



VOLVO FH

Надежность, экономичность, широкая сеть фирменных СТО – вот доводы тех, кто выбрал марку Volvo. Не менее важна популярность шведских тягачей на вторичном рынке – покупая партию новых машин, перевозчик надеется продать их после нескольких лет эксплуатации быстро и выгодно

Volvo FH лидирует в общероссийском парке седельных тягачей – во всяком случае, для работы на дальних маршрутах перевозчики чаще выбирают именно эту модель. 40 тысяч зарегистрированных на предприятия и частных лиц автомобилей (см. таблицу данных аналитического агентства «Автостат») – это абсолютный рекорд в классе. Примерно по четверти от

общего количества Volvo FH сосредоточено в Центральном и Северо-Западном округах, в остальных регионах распространенность в целом пропорциональна уровню деловой активности. В последние три года объемы продаж новых тягачей неуклонно падают – все труднее продавать подержанные машины, и в автопарках даже вполне успешных транспортных предприятий начинается процесс старения. Это перевозчиков пока не тревожит, поскольку долговечность крупнотоннажников Volvo уже проверена годами и километрами пробега – тысячи машин выпуска 1990-2000-х годов, пригнанных из Европы до повышения таможенных пошлин, до сих пор исправно утюжат наши трассы, принося прибыль владельцам.

Модификации

Крупнотоннажники Volvo FH ведут свою историю с 1993 года – тогда фирма представила первое поколение этой модели. Второе продержалось на конвейерах с 2001 по 2008 годы, третье – официально

с 2008 по 2012 гг., уступив место нынешнему четвертому. Кроме того, были промежуточные модернизации с внедрением новых агрегатов. В обозначении моделей грузовиков Volvo первая буква F указывает на бескапотную компоновку, второй зашифрована высота установки кабины над рамой: L (low) – низкая, M (medium) – средняя и H (high) – высокая. То есть FH не обязательно должен быть магистральным тягачом, и кто-то (видимо, в Европе) заказывает с высокой кабиной самосвалы и шасси под различные надстройки. Причем разных колесных формул, включая четырехосные машины с самыми экзотическими комбинациями ведущих, поддерживающих, рулевых и подруливающих мостов. У нас все проще, и Volvo FH – это, как правило, короткобазный седельник 4x2, таскающий фуру. Встречаются на дорогах и трехосные тягачи 6x4 – в основном на Урале и в Сибири.

Машину родной шведской или бельгийской сборки легко определить по VIN-номеру с кодом YB1

или YV2, а на сборочный завод в Гетеборге или Генте указывает буква на 11-й позиции номера: А или В соответственно. Грузовики Volvo российской сборки имеют VIN-номер с кодом X9P и буквой W на 11-й позиции. С 2003 по 2008 годы тягачи и самосвалы выпускали в подмосковном Зеленограде, а с 2009-го функционирует полномасштабное, совместное с Renault, производство в Калуге. Когда его временно остановили (в 2015 году), машины пошли с европейских заводов Volvo. Но купить шасси или тягач из Гетеборга и Гента можно всегда – если будет такое пожелание покупателя, либо речь пойдет о какой-то особой комплектации, например, с 16-литровым двигателем.

Последний на магистральных тягачах встречается нечасто – хозяева автопредприятий не воспринимают более дорогой мотор как средство увеличения прибыли. Поэтому на большинстве современных Volvo FH российского рынка установлен 12,8-литровый двигатель D13C с тра-



К регулярной заправке мочевины наши перевозчики привыкли



Суммарный объем обоих топливных баков превышает 1200 литров

диционными для шведской фирмы насос-форсунками, отвечающий требованиям Евро-5. В этом его принципиальное отличие от двигателя D13K, применяемого на автомобилях Volvo для европейского рынка и оборудованного топливной аппаратурой Common Rail, позволившей достичь чистоты выхлопа по нормам Евро-6. Конструктивно мотор не менялся с момента внедрения в производство в 2005 году – рядная длинноходная (131x158 мм) 24-клапанная «шестерка» с приводом ГРМ

со стороны маховика. Распредвал в головке блока и особо эффективный моторный тормоз VEB+, использующий ГРМ специальной конструкции, – особенности грузовых дизелей Volvo. Есть еще и турбокомпаунд (турбокомпрессор, который не только гонит воздух в цилиндры, но и подкручивает коленвал, добавляя мотору до 50 л.с. мощности), но в России такие версии моторов встречаются редко. Соответствие современным российским нормам Евро-5



Жидкостный автономный отопитель входит в базовое оснащение

| Технические характеристики* | | | |
|-----------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------|
| Модель | Рабочий объем, л | Мощность, л.с. (об/мин) | Крутящий момент, Н.м (об/мин) |
| D13C | 12,8 | 420 (1400-1900) | 2100 (1000-1400) |
| | | 460 (1400-1900) | 2300 (1000-1400) |
| | | 500 (1400-1900) | 2500 (1050-1400) |
| | | 540 (1450-1900) | 2600 (1050-1400) |
| D16G | 16,1 | 540 (1450-1900) | 2650 (1000-1450) |
| | | 600 (1500-1900) | 2800 (1000-1500) |
| | | 700 (1550-1800) | 3150 (1000-1550) |
| | | 750 (1600-1800) | 3550 (1050-1400) |

*двигателей тягачей Volvo FH класса Евро-5



Фирменная особенность двигателей Volvo – распредвал в головке блока

Парк Volvo FH на 01.01.2015 г.*

| | Всего | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 | 1994 | 1993 |
|--------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Россия | 40 056 | 1383 | 2445 | 3348 | 3503 | 1687 | 543 | 4214 | 2223 | 1134 | 1418 | 1575 | 1547 | 1121 | 1253 | 2434 | 2279 | 2344 | 1362 | 1462 | 1642 | 817 | 279 |
| СЗФО | 10 671 | 352 | 212 | 693 | 1278 | 388 | 90 | 983 | 596 | 372 | 427 | 417 | 421 | 318 | 382 | 566 | 612 | 733 | 457 | 499 | 537 | 257 | 71 |
| ЦФО | 11 672 | 569 | 1026 | 1266 | 1063 | 553 | 187 | 1477 | 832 | 399 | 297 | 366 | 362 | 215 | 264 | 533 | 499 | 530 | 312 | 267 | 384 | 183 | 80 |
| СКФО | 2341 | 14 | 48 | 53 | 90 | 98 | 30 | 164 | 101 | 50 | 145 | 188 | 142 | 118 | 97 | 191 | 191 | 191 | 128 | 109 | 112 | 58 | 22 |
| ЮФО | 2319 | 59 | 48 | 103 | 152 | 79 | 24 | 251 | 80 | 48 | 99 | 114 | 106 | 70 | 74 | 163 | 150 | 171 | 106 | 136 | 176 | 91 | 16 |
| ПФО | 5564 | 182 | 475 | 454 | 352 | 202 | 85 | 525 | 260 | 114 | 188 | 191 | 222 | 170 | 192 | 443 | 392 | 321 | 180 | 229 | 229 | 119 | 36 |
| СФО | 2872 | 87 | 130 | 243 | 192 | 141 | 55 | 320 | 126 | 53 | 110 | 144 | 126 | 115 | 104 | 232 | 192 | 175 | 81 | 90 | 87 | 40 | 12 |
| УФО | 3800 | 112 | 437 | 475 | 347 | 201 | 64 | 400 | 164 | 83 | 116 | 120 | 145 | 106 | 111 | 202 | 178 | 171 | 80 | 113 | 97 | 63 | 14 |
| ДФО | 817 | 8 | 69 | 61 | 29 | 25 | 8 | 94 | 64 | 15 | 36 | 35 | 23 | 9 | 29 | 104 | 65 | 52 | 18 | 19 | 20 | 6 | 28 |

*данные аналитического агентства «Автостат»



Коробка передач с двумя сцеплениями – технический деликатес

достигается системой впрыска раствора мочевины (характеристики двигателей – в таблице). Самая востребованная настройка мощности современных «европейских» моторов D13C – 460 л.с.

Коробка передач стандартных комплектаций Volvo FH последнего поколения, как правило, 12-ступенчатая, роботизированная I-shift. Три ступени в основном блоке, двухдиапазонный планетарный демальтипликатор и двухступенчатый делитель. Из особенностей – электронноуправляемый фрикционный тормоз вместо синхронизаторов. Для некоторых модификаций можно заказать обычную механическую 14-ступенчатую КП с тросовым приводом механизма переключения. Ее компоновка такая же, как у автоматизированной КП, но добавлены две понижающие передачи. О самой новейшей коробке передач I-shift Dual Clutch (с двумя сцеплениями, то есть переключающуюся практически без разрыва



Такой вал есть только на версиях с реечным рулевым механизмом

потока мощности) говорить пока рано: она идет только в комплекте с «коммонрейловыми» моторами класса Евро-6, а желающих купить тягач с такими агрегатами в России практически нет.

Стандартный вариант подвески тягачей Volvo FH – двух- или трехлистные параболические рессоры спереди и четырехбаллонная пневматика сзади. Независимую подвеску передка на поперечных рычагах, ставшую сенсацией на премьере модели четвертого поколения, пока заказывают единицы: видимо, нужно время, чтобы наши перевозчики оценили это новаторское решение, а заодно – идущий в комплекте, не менее революционный реечный рулевой механизм.

Тормоза на тягачах Volvo, как правило, дисковые, но есть модификации и с барабанными. На машинах последнего поколения стояночный тормоз активируется не рычажком, а клавишей – краном управляет электроника

| Технические характеристики | |
|-------------------------------------|---|
| Модель | Volvo FH 13 SuperNova |
| Длина×ширина×высота | 5990×2550×3959 |
| База, мм | 3800 |
| Высота седла, (загр./незагр.), мм | 1090/1118 |
| Собствен. масса, с топливом, кг | 8411 |
| Полная масса, кг | 19 000 |
| Полная масса автопоезда, кг | до 44 000 |
| Нагрузка на ССУ, кг | 11 500 |
| Нагрузка на оси (передн./задн.), тн | 7,5/до13,0 |
| Макс. скорость, км/ч (с огран.) | 90 |
| Двигатель/рабочий объем, л | Volvo D13C/12.8 |
| Мощность, л.с. при об/мин | 460 при 1400-1900 |
| Крутящий момент, Н.м при об/мин | 2300/1000-1400 |
| Коробка передач | механическая, автоматизированная, 12-ступенчатая, Volvo I-Shift |
| Сцепление | однодисковое, диафрагменное, 430 мм |
| Замедлитель | моторный тормоз VEB+ |
| Ведущий мост | с одинарной гипоидной передачей, блокировкой дифференциала |
| Топливный бак, л | 570 + 650 |
| Тормоза | дисковые, EBS, ABS, ESP |
| Подвеска спереди/сзади | рессорная/пневматическая |
| Шины | 315/70R22,5 |



Подвеска кабины тягачей – четырехточечная, пневматическая



Роботизированную коробку передач I-shift наши перевозчики теперь уважают: она топливо экономит



К независимой подвеске наши перевозчики пока интереса особо не проявляют – неразрезная балка привычнее

МОСКВА
С-ПЕТЕРБУРГ
БАРНАУЛ
БРЯНСК
ВОРОНЕЖ
ЕКАТЕРИНБУРГ
ИРКУТСК
КАЗАНЬ
КРАСНОДАР
КРАСНОЯРСК
МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ
НИЖНИЙ НОВГОРОД
НОВОКУЗНЕЦК
НОВОСИБИРСК
ОМСК
ОРЕЛ
РОСТОВ-НА-ДОНУ
САМАРА
СМОЛЕНСК
СУРГУТ
ТЮМЕНЬ
ХАБАРОВСК

EURO PART
more than parts

многоканальный для всех регионов
+7 495 500-35-85
www.europart.ru

Запасные части
оригинальные и альтернативные
 для коммерческого транспорта европейского производства

MOTO RU
-MAGAZINE-

НОВОСТИ
 СПОРТ ТЕСТЫ
 СООБЩЕСТВО РЫНОК
 РЕМЗОНА

Зарулем

ЛИНИЯ ПОРЯДКА

реклама

МНЕНИЕ

РЕФАТ ЛАСТОВЕРОВ
директор ООО «РефАвтоТранс», Ростовская область

– В парке нашего предприятия автомобили только марки Volvo – всего 30 крупнотоннажников серий FH и FM. В основном это двухосные тягачи, но есть и одиночные, трех- и четырехосные машины. Профиль работы тягачей – региональные перевозки строительных материалов (сыпучих грузов) самосвальными полуприцепами, а также импортных фруктов и овощей полуприцепами-рефрижераторами на маршрутах по всей России. Большинство наших Volvo FH – модели прежнего поколения класса Евро-3, самые старые – 2008 года выпуска с пробегами за миллион километров. Есть и три тягача последней модели с новой кабиной – машины

2013 и 2014 годов выпуска в спецкомплектации Ocean Race с 16-литровыми 600-сильными двигателями класса Евро-5. Пробег старшего из них уже достиг 250 тыс. километров. Первые два года действия заводской гарантии – своими силами, все необходимое для этого оборудования имеется. На трех новых тягачах серьезных ремонтов пока не было – проводили только плановое техобслуживание.

На автомобилях с большими пробегами приходилось ремонтировать ряд узлов: подвески, тормоза и даже двигатели. В частности, на самых старших наших Volvo FH уже заменяли направляющие клапанов в головке блока, ставили новые гильзы цилиндров, поршневые кольца. Из пре-

ждевременно выходящих из строя узлов можно назвать несколько случаев замены ведомого диска сцепления – из-за поломки демферных пружин при пробегах около 450 тыс. км. Все они отмечены на отдельной партии автомобилей, а обычно ведомый диск служит примерно

вдвое дольше. Есть у нас претензии и к долговечности проводов электрооборудования – для эксплуатации в российских условиях они недостаточно прочные и от тряски на разбитых дорогах могут выходить из строя уже через два года эксплуатации. Обычно это происходит

со жгутами, ведущими вдоль рамы к задним фонарям и коробке передач. В остальном тягачи Volvo FH весьма надежны и долговечны. Шины в последнее время ставим российской марки «Кама»: они относительно недороги и служат 200-250 тысяч километров.



с алгоритмом автоматического растормаживания при трогании с места. Кроме того, автомобиль и сам становится «на ручник» – на случай если водитель забудет нажать клавишу.

Новая кабина образца 2012 года стала объемнее прежней примерно на кубометр – тоннель пола выступает всего на 9 см вместо прежних 17 см, внутренне кабина подросла на 18 см, а нижняя спальная полка радует шириной 82 см. С лета 2013 года дилеры предлагают Volvo FH в стандартной комплектации SuperNova – с 2-киловаттным «феном», автономным кондиционером (привод

компрессора не ремнем от мотора, а 150-ваттным электродвигателем с питанием от аккумулятора), двумя топливными баками из алюминия (730+650 л), сейфом для документов и 33-литровым холодильником. Периодически фирма выбрасывает на рынок ограниченные партии Volvo FH в эксклюзивных комплектациях с соответствующим цветочным оформлением. Например, Ocean Race – в сине-белом «металлике», с кабиной повышенной комфортности Globetrotter XL, 500-сильным 13-литровым мотором (а можно и, например, с 750-сильным 16-литровым), ксеноновыми фарами

и прочими «наворотами». Кто-то скажет, что такая роскошь – деньги на ветер, другой же только усмехнется: он-то знает, как поощрять своих лучших водителей и стимулировать остальных...

Что ломается

Как и всякий крупнотоннажник Volvo, тягач FH последнего поколения неисправностями владельцев не донимает. А работает годами без перебоев. Но есть и некоторые, пока не изжитые детские болезни. Например, практически все покупатели «европых» машин жалуются на регулярные отказы узлов системы впрыска раствора мочевины. При совсем скромных пробегах «летят» насосные и дозирующие модули. Замена этих узлов даже по гарантии – это всегда потеря времени и прибыли предприятия, а уж выкладывать за не слишком нужные «приблуды» десятки тысяч собственных рублей у перевозчиков нет никакого желания, и они обращаются в гаражи к «дяде Васе» для установки эмулятора. Удивительно, что стандартная аппаратура Denoxtronic SCR фирмы



В версии с независимой подвеской торсион стабилизатора – сзади балки



Пневмобаллоны задней подвески требуют замены крайне редко

В ИЮЛЬСКОМ НОМЕРЕ

МАСЛОЖОР: ПОЧЕМУ МОТОРЫ ПОДЪЕДАЮТ МАСЛО? 182

№7 (1009) ИЮЛЬ 2015 WWW.ZR.RU

Зарулем

ISSN 0321-4249 15007 9 770321 424007

ПРОБУЕМ В ДЕЛЕ

ОСАГО: ЕСТЬ НОВОСТИ! 14

НОВЫЙ RENAULT DUSTER 8

ОФОРМЛЯЕМ ЕВРОПРОТОКОЛ 164

ВЫБОР: 4x2 ИЛИ 4x4

НОВАЯ KIA SORENTO

БОЛЬШОЙ ТЕСТ: КИТАЙСКИЕ КРОССОВЕРЫ ДО МИЛЛИОНА 78

16 FORD FIESTA ВОЗВРАЩАЕТСЯ! СЕДАН И ХЭТЧБЕК. ПЕРВЫЙ ТЕСТ

ЦИФРОВАЯ ВЕРСИЯ ЗР IPAD, ANDROID, WINDOWS

реклама

ПОСЛЕ РЕЙДА:
ОСАГО, Росгосстрах и Центробанк: что изменилось?

НОВЫЕ ПРАВИЛА
Эвакуация на штрафстоянку

FORD MUSTANG идет в Европу. А в Россию?

DONGFENG A30 и DONGFENG AX7
Седан и кроссовер

MINI JCW: 231 л.с.!

KIA PICANTO после обновления

RANGE ROVER SPORT SVR
в городе и на гоночном кольце

PEUGEOT 208 и PEUGEOT PARTNER: модернизация как средство спасения

PORSCHE 911 GT3 RS
Боком на 500-сильном купе

VOLKSWAGEN CADDY.
Новый или модернизированный?

КАССЕТНЫЙ САМОСВАЛ
и другие премьеры Тонара

НАША ЭКСПЕРТИЗА:
Присадки к моторному маслу

БИТВА ПЯТИДВЕРЕК:
Mini Cooper 5d против Audi A1

ТЕСТ-РЕМОНТ: CHERY TIGGO FL

CITROEN C5 CROSSTOURER и SKODA OCTAVIA SCOUT
Универсалы повышенной проходимости

УАЗ ХАНТЕР и УАЗ ПАТРИОТ
Они застряли под Ржевом

БУДУЩЕЕ ФОРМУЛЫ-1:
моторы мощностью 1000 л.с.

РОССИЙСКИЙ ДРИФТИНГ:
старт сезона

ДРЭГ-РЕЙСИНГ
Чем примечателен?

ALVIS BARSON SPECIAL
1935 года. Седлаем уникум

МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?
Медсправка не по месту жительства

ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ
фирмы Mitsubishi

В КАЖДОМ НОМЕРЕ: ТЕСТЫ И ПРЕЗЕНТАЦИИ НОВИНОК, СОВЕТЫ ПОКУПАТЕЛЯМ, ЭКСПЕРТИЗЫ ТОВАРОВ, ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЧТОБЫ НЕ ПРОПУСТИТЬ САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ, ПОДПИШИТЕСЬ В ЛЮБОМ ОТДЕЛЕНИИ СВЯЗИ СТРАН СНГ ПОДРОБНОСТИ – НА САЙТЕ WWW.ZR.RU

Для
VOLVO FH
с двигателями D13C и D16G



| Цены оригинальных запчастей* | |
|---|-----------------------------|
| Позиция | Цена** детали с НДС, рублей |
| Фильтр воздушный (элемент) | 6838 |
| Фильтр масляный long life | 998 |
| Фильтр масляный by-pass | 1060 |
| Фильтр топливный (комплект) | 1969 |
| Поршневые кольца (комплект на цилиндр) | 7465 |
| Поршневая группа (комплект на цилиндр) | 56 532 |
| Прокладка ГБЦ | 12 235 |
| Насос-форсунка | 26 071 |
| Топливный насос подкачивающий | 27 097 |
| Комплект вкладышей шатунных на одну шейку | 3147 |
| Комплект вкладышей коренных на одну шейку | 2813 |
| Водяной насос | 35 123 |
| Клапан впускной | 3985 |
| Клапан выпускной | 4483 |
| Полный комплект прокладок двигателя | 47 534 |
| Глушитель | 8077 |
| Турбокомпрессор | 105 479 |
| Стартер | 50 789 |
| Термостат | 6415 |
| Сцепление в сборе | 69 712 |
| Ведомый диск сцепления | 49 757 |
| Выжимной подшипник сцепления | 20 508 |
| Коробка передач с сборе | 1 877 558 |
| Рессора передняя | 68 834 |
| Стремянка передней рессоры | 8012 |
| Пневмобаллон задней подвески | 8285 |
| Тормозной диск передний | 17 099 |
| Насос подачи реагента AdBlue | 120 302 |
| Пневмобаллон подвески кабины | 11 134 |
| Задняя тормозная камера (энергоаккумулятор) | 31 782 |
| Подшипники передней ступицы (комплект на одно колесо) | 14 098 |
| Подшипники задней ступицы (комплект на одно колесо) | 21 965 |
| Насос гидроусилителя руля | 61 491 |
| Редуктор ведущего моста в сборе | 1 110 014 |
| Тяга продольная рулевая | 19 391 |
| Ремкомплект шкворневого узла | 14 098 |
| Амортизатор | 11 901 |
| Шпилька колеса задняя | 1417 |
| Гайка колеса | 951 |
| Стекло ветровое | 19 371 |
| Фара в сборе | 32 718 |
| Указатель поворотов | 5213 |
| Фонарь задний | 5448 |

* в сервисном центре официального дилера
** в рамках услуги «Сервисный контракт» действует более гибкая ценовая политика на оригинальные запчасти Volvo

Для легкого доступа к клавишам панель приборов сильно развернута к водителю. Центральный тоннель выступает над уровнем пола всего на 9 см



Переключатель режимов роботизированной КП – справа от сиденья



Шкала тахометра встроена в спидометр. Справа – окно предупреждений

Bosch, что идет на комплектацию тяжелых грузовиков фирм большой европейской семерки, выходит из строя так часто именно на Volvo... Некоторые перевозчики связывают это с отказами подогрева трубопроводов, подающих раствор реагента, но возможны и иные причины.

Не предвидели конструкторы Volvo и того, что в России тягачи будут работать на разбитых трясучих дорогах – фиксаторы колодок дисковых тормозов постоянно

теряются. Есть жалобы на отказы автономного подогревателя в сильные морозы – замерзает топливный фильтр. Из более серьезных дефектов – преждевременный выход из строя головки блока двигателя. Если заменять седла и направляющие клапанов приходится при 600-700 тыс. километров пробега, то это еще куда ни шло. Но бывают случаи, когда заниматься этим приходится после 250 тысяч.



Простота и надежность – аргументы в пользу зависимой подвески...



...а снижение неподрессоренных масс – заслуга независимой



Чтобы забраться на площадку за кабиной, воспользуемся лесенкой



Для передачи усилия от руля на зубчатую рейку нужен угловой редуктор



Испаритель кондиционера кабины оборудован тремя вентиляторами

МНЕНИЕ

ИГОРЬ СТАРОСТИН
индивидуальный предприниматель, Красноярск

Наше многопрофильное предприятие занимается автоперевозками с 2009 года, и в целях унификации по агрегатам с имеющейся в эксплуатации спецтехникой Volvo мы и в автопарке держим технику этой же марки. Помимо одиночных самосвалов серии FM – их у нас 25 штук – есть и 70 седельных тягачей Volvo FH. Из них 15 единиц – машины последнего поколения в комплектации SuperNova с 460-сильными двигателями класса Евро-5 и коробками передач I-shift. Часть тягачей работает с самосвальными полуприцепами, часть с 30-кубовыми автоцистернами-бензовозами. Маршруты перевозок в основном региональные – по Красноярскому краю и в Хакасию, обычно плечо составляет 400-600 км, изредка до 3000 км. Некоторые участки маршрутов движения проходят по дорогам с гравийным покрытием, что отражается на сроках службы узлов и деталей ходовой части, но в целом тягачи Volvo демонстрируют высокую надежность и долговечность.

Годовые пробеги наших Volvo FH составляют 170-220 тыс. км, эксплуатируем мы их, как правило, не более четырех лет. Таким образом, машины уходят на продажу при пробегах 700-800 тыс. км, то есть еще не требуя дорогостоящих ремонтов. Ни на одном из тягачей FH нам пока не приходилось перебирать двигатель – лишь отремонтировали отдельные узлы. На нескольких машинах потребовал замены распредвал – при пробегах свыше полумиллиона километров. Хроническими неисправностями страдает, пожалуй, только одна система автомобиля – управляющая впрыском раствора мочевины, которой оборудованы тягачи FH последнего поколения. Неоднократно приходилось менять различные узлы: форсунки, насосы, электронные блоки – к счастью, пока по гарантии. Возможно, причина в суровых условиях Красноярского края – практически половину времени в году система SCR не востребована – управляющая электроника не дает ей вступить в работу из-за мороза.

Ни на одном из тягачей пока не приходилось заменять сцепление, без нареканий работают коробки пере-

дач, ведущие мосты. Долговечность узлов ходовой части сильно зависит от качества дорог. Сроки службы деталей тормозов во многом зависят от квалификации водителя. Весьма эффективно бережет колодки и диски фирменный моторный тормоз VEB+, установленный на все наши Volvo FH последнего поколения. На машинах, маршруты которых проходят частично по гравийным дорогам, детали (шарниры рулевых тяг, сайлентблоки и пр.) могут потребовать замены значительно раньше, чем у работающих только на асфальтированных трассах. По этой же причине снижается ходимость шин – на магистральные тягачи мы ставим только Michelin, тем не менее они ходят всего по 170-180 тыс. км. Восстановленные шины не используем принципиально, также не практикуем промежуточную нарезку (углубление) протектора. Расход топлива у тягачей, работающих в наших климатических условиях, сильно зависит от сезона, но даже в таких экстремальных условиях мы отмечаем экономию на машинах, оборудованных роботизированными КП I-shift по сравнению с механическими.



Трехосные версии 6x2 бывают и тягачами, и шасси под надстройки



Шарнир V-образной тяги чаще делают шаровым, но есть и сайлентблоки

Специалисты Total рекомендуют:

TOTAL RUBIA TIR
9900 FE 5W-30

Одобрение автопроизводителя:
VOLVO VDS-4

www.total-lub.ru

Снижает износ.
Продлевает срок
службы двигателя.





На нижней полке шириной 82 см вольготно разляжется водитель любой комплектации. Над дверным проемом – подготовка для установки телевизора



Над ветровым стеклом справа предусмотрена микроволновая печь

Неисправности автоматизированных КП обычно случаются на машинах с большими пробегами. Причина, как правило, в нарушении цепей управления, и переборка соответствующего жгута электропроводки с заменой проводов проблему устраняет. Отсутствие педали сцепления у машин с «автоматами»

снимает проблему преждевременного выхода из строя ведомого диска, спалив который на обычной «механике» может неопытный водитель. Выход из строя редуктора ведущего моста обычно связан с невыключенной вовремя межколесной блокировкой. Если же человеческий фактор исключить, то есть посадить за руль внимательного водителя, редуктор переживет саму машину. До миллиона и более километров служат без ремонта двигателя. Даже в российских условиях эксплуатации практически не востребованы работы по ремонту подвесок и рулевого управления, за исключением замен отдельных шарниров.

Антон Уткин

Фото Александра Батыру, Николая Мордовцева и фирмы-изготовителя



Водительское сиденье – с исчерпывающим набором регулировок



У рычажка моторного тормоза – он под рулем справа – пять положений

| Цены запчастей* | | |
|---|---------------------|-----------|
| Позиция | Производитель | Цена |
| Фильтр воздушный (элемент) | Volvo Truck | 6691 |
| | Mann-Hummel Mfilter | 4586 |
| Фильтр масляный | Volvo Truck | 3429 |
| | Filter AG | 2379 |
| Фильтры топливные (комплект) | Mann-Hummel | 545 |
| | Fleetguard | 902 |
| Поршневые кольца (комплект на цилиндр) | Volvo Truck | 2460 |
| | Mahle | 1513 |
| Поршневая группа (комплект на цилиндр) | Volvo Truck | 809 |
| | Mahle | 38 149 |
| Прокладка ГБЦ | Volvo Truck | 41 748 |
| | Elring | 35 952 |
| Насос-форсунка | Volvo Truck | 13 102 |
| | DiezelTechnic | 7407 |
| Топливный насос подкачивающий | Volvo Truck | 46 966 |
| | DiezelTechnic | 23 995 |
| Комплект вкладышей шатунных, на одну шейку | Volvo Truck | 9638 |
| | Mahle | 3146 |
| Комплект вкладышей коренных, на одну шейку | Volvo Truck | 2812 |
| | EMMERRE | 721 |
| Водяной насос | Volvo Truck | 8063 |
| | DiezelTechnic | 9188 |
| Клапан впускной | Volvo Truck | 4099 |
| | DiezelTechnic | 35 509 |
| Полный комплект прокладок двигателя | Volvo Truck | 19 211 |
| | Dinex | 10 699 |
| Глушитель | Volvo Truck | 125 616 |
| | DiezelTechnic | 110 356 |
| Турбокомпрессор | Volvo Truck | 20 755 |
| | FLAG | 18 365 |
| Стартер | DiezelTechnic | 3148 |
| | HD Parts | 2097 |
| Термостат | Volvo Truck | 91 511 |
| | Sachs | 61 039 |
| Сцепление в сборе | Volvo Truck | 84 221 |
| | DiezelTechnic | 16 052 |
| Ведомый диск сцепления | Volvo Truck | 24 592 |
| | Sachs | 42 038 |
| Выжимной подшипник сцепления | Volvo Truck | 38 357 |
| | Sachs | 2 561 696 |
| Коробка передач в сборе | Volvo Truck | 18 045 |
| | DiezelTechnic | 9895 |
| Пневмоподушка со стаканом | Volvo Truck | 16 031 |
| | EMMERRE | 7124 |
| Тормозной диск передний | Volvo Truck | 14 305 |
| | CRAFT | 8854 |
| Задняя тормозная камера (энергоаккумулятор) | Volvo Truck | 8476 |
| | EMMERRE | 61 490 |
| Подшипники передней ступицы (комплект на одно колесо) | Volvo Truck | 523 102 |
| | Volvo Truck | 36 990 |
| Насос гидроусилителя руля | Volvo Truck | 17 786 |
| | Volvo Truck | 17 415 |
| Редуктор ведущего моста в сборе | Sachs | 8566 |
| | Volvo Truck | 21 882 |
| Тяга продольная рулевая | Volvo Truck | 87 925 |
| | AYFAR | 15 352 |
| Амортизатор передний | Volvo Truck | 7337 |
| | Volvo Truck | 92 301 |
| Амортизатор задний | AYFAR | 9970 |
| | Volvo Truck | 7229 |
| Стекло ветровое | Volvo Truck | 3517 |
| | DiezelTechnic | 2538 |
| Фара в сборе (правая) | Alfa Car | 2134 |
| | Volvo Truck | 4994 |
| Фара в сборе (левая) | DiezelTechnic | 3276 |
| | Alfa Car | 2134 |
| Фонарь задний (левый) | Volvo Truck | 4994 |
| | DiezelTechnic | 3276 |
| Фонарь задний (правый) | Volvo Truck | 4994 |
| | DiezelTechnic | 3276 |

* оригинальных и неоригинальных, для тягача Volvo FH в компании «Европарт»



Новый кран-манипулятор Palfinger IM 150 N-05 завода «Ирман»

74

КДМ РЖАВЧИНЫ НЕ БОИТСЯ

Установка КДМ 7881.03 изготовлена из стойкой к коррозии нержавеющей стали

76



Спецавтомобиль-бункеровоз с крюковым погрузчиком на базе «Газон-Next»

72

ПОЛКУ ПОЖАРНЫХ ПРИБЫЛО

Многофункциональный пожарный спецавтомобиль на шасси «Урал-6370»

73



рейс
Зарулем

СПЕЦТЕХНИКА