 250 л. с., а также автоматической коробкой передач ZF и порталным ведущим мостом этого же производителя.

Одной из интересных новинок является перронный автобус НЕФАЗ-5299-40-52. В его основе — серийный 12-метровый городской низкопольный автобус. Перронный автобус имеет три двустворчатые двери с правой стороны и две сближенные двустворчатые двери — с левой, каждая из которых может открываться отдельно.

ГОРОДСКОЙ



ПРИГОРОДНЫЙ



МЕЖДУГОРОДНЫЙ



АВТОБУСЫ «НЕФАЗ»

ГОРОДСКИЕ, ПРИГОРОДНЫЕ, МЕЖДУГОРОДСКИЕ

Дизель. Метан

ГАРАНТИЯ. СКИДКИ* . КРЕДИТ**

ЛИЗИНГ

ОТ АО «ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ «КАМАЗ»

**АВТОБУСЫ В НАЛИЧИИ: НОВЫЕ И Б\У.
РЕМОНТ. ДОРАБОТКА. ЗАПЧАСТИ.**

* подробности по телефону у менеджеров

** ПАО «Совкомбанк» Генеральная лицензия Банка России №963 от 5 декабря 2014 г.

oooautoconcern.ru

+7 (8552) 49-22-33, +7-919-634-55-46



▲ Электробус КАМАЗ-6282 демонстрируется со станцией ультрабыстрой зарядки

В задней части салона вместо ряда сидений есть дополнительные площадки для багажа. В салоне 12 мест для сидения, а всего перронный автобус вмещает 110 пассажиров. Такая модель представляется оптимальной для региональных аэропортов с небольшим пассажиропотоком.

«ГРУППА ГАЗ»

Еще одним представителем нового семейства «ГАЗель NEXT 4,6» с возросшей более чем на одну тонну грузоподъемностью стал микроавтобус. В отличие от серийной «ГАЗели NEXT» он имеет удлиненную до 3950 мм колесную базу. Возросший объем кузова позволил увеличить пассажироместимость до 20 человек. На автомобиль установлена автоматическая коробка передач производства французской компании Punch Powerglide.

Другая модель, созданная на платформе «ГАЗель NEXT 4,6», — электробус с низким уровнем пола, рассчитанный на перевозку 22 пассажиров. Электробус изготовлен на базе унифицированной электроплатформы, которая разработана для всего модельного ряда легких коммерческих автомобилей марки ГАЗ. На ее базе возможно изготовление бортовых грузовиков, фургонов и микроавтобусов. Новинка оснащена асинхронным трехфазным электродвигателем максимальной мощностью 98 кВт, который

позволяет разогнаться до 90 км/ч. Запас хода — не менее 120 км. Зарядка возможна как от промышленной (380 В), так и от бытовой (220 В) сети. Минимальное время зарядки составляет менее трех часов. Редуктор и тяговые батареи размещены в раме автомобиля, что позволяет полностью использовать все пространство салона для перевозки пассажиров. Каркасный электробус имеет низкий уровень пола. У него пневматическая задняя подвеска. В дальнейшем автобусы этой конструкции будут производиться также с дизельными двигателями.

Следует отметить, что одной из главных проблем, ограничивающих производство электромобилей, является высокая стоимость основных электрических компонентов, практически 100% которых являются импортными. В настоящее время «Группа ГАЗ» совместно с партнерами ведет разработку электродвигателя для легких коммерческих автомобилей, батарей с собственной системой управления и ряда других ключевых узлов. Уже в конце года планируется начать сборку электромобилей нового поколения с более совершенными характеристиками.

В развитие линейки семейства NEXT «Группа ГАЗ» представила автобус «Вектор NEXT» в модификации «Доступная среда». Автобус доступен для маломобильных пассажиров: задняя дверь и накопительная площадка имеют низкопольное



▲ Внешне автобус НЕФАЗ-5299-40-52 в новом дизайне почти не отличить от электробуса



▲ Перронный автобус НЕФАЗ-5299-40-52

исполнение, дверной проем расширен до 90 см, оборудован механической аппарелью и местом для инвалидной коляски. Также на выставке была показана междугородная модификация автобуса «Вектор NEXT» повышенной комфортности.

Тематику пассажирского транспорта с автономным электроприводом в экспозиции «Группы ГАЗ» продолжал прототип электробуса ГАЗ, разработанного при участии МГТУ им. Баумана на базе серийного низкопольного автобуса большого класса ЛиАЗ-5292. Электробус рассчитан на перевозку 75 пассажиров и имеет 27 посадочных мест с возможностью крепления трех кресел для пассажиров с ограниченными возможностями. В июле этого года электробус завершил длительные тестовые испытания на маршрутах Москвы, в ходе которых он прошел более 13500 км и перевез более 25000 пассажиров.

Также на выставке демонстрировалась 9,5-метровая бюджетная версия полунизкопольного автобуса Kursor LE. В этой модификации количество посадочных мест увеличено с 18 до 27, поднятый уровень пола на задней площадке увеличивает приспособленность машины для движения по плохим дорогам. При этом сохранены преимущества низкопольной версии: возможность перевозить пассажиров с ограниченными физическими возможностями, модульная мультиплексная система управления



▲ Длинный и вместительный автобус семейства «ГАЗель NEXT 4,6»



▲ Электробус на платформе «ГАЗель NEXT 4,6»



▲ Автобус «Вектор NEXT» в модификации «Доступная среда»

(компьютерное управление электрооборудованием), система «книлинг» (возможность наклона кузова в сторону дверей), функция электронного управления подвеской. Машина оборудуется современным рядным двигателем ЯМЗ мощностью 210 л. с. Евро-5 и автоматической коробкой передач Alisson, оптимизированной

для пригородных маршрутов и различных рельефов местности.

Представляет интерес и обновленный туристический автобус Cruise. Автобус получил новый экстерьер, улучшенные пассажирские сиденья с максимальными регулировками. Пассажироместимость увеличена с 47 до 51 человека. Автобус

оснащен off-board системой (удаленная диагностика состояния основных систем автобуса) и автоматическими системами помощи водителю ADAS (контроль движения в пределах полосы по разметке; экстренное торможение при опасном сближении с препятствием; система адаптивного круиз-контроля,



▲ Электробус на базе автобуса ЛиАЗ-5292



▲ Двухдверная версия полунизкопольного автобуса Kursor LE



▲ Обновленный Cruise



▲ Междугородный «Марафон» от «Волгабас»

поддерживающая заданную дистанцию до впереди идущего автомобиля). Автобус имеет электронную систему управления подвеской с функцией подъема и опускания кузова. У нового Cruise широкий набор опций: система пожаротушения в моторном и багажных отсеках, пять камер видеонаблюдения, Wi-Fi, бортовой навигационный связной терминал, обеспечивающий связь с диспетчерским пунктом, кондиционер с увеличенной мощностью до 40 кВт и др. Автобус изготовлен на шасси Scania с двигателем мощностью 400 л. с. Серийное производство рестайлинговой модели Cruise начнется в 2018 году.

«ВОЛГАБАС»

Компания «Волгабас» презентовала две новые модели автобуса из перспективного модельного ряда — междугородный «Марафон» и городской газомоторный «Сити Ритм-10CNG». При проектировании перспективного модельного ряда главными стали вопросы максимального комфорта и безопасности пассажиров. Обе машины разработаны так, чтобы сделать удобной поездку всех пассажиров, в том числе людей с ограниченными физическими возможностями.

12,5-метровая модель «Марафон» предназначена для междугородных перевозок и доступна в двух комплектациях — с лифтом для подъема колясок и без. В первом случае вместимость составляет 47 пассажиров, без лифта количество посадочных мест увеличивается до 53. В автобусе могут быть установлены двигатели MAN, Mercedes и Yuchai мощностью от 280 до 300 л. с., в салоне предусмотрена система кондиционирования.

Городской полунизкопольной газомоторный автобус «Сити Ритм-10 CNG» способен вместить до 65 человек и также оснащен специальным оборудованием для перевозки инвалидов-колясочников. Кроме газового производитель предлагает аналогичный автобус, оснащенный дизельным двигателем. Главное преимущество автобуса — выгодная цена и низкая стоимость владения, за счет экономичного потребления топлива. 10-метровый автобус идеален для городских маршрутов с небольшими пассажиропотоками, а также в качестве замены машин большого класса на период снижения загрузки транспорта (в дневное рабочее время).

Серийное производство новых машин планируется запустить в начале 2018 года сразу на двух площадках — в городе Волжском Волгоградской области, а также на новом высокотехнологичном производственном комплексе во Владимирской области.

MAN

В рамках выставки состоялась мировая премьера туристического автобуса MAN Lion's Coach новейшего поколения. Российские клиенты увидели новинку раньше европейцев, европейская премьера состоится только в конце октября на выставке Bus World в Бельгии. У автобуса новая внешность, салон, рабочее место водителя. Силовая линия — двигатель и трансмиссия — также модернизированы. Но главный акцент — безопасность пассажиров. С 1 января 2015 года для стран таможенного союза вступили в силу Правила ЕЭК ООН № 66.02 (на территории Европы вступят в силу с 9 ноября 2017 года). Согласно действующим



▲ Городской газомоторный «Сити Ритм-10CNG», «Волгабас»

правилам все новые автобусы должны будут в случае аварийного опрокидывания сохранять значительно больше жизненного пространства для пассажиров, чем прежде. Новый MAN Lion's Coach готов к новым законодательным требованиям. В каркас интегрированы элементы из высокопрочной стали. Для изготовления дуги безопасности сзади и в области центральной стойки используется запатентованная технология «труба в трубе». По сравнению с предыдущей версией новый автобус способен принимать на себя на 50% больше энергии удара, чем прежде.

Мощность двигателя MAN D26 стандарта Евро-6 по сравнению с предыдущим поколением этого мотора выросла на 20 л. с., крутящий момент — на 200 Нм. Коробка передач Tip Matic также модернизирована. Благодаря функции Smart Shifting переключение передач теперь происходит более плавно, при этом быстрее. Новое поколение коробки передач MAN Tip Matic способствует экономии топлива, а удобные функции и режимы движения окажут помощь водителю и обеспечат безопасность движения, в их числе — топографический круиз — контроль с функцией холостого хода, а также система слежения за дорожной разметкой.

Специально для российского рынка новый MAN Lion's Coach может поставляться, в том числе, с двигателем D26 стандарта EEV 440ps (Евро 5+, без применения реагента AdBlue) и КПП TipMatic. Однако все преимущества и новшества обновленного двигателя D26 стандарта Евро-6 также доступны российскому покупателю.

Компания MAN не просто прошла все необходимые процедуры и испытания при сертификации автобусов для российского



▲ Туристический автобус MAN Lion's Coach нового поколения

рынка, но и осуществляет полную установку и настройку системы ЭРА-ГЛОНАСС сразу на производстве. Важно отметить, что новый MAN Lion's Coach также будет оборудован системой ЭРА-ГЛОНАСС наряду с другими автобусами MAN и Neoplan, ввозимыми в Россию.

Для пассажиров в новом автобусе предусмотрено сразу несколько нововведений, соответствующих духу времени. В автобусе у каждого пассажирского сиденья предусмотрены USB-разъемы, позволяющие зарядить смартфон. Для удобства пользования планшетом разработана специальная конструкция откидных столиков, интегрированных в спинку находящегося впереди сиденья, надежно фиксирующая планшет.

На российском рынке новый MAN Lion's Coach будет сначала представлен в двух версиях по длине кузова: 12101 и 13901 мм в двух- или трехосном исполнении соответственно. Опционально автобусы нового поколения могут оснащаться подъемником для инвалидной коляски.

ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА

SCHMITZ CARGOBULL

Участие Schmitz Cargobull в выставке прошло под знаком 125-летнего юбилея. Компания прошла путь от простой кузницы до европейского лидера по производству полуприцепов. За истекший год компания произвела порядка 57 тыс. транспортных средств, укрепив свою позицию лидера рынка. В настоящее время Schmitz Cargobull имеет шесть заводов в Германии, кроме того, заводы в Испании, Литве, России, Китае и Турции,

а также высокотехнологичный испытательный центр.

Выставочная экспозиция включала три экспоната.

Один из них — тентованный полуприцеп S.CS Universal, выпущенный на многопрофильном заводе (Multi Production Plant) в Москве. Благодаря жесткости кузова, сертифицированной по стандарту DIN EN 12642 Code XL, этот полуприцеп отвечает требованиям директивы VDI по транспортировке напитков и директивы Daimler 9.5, касающейся перевозки грузов грузовыми транспортными средствами, и таким образом приспособлен для всех способов фиксации груза. Оцинкованное шасси Modulox на болтовых соединениях поставляется с 10-летней гарантией от сквозной коррозии металла. Система подкачки шин позволяет избежать износа шин и уменьшает расходы на топливо.

Показанный на выставке изотермический полуприцеп S.KO Cool Executive представляет собой пакетный продукт. В рамках данного пакета полуприцеп на заводе штатно оснащается собственной холодильной установкой Schmitz Cargobull, а также сопровождается договором о полном сервисном обслуживании от компании Schmitz Cargobull Parts & Services. Довершает комплекс продуктов пакет телематики, включающий в себя температурный самописец и систему проактивного мониторинга. Благодаря интегрированному TCI пользователь получает быстрый доступ к температурным данным. Такая функция позволяет пользователю предоставить документальное подтверждение непрерывности холодильной цепи и обеспечивает постоянный онлайн-доступ к температурным

параметрам полуприцепа и холодильного агрегата.

Третий экспонат — самосвальный полуприцеп S.KI 24 SL 7.2 Solid, предназначенный для перевозки сыпучих материалов. Полуприцеп оснащен стальным кузовом полукруглого сечения. Благодаря широкому дну обеспечивается более низкий центр тяжести самосвала. Днище и боковые стенки кузова изготовлены из высокопрочной и износостойкой стали. Вместимость кузова составляет 24 м³.

KOEGEL

Компания Koegel продемонстрировала свой популярный полуприцеп Cargo, который завоевал признание российских и восточноевропейских транспортных компаний, кроме того, презентовала новую для российского рынка продукцию: осевой агрегат Koegel KTA и самосвальный полуприцеп Koegel.

Модель Cargo отличается прочностью, широким ассортиментом базового и дополнительного оборудования. Конструкция рамы этого полуприцепа рассчитана на разнообразные дорожные условия, включая экстремальные. Кроме того, модель имеет низкую собственную массу (около 6 т в базовой комплектации). Полуприцеп в серийном исполнении оборудован осевым агрегатом Koegel KTA. Как и у других грузовых полуприцепов Koegel, рама полуприцепа KoegelCargo защищена от коррозии путем нанесения нанокерамического покрытия катафорезом с последующим нанесением УФ-защитного лакокрасочного покрытия. Выставочный экспонат оснащен опциональной системой удаления льда: длинный надувной рукав расположен под потолочным тентом. В надутом



▲ Тентованный полуприцеп S.CS Universal, Schmitz Cargobull

состоянии он прижимает тент кверху, делая крышу двускатной, тем самым легко удаляя скопившуюся воду, снег и лед.

Показанный на выставке 3-осный самосвальный полуприцеп Koegeel объемом 27 м³, предназначенный для перевозки сыпучих материалов, имеет днище ковшовой платформы толщиной 5 мм и задний борт толщиной 4 мм из улучшенной стали Harbox-450, а также боковые стенки из высокопрочной 4-миллиметровой листовой стали S700. В качестве опции самосвальные полуприцепы выпускаются в различных вариантах толщины ковшовой платформы и бортов. Кроме того,

благодаря модульной конструкции можно просто, быстро и недорого заменить компоненты платформы, таким образом, отпадает необходимость применения изнашивающихся пластин, требующих больших затрат при замене.

Совершенно новым решением является серийная установка осевого агрегата Koegeel KTA на многих вариантах модельного ряда полуприцепов Koegeel. Этот простой в обслуживании осевой агрегат оптимально адаптирован к характеристикам полуприцепов Koegeel, улучшая ходовые качества благодаря уникальной в отрасли двойной подвеске из мягкой резиновой



▲ Изотермический полуприцеп S.KO Cool Executive, Schmitz Cargobull



▲ Самосвальный полуприцеп S.KI 24 SL 7.2 Solid, Schmitz Cargobull

опоры и рычага подвески из рессорной стали. В целях повышения ремонтпригодности рычаг подвески и балку осевого агрегата можно заменять по отдельности. Балка осевого агрегата представляет собой цельную кованую деталь без единого шва. Это обеспечивает передачу сил без внутренних напряжений и надежную защиту от поломок. Рычаг подвески изготовлен из высокопрочной рессорной стали, благодаря чему достигается идеальное соотношение характеристик упругости и прочности. Осевой агрегат Koegeel обладает хорошей боковой устойчивостью, надежен и прост в обслуживании.



▲ Тентованный полуприцеп Koegeel Cargo



▲ Самосвальный полуприцеп Koegeel