

коммерческий транспорт

Renault Trucks, нефть и полный привод

Продвигая новую гамму грузовиков на российском рынке, в компании Renault Trucks решили пойти нестандартным путем. Сложно себе представить испытания в более жестких условиях эксплуатации, чем тысячекилометровый пробег по сибирскому бездорожью и зимникам. Это был даже не тест-драйв. Профессиональные водители и журналисты выполнили регулярный рейс с полной загрузкой при экстремально низких температурах.

— тест-драйв —

Renault Trucks K 480 6x6 является потомком французских грузовиков, принимавших непосредственное участие в освоении африканских и арабских нефтяных месторождений. Но русская нефть, как известно, добывается в другом температурном режиме. Транспортная фирма ООО «Магистраль» специализируется на доставке бурового оборудования и труб на нефтяные месторождения Красноярского края. У руководства компании есть планы расширения. А бренд Renault Trucks представлен в парке перевозчика и при этом отлично зарекомендовал себя в условиях эксплуатации Сибири и Крайнего Севера.

Это был как раз тот случай, когда интересы продавца и перевозчика совпали. Выводя на рынок свою новую линейку, компания заинтересована в продвижении бренда на востоке нашей страны. Для чего и был организован тест-драйв с участием профессиональных водителей, постоянно работающих на зимнике, и группы журнали-



Тягачи Renault Trucks K480, по сути, симбиоз французской и шведской школ автомобилестроения

стов. Уникальный для нас и обыденный для транспортной компании рейс. Задача: двумя тягачами доставить партию труб, предназначенных для бурения скважин. Примерно по 27 тонн на каждой платформе. Нам предстояло пройти по маршруту Красноярск—Курумбинское нефтегазовое месторождение, находящееся в Эвенкийском муниципальном районе Красноярского края. Примерно 1 тыс. км пути, половина из которых зимники.

Нефтедобыча ведется в труднодоступных районах, и здесь нужна особая техника. Как минимум два ведущих моста, а еще лучше — полный привод. Недаром более половины парка компании «Магистраль» приходится на тягачи и самосвалы с колесной формулой 6x4 и 6x6. Зимники славятся сопками и перевалами. Конец сезона, когда дорога плывет и

полненный рейс с большой земли на буровую можно приравнять к подвигу.

Температура на маршруте опускалась до –33°С. По местным меркам это даже не тянет на экстрим. Хотя для большинства стран такой режим уже не совместим с нормальной деятельностью людей и техники. Как показала практика и данный пробег, грузовики Renault Trucks способны выполнить любое транспортное задание. Перед запуском в серию новой линейки было семь лет испытаний. За плечами водителей-испытателей около 10 млн км и экстремальные температурные условия — от –40°С до +60°С.

Утром заводимся без проблем, мотор не чувствует груза и работает ровно, без придыхания и надрыва. Печка дует, и в кабине становится жарко, хотя тягачи в обыкновенной, стандартной комплектации, без зимних пакетов или дополнительных опций. И что приятно, ни одно окно не запотеет. Правда, на крутых и затяжных подъемах, которыми зимники изобилуют, от магистральной прыти не останется и следа. Все чаще прихо-

дится задействовать блокировки и то и дело переключать передачи вверх-вниз, играть половинками. Все внимание на дорогу и выбор режима. Если бы я комплектовал машины, то предпочел бы «автомат». Хотя абсолютное большинство автомобилей в парке ООО «Магистраль» укомплектованы традиционной механической трансмиссией. А это ни много ни мало около 150 единиц техники.

Современный рынок диктует свои законы: унификация производства — один из способов его оптимизации. Тестовые тягачи Renault Trucks K480, по сути, симбиоз французской и шведской школ автомобилестроения. В свете вхождения Renault Trucks в группу Volvo первыми, кто оказался в выигрыше от слияния, стали перевозчики. Операторы французской техники получили доступ к одной из самых разветвленных сервисных сетей в России. Раскладывая на составляющие узлы и агрегаты тестового тягача, мы имеем отлично зарекомендовавший себя мотор DXi13 мощностью 480 л. с., мосты, рессорную подвеску и механическую коробку от шведского донора.

Грузовики Renault Trucks К — это серия тяжелых строительных грузовиков. Шасси автомобиля было специально разработано для работы с высокими нагрузками при сложных условиях эксплуатации. Принципиальные отличия — высокий клиренс, усиленная рама и лонжероны, полностью стальной бампер, защита фар. Устанавливаются двигатели DTI 11, DTI 13 с диапазоном мощности от 380 до 520 л. с. Полная масса автопоезда может достигать 120 тонн. Несколько вариантов исполнения кабины. Выпускается как шасси, так и седельный тягач.

Алгоритм управления механизмом блокировки межосевого и межколесного дифференциалов простой и логически понятный. Включения дублируются на экране дисплея, находящегося на приборной панели. Большой круглый регулятор последовательно активирует сначала межосевую, затем межколесную блокировку. В нашем случае автомобиль с колесной формулой 6x6, поэтому добавлена блокировка передаточ-

ной коробки и межколесная для переднего моста. При максимальной грузоподъемности возможна комплектация задней тележки 15-тонными ведущими мостами с двухступенчатым редуктором. Возможна установка параболлических или полуэллиптических рессор, в некоторых комплектациях возможна пневматическая подвеска. Передние мосты с допустимой нагрузкой от 7,1 до 9 тонн с обслуживаемыми шкворнями для сверхтяжелых условий эксплуатации. Тормозные механизмы в двух вариантах исполнения: либо дисковые, либо барабанные.

Интерьер и дизайн кабины проработаны до последнего штриха. По количеству удобных ступеней, ручек, карманов и рундуков Renault даст фору конкурентам. Водители, принимавшие участие в тестовом рейсе, отметили высоко расположенный и хорошо защищенный радиатор. Передний угол въезда Renault K достигает 32°. Возможна комплектация 15-тонными ведущими мостами с двухступенчатым редуктором. Также водители оценили легкий и информативный руль, на который не передавались удары от неровностей и профиля местных дорог.

На пути следования колонны нам попалось огромное количество резких поворотов, крутых подъемов и спусков. В соответствии с условиями зимника автомобили были укомплектованы цепями противоскольжения, но нам они так и не понадобились. Полный привод, новая резина и опыт сделали свое дело, и спустя два дня мы выгулялись на буровой K-219, принадлежащей компании «Славнефть».

Многим непосвященным автомобили Renault Trucks представляются европейскими «неженками», но на самом деле «француз» принадлежит к плеяде, про которую говорят: «И лицом пригож, и на дело гош». Он действительно покориł Сибирь и доказал способность возить грузы по зимникам не хуже местных старожилов. Кстати, одна из транспортных компаний Сибири уже приобрела первый Renault Trucks К-серии. Выходит, лед тронулся!

Валерий Писанов

Вне сезона

— шины —

В РФ узаконили обязательное использование сезонных шин на коммерческих автомобилях. Вряд ли кто-нибудь сегодня вспомнит гигантскую пробку, парализовавшую в декабре 2012-го движение по федераль-

ной трассе М10 «Россия». Жертовой буранов и метелей стало около 10 тыс. застрявших автомобилей. Тогда она вызвала большой общественный резонанс. Премьер Дмитрий Медведев и вице-премьер Дмитрий Рогозин попенали автотранспортникам на отсутствие соот-

ветствующей сезону резины, которая, по их мнению, и стала причиной 200-километрового затора. Вопросы содержания дорог и тот простой факт, что магистральные седельные тягачи по определению вообще не полноприводный трехосный «Урал», призванных бороться с

бездорожьем, остались почему-то за кадром. Более того, высокопоставленные чиновники предложили ввести в РФ обязательное использование зимней резины на коммерческих автомобилях.

На этот призыв, как водится, тут же откликнулись законодатели. В Госдуму был внесен законопроект, предлагающий, в частности, дополнить статью 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях частью 3 «Управление транспортным средством, не укомплектованным зимними шинами, удовлетворяющими требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, в зимний период, влечет наложение административного штрафа на водителя в размере 5 тыс. рублей».

И вот спустя пару лет, то есть с января 2015-го, вступил в силу Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», который предписывает обязательное использование в РФ сезонных шин, в том числе на коммерческих автомобилях. Причем, и это важный момент, не только на ведущих колесах, а, что называется, по кругу, то есть и на колесах рулевой оси, и на колесах сцепной техники. Иными словами, законодатели озоботились не только обеспечением тягово-сцепных свойств на скользкой заснеженной дороге, но и безопасностью движения в целом. Похвальное стремление, но как обстоит дело с практически полным отсутствием законодательной инициативы?

Начнем с того, что сезонные требования техрегламента ни в ПДД, ни в КоАПе не прописаны. Таким образом, максимум, что ждет нарушителя, — это штраф в размере 500 рублей за использование лысой резины (при отсутствии индикатора износа остаточная глубина протектора для зимних шин должна быть не менее 4 мм) и разошнинуш. Может быть, оно и к лучшему, иначе добрую половину парка отечественных коммерческих авто пришлось бы поставить на прикол из-за отсутствия соответствующей сезону резины на всех осях. По некоторым данным, в РФ в эксплуатации находится порядка 3,7 млн коммерческих автомобилей. Это огромный парк. Понятно, что российская шинная промышленность одномоментно удовлетворить такой спрос не в состоянии. С учетом нынешнего обменного курса рубля импортировать зимние покрышки в таком количестве тоже никто не будет. Поэтому при подготовке технического регламента шинники рекомендовали проводить замену поэтапно: сначала для колес ведущей оси, а в 2016–2017 годах для колес рулевой оси и осей сцепной техники. Тогда это можно было сделать с куда меньшими затратами и без риска останки половины автопарка из-за отсутствия шин с соответствующей маркировкой.



С января стало обязательным использование в России сезонных шин, в том числе на коммерческих автомобилях

Кстати, о маркировке. Под зимней резиной подразумеваются покрышки с маркировкой M+S и горного пика со снежинкой (3PMSF). В чем между ними разница? По словам Алексея Платова, руководителя отдела коммерческих шин ООО «Юдиер Раша», в отличие от маркировки M+S, которая в принципе остается на совести производителя, знак 3PMSF может наноситься только на шины, чьи показатели соответствуют допустимым требованиям эксплуатации на заснеженном дорожном покрытии (так называемому индексу сцепления на снегу). Для расчета индекса проводится процедура измерения сцепления зимних шин. Она заключается в сравнении сцепления эталонной стандартной шины с тестируемой на утрамбованной снежной дороге. Согласно принятым нормам, шины, чьи характеристики оказываются лучше эталонных на 25% или более по результатам шести из десяти тестовых циклов, считаются прошедшими испытание. На эти шины допускается нанесение маркировки 3PMSF; их можно официально классифицировать как зимние шины, предназначенные для эксплуатации на дороге, покрытой снегом. Помимо этих двух есть еще и третий тип грузовых зимних шин, предназначенных для очень суровых условий эксплуатации, характерных, например, для нашей Сибири. Они также имеют маркировку 3PMSF, но отличаются от последних значительно более высоким коэффициентом сцепления.

Встаёт вопрос и о том, как эксплуатировать зимнюю резину — круглогодично или с сезонной заменой? Вот простейшие расчеты: известно, что зимние покрышки примерно на 10–12% дороже всесезонных из-за иного состава резиновой смеси, в которой присутствует большее количество дорогостоящего натураль-

ного каучука. Стало быть, переобувание только одного седельного тягача (4x2) при средней стоимости зимней шины в рознице от 15 тыс. до 30 тыс. рублей обойдется минимум в 105 тыс. рублей (15 тыс. x 7 = 105 тыс. с учетом запаски). Плюс еще семь колес полуприцепа (с учетом запаски). Итого набегает кругленькая сумма в 210 тыс. рублей, а если в парке 100, 200 или 300 автопоездов... А еще надо платить за шиномонтаж или содержать собственную мастерскую. Далее, если после зимы опять переходить на всесезонку, так как зимняя резина летом быстрее изнашивается и отличается повышенным сопротивлением качению, а следовательно, и расходом топлива, то где хранить сотни, а то и тысячи этих еще вполне работоспособных шин?

Шинники уверяют, что подобные опасения напрасны. Дескать, тенденция рынка грузовой резины заключается в том, чтобы исключить сезонную замену, поскольку это действительно весьма затратное мероприятие. Именно на это направлены технологические векторы развития шин — создание конструкции, одновременно удовлетворяющей параметрам 3PMSF и в то же время не нуждающейся в сезонной замене. Специалисты Nokian Tyres, например, предлагают следующее решение. Переобуваться как можно позже под зиму и ездить на зимней резине круглый год, поскольку к лету протектор изнашивается и шины приобретают почти всесезонные характеристики. Однако из-за износа протектора (его незначительной глубины, стершихся ламелей и граней шаек) к следующей зиме свои зимние функции они выполнять уже не будут. Стало быть, их надо менять на новые шины или занимать наваркой нового протектора (на ведущих колесах, разумеется). Однако третий тип зимних шин для суровых условий эксплуатации все же нуждается в сезонной замене из-за более интенсивного износа протектора. Правда, это достаточно узкий сегмент рынка.

Александр Солнцев



Почему отечественное дизельное топливо «ТАНЕКО» превосходит все известные мировые стандарты?

Несмотря на то что у природы нет плохой погоды, зима все-таки — время экстремальное. И для человеческого организма, и для автомобильного «сердца» — двигателя. Особенно такая зима, как эта, когда аномальные морозы сменяются на протяжении считанных часов оттепелью и наоборот. Такие дни обладатели автомобилей с дизельными двигателями встречают с особым трепетом, потому как температурные скачки не самым лучшим образом влияют на взаимосвязь фракций, составляющих дизельное топливо. Частая же картина любой зимы за пределами МКАД — водитель-дальнобойщик, паяльной лампой или самодельным факелом отогревающий бензобак своей машины...

Вот с чем у вас ассоциируется транспортное средство с дизельным мотором? Возможно, с трактором. Или с грузовиком. Или с автобусом, который, набирая скорость, оставляет за собой дымный черный шлейф сажи с характерным «ароматом». А ведь, как оказалось, дизель может разогнать автомобили до гоночных скоростей! Возьмем хотя бы команду «КамАЗ-мастер», которая вот уже который год облетывает всех на «Дакаре». Что же говорить про легкие машины, но...

До недавнего времени зарубежные производители крайне неохотно поставляли на российский рынок свои модели в комплектации с дизельным мотором, который, по сравнению с бензиновым, имеет целый ряд преимуществ: тяговитость на низких оборотах, максимальная мощь опять же на низких оборотах, отсутствие узкой системы зажигания. Однако ненадежное качество топлива может стать причиной весьма дорогостоящего ремонта двигателя... В общем, как говорится, и хочется, и колется.

Полагаем, что скоро об этих опасениях можно будет забыть окончательно. И дело не только в том, что российские производители в последние годы стараются соответствовать мировым стандартам, а в том, что на столичном рынке появилось поистине революционное дизельное топливо, для которого еще даже стандарт не придуман. Потому что оно их всех превосходит.

Выпуск этого дизельного топлива в промышленных объемах Нижнекамский нефтеперерабатывающий комплекс начал ровно год назад. Но даже за такой короткий промежуток времени новое дизтопливо уже приобрело целую армию пользователей, сменивших привычные, близкие к дому, работе или даме автозаправки на АЗС «Татнефти». Дизтопливо задумывалось как соответствующее стандартам «Евро-5». Однако по большинству

своих характеристик это дизтопливо соответствует скорее стандарту «Евро-6», который Евросоюз еще только готовится принять. Подобное топливо — самое лучшее, что можно предложить обладателям автомобилей с быстроходными дизельными двигателями. «Запечалены» в этой области рынка традиционно считаются немцы.

Нижнекамское дизтопливо, разумеется, прошло всесторонние испытания как стендовые, так и ходовые. В том числе — в центральной лаборатории топлив и масел Научно-технического центра «КамАЗ». Мотористы сравнивали два образца дизеля — один существующего наивысшего стандарта качества и второй — «ТАНЕКО». Изучались характеристики двигателя, работающего в запредельных режимах.

Вы, наверное, уже догадались, что и максимальная полезная мощность двигателя, и полезный крутящий момент, и минимальный расход топлива показал двигатель, работавший на данной марке топлива. Естественно, что и содержание в выхлопе этого двигателя вредных веществ, таких как оксиды азота, углекислый газ, суммарные углеводороды, было в разы ниже. Соответственно, меньшим был износ движущихся деталей мотора.

А еще у этого топлива оказалось самое низкое содержание серы по сравнению с конкурентами. По ее содержанию — одна миллионная от объема топлива — «ТАНЕКО» в 10 раз превосходит дизельное топливо стандарта «Евро-5».

Но есть и другие преимущества, которые уже на деле ощутили водители как тяжеловозов, так и легковых внедорожников. Первое, что сразу отмечается, двигатель работает мягче, но в то же время стал приемистей. Эксплуатационники большими плюсами называют снижение удельного расхода топлива и повышение КПД двигателя.

Объяснить это можно высоким цетановым числом: у «ТАНЕКО» оно достигает 60 (причем без присадок) при общепринятой норме не менее 51. Это означает, что оптимизируется процесс сгорания топливной смеси, увеличивается скорость прогрева двигателя, улучшается равномерность его работы, уменьшаются шум и вибрация.

В настоящее время ДТ «ТАНЕКО» уже предлагают 100 АЗС «Татнефть» в Московском регионе и более 250 — по всей России. Попробуйте сами и убедитесь: с дизельным топливом «ТАНЕКО» в баке вашего автомобиля русская зима не страшна.

Статья на правах рекламы

