



IVECO DAILY

Малотоннажный автомобиль на прочном рамном шасси не боится перегрузов и разбитых дорог, позволяя существенно сэкономить на ремонтах

АНТОН УТКИН *обозреватель журнала «Рейс»*

Репутацию надежных и прочных автомобилей, подходящих к специфическим российским условиям эксплуатации, IVECO Daily заслужили еще в 1990-годах, и целый ряд перевозчиков, оценив достоинства этих машин на практике, остается верен итальянской марке и поныне. Тем не менее назвать эту модель массовой нельзя: по данным аналитического агентства «Автостат» всего около десяти тысяч машин стоят на учете в России. Что в разы меньше, чем у большинства одноклассников. А лидирующей в этом сегменте Ford Transit количественно превосходит итальянца вообще на порядок. Тому есть две объективные причины.

Во-первых, массовость конкурентов связана отчасти с наличием в гаммах модификаций особо легких фургонов паспортной грузоподъемностью до 1 тонны и ценой менее 800 тыс. рублей, а такие фирма IVECO не выпускает. Во-вторых, статистику по Daily почти не улучшают подержанные экземпляры, ведь в Германии – нашей излюбленной автобарахолке – во все времена был намного шире выбор среди фургонов Ford Transit и Mercedes-Benz Sprinter. Третья причина отставания – субъективная, но не менее важная: в нашей стране немецкому качеству доверяют больше. Что, кстати, не всегда оправданно – техника профессионального назначения, в отличие от

потребительской, у итальянцев традиционно весьма добротная. В этом убеждается все больше и больше перевозчиков. Как видно из таблицы, резкий рост продаж Daily в России начался с 2007 года, когда вновь образованная компания-импортер ООО «Ивеко Руссия» начала расширять дилерскую сеть – особенно в регионах.

Малотоннажные модели большинства фирм имеют модификации грузоподъемностью свыше 2 тонн, то есть фактически выходят в класс среднетоннажных машин. Но, как правило, речь идет о топовой вер-



Откидной столик, встроенный в спинку сиденья, удобен в дальнем рейсе

сии ограниченного спроса. У IVECO все наоборот – Daily ориентирован в основном на любителей не только нагружать, но и перегружать, поэтому главные в гамме модификации – именно среднетоннажные, полной массой до 7 тонн при грузоподъемности до 4700 кг. Правда, в России, учитывая практику коммерческих структур сажать за руль грузовиков менеджеров младшего звена и складских рабочих, весьма популярны 3,5-тонные версии, относящиеся к категории В. Все модификации, включая самую легкую, то есть полной массой 3200 кг, базируются на полноценном рамном шасси и имеют классическую компоновку с приводом на задние колеса. Цельнометаллические кузова-фургоны также крепятся болтами к лонжеронам рамы, а не интегрированы сваркой в силовой каркас, как у соперников из Германии и Франции.

В парках российских перевозчиков преобладают IVECO Daily поколения 2006 года – дорестайлинговые и выпущенные после обновления 2009 года. Немало осталось на ходу и машин образца 1999 года – с прямоугольными фарами. Но их постепенно заменяют автомобилями нового поколения, представленного в 2011 году. В обозначении модификаций приведена условная полная масса в сотнях кг (первые две цифры), затем стоит буква, указывающая на семейство: L, S или C, а далее – мощность двигателя, округленная в десятках лошадиных сил. Например, 10 соответствует мотору 96 л. с., 12 – 116 л. с., 14 – 136 л. с., 15 – 146 л. с., 21 – 205 л. с. В разные годы были комплектации двигателями,

МНЕНИЕ

СЕРГЕЙ ШАРТУКОВ
генеральный директор
ООО «Золотая рыбка Авто»
Санкт-Петербург

– Профиль работы нашей компании – производство и продажа зоотоваров: кормов для животных, аквариумного оборудования и пр. Для развозки по торговым точкам используем транспорт разной грузоподъемности, в том числе и IVECO Daily, преимущественно на внутригородских рейсах. Но иногда гоняем их даже в Москву. Хотя для дальних рейсов у нас есть более тяжелые машины той же марки – среднетоннажники Eurocargo. В свое время, когда наше предприятие переводило парк с отечественных автомобилей на иномарки,

выбор техники IVECO был продиктован надежной рамной конструкцией, что редкость для европейских малотоннажников. На сегодняшний день у нас трудятся четыре автомобиля IVECO Daily – один цельнометаллический фургон и три шасси с промтоварными спецкузовами. Самая старшая машина – 2007 года выпуска с пробегом 200 тыс. км, ее мотор до сих пор в хорошем состоянии – масло между сменами не доливаем. Сцепление заменили при пробеге около 150 тыс. км, на 187-й тысяче перебрали редуктор заднего моста – профилактически заменив только подшипники. Две машины 2009 года выпуска – шасси полной массой 3,5 тонны с 2,3-литровыми двигателями – прошли чуть

менее 80 тыс. км. Моторы в норме, сцепления родные. Ремонты касались в основном ходовой части – рычаги подвески у нас служат около 60 тыс. км, подшипники задних ступиц 90-100 тыс. км. Пробовали ставить неоригинальные рычаги – выдерживают 15-20 тыс. км. На двух машинах выходили из строя стартеры – шестерня бендикса начинает через раз попадать в зацепление с венцом маховика, и узел приходится заменять в сборе – запчастей к нему нет. И последний наш Daily – новое шасси полной массой 5 тонн с 3-литровым 146-сильным мотором. Его пробег пока только 10 тыс. км, состояние – идеальное. В ближайшее время будем покупать еще одну, точно такую же машину.

Характеристики и цены цельнометаллических фургонов IVECO Daily

Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса и мощность двигателя	Колесная база, мм	Объем грузового отсека, м³	Высота крыши (внутри), мм	Розничная цена в базовой комплектации, руб.
635S11V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3000	7,3	1545	1 357 635
35S11V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3000	9	1900	1 382 635
35S11V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3300	12	1900	1 392 135
35S11V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3950	15,6	1900	1 451 635
35S11V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3950	17	2100	1 477 635
35S13V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3000	7,3	1545	1 362 333
35S13V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3000	9	1900	1 387 333
35S13V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3300	12	1900	1 396 833
35S13V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3950	15,6	1900	1 456 333
35S13V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3950	17	2100	1 482 333
35S14V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 136 л. с.	3000	7,3	1545	1 376 426
35S14V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 136 л. с.	3000	9	1900	1 401 426
35S14V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 136 л. с.	3300	12	1900	1 410 926
35S14V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 136 л. с.	3950	15,6	1900	1 470 426
35S14V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 136 л. с.	3950	17	2100	1 496 426
35S14V	F1C HD/EEV	3,5 т, 140 л. с.	3000/3000L/3300/3950	7,3-17,2	1545/1900/2100	1 573 730
35S14GV	F1C HD/EEV	3,5 т, 136 л. с.	3300/3950	12-17,2	1900/2100	2 020 011
35S17V	F1C HD/EEV	3,5 т, 170 л. с.	3000/3000L/3300/3950	7,3-17,2	1545/1900/2100	1 583 125
35S18V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3000	7,3	1545	1 423 403
35S18V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3000	9	1900	1 448 403
35S18V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3300	12	1900	1 457 903
35S18V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3950	15,6	1900	1 517 403
35S18V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3950	17	2100	1 543 403



Рычаг переключения передач на панели приборов становится нормой для современных малотоннажников – ничто не мешает проходу слева направо



Когда-то считали оптимальной зеленую подсветку – теперь иная мода

обозначаемые числами 11, 17, 18 и др. В конце маркировки могут быть еще одна-две буквы, указывающие на тип кузова или кабины: V – цельнометаллический фургон, H – однорядная кабина, DH – двухрядная кабина.

В семейство L входят фургоны и шасси с односкатными задними колесами полной массой 3200-3300 кг (серия 29) и грузоподъемностью 1,2-1,6 т – у нас в России их почти нет, в последние годы дилеры версию 29L не заказывают, а импортер ее не сертифицирует. Семейство S, представленное машинами полной массой 3500 кг, как и L, отличается односкатными задними колесами и передней подвеской на поперечной однолистовой рессоре из композитного материала. Такие автомобили также редки в России, поскольку практически за те же деньги дилеры предлагают тоже 3,5-тонные, но гораздо более выносливые Daily семейства C – с двускатными колесами сзади и торсионной подвеской спереди. Кроме машин 35C в семейство входят версии с индексами 40C, 45C, 50C, 60C, 65C и 70C, но из них в России официально продают только «пятидесятую», «шестидесят пятую» и «семидесятую».



Тормоза всех колес IVECO Daily – дисковые с гидравлическим приводом

Характеристики и цены шасси с одинарной кабиной IVECO Daily						
Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса и мощность двигателя	Колесная база, мм	Расстояние от передней стенки кузова до заднего свеса рамы, мм	Ошиновка задней оси	Розничная цена в базовой комплектации, рублей
35C11	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3000/3450/3750/4100	2606/3501/4111	двускатная	1 193 216
35C13	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3000/3450/3750/4100	2606/3501/4111	двускатная	1 197 914
35C14	F1C HD/EEV	3,5 т, 140 л. с.	3000/3450/3750/4100	2606/3501/4111	двускатная	н/д
35C14G EEV	F1C HD/EEV	3,5 т, 136 л. с.	3450/3750	3501/4111	двускатная	1 841 498
35C15	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 146 л. с.	3000/3450/3750/4100	2606/3501/4111	двускатная	1 240 193
35C17	F1C HD/EEV	3,5 т, 170 л. с.	3000/3450/3750/4100	2606/3501/4111	двускатная	1 385 822
35C18	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3000/3450/3750/4100	2606/3501/4111	двускатная	1 263 681

МНЕНИЕ

ОЛЕГ ХОМЯКОВ
мастер СТО компании «Питертракцентр», официального дилера Iveco S.p.A., Санкт-Петербург

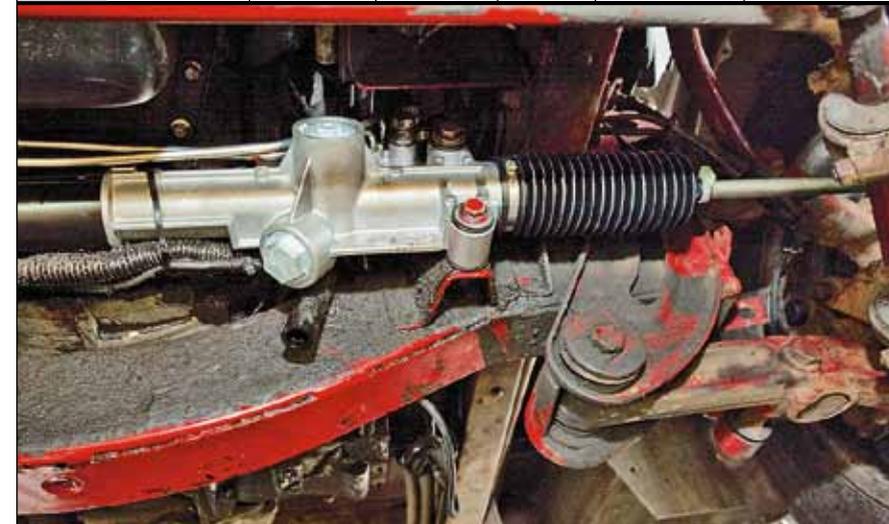
– Долговечность деталей и узлов IVECO Daily, существенно влияющая на расходы перевозчиков на эксплуатацию, во многом зависит от соблюдения норм загрузки конкретной модификации автомобиля, а также от своевременности и полноты его техобслуживания, выбора соответствующего скоростного режима для каждого типа дорожного покрытия и т. д. Стремясь получить максимальную выгоду с каждого километра пути, владельцы нередко превышают установленную заводом грузоподъемность в 1,5-2 раза – чаще от этого страдают машины серии 35. Некоторые крупные АТП и владельцы – физические лица стремятся сразу отказаться от прохождения ТО у дилера, ограничиваясь самостоятельной заменой масла и фильтров – это тоже большая ошибка. В предписанный фирмой IVECO объем работ по техническому обслуживанию входит полная диагностика автомобиля, способная выявить неисправности на начальных стадиях и тем самым избежать замены дорогостоящих деталей: сальников, пыльников, сайлентблоков и т. п. Бывает так, что водитель, стремясь сэкономить, заливает в бак не соответствующее требованиям завода топливо, что приводит к заменам дорогостоящих форсунок, ТНВД, регулятора давления топлива.

Устранять неисправности надо при первых признаках их появления, откладывать до последнего визит на сервис – себе дороже. Например, если продолжать ездить с из-

ношенным сцеплением, возможно, придется заменить и двухмассовый маховик ценой более 30 тыс. рублей. Вообще маховик на двигателях IVECO Daily – достаточно надежный узел, и на ухоженных машинах служит более 300 тыс. км, однако некоторым нерадивым владельцам приходится заменять его порой при вдвое меньших пробегам. Помимо перегрева при пробуксовки сцепления причинами преждевременного выхода их строя демпфера маховика могут быть частое глушение двигателя, езда на предельно низких оборотах, люфты в трансмиссии, длительная работа мотора на холостом ходу – например, для охлаждения кабины кондиционером при стоянке на разгрузочном терминале. Также далеко не все владельцы современных, отвечающих экологическим нормам Евро-4 моделей, учитывают, что для их диагностики и ремонта нужен квалифицированный персонал и соответствующее оборудование. Электроника проникла во все системы управления автомобилем, включая тормоза, узлы отопления и кондиционирования, периферийное оборудование и пр. Тем не менее ряд перевозчиков рискует проводить диагностику в мастерских бюджетного уровня, после которой машина все равно попадает к нам, и восстановить ее нормальную работу после вмешательства таких «специалистов» бывает достаточно трудно. Весьма удивляют и размеры сумм, которые, со слов клиентов, они заплатили за так называемое стирание ошибок – порой вдвое-втрое дороже, чем стоит полноценная компьютерная диагностика в сервисном центре официального дилера (например, в нашем – всего

1300 рублей). Помимо квалифицированного ремонта авторизованный сервисный центр поможет владельцам автомобилей IVECO Daily сделать ряд усовершенствований конструкции некоторых узлов. В частности, сапуна редуктора заднего моста – чтобы в полость картера не попадала вода при проезде глубоких луж. На машинах последних лет выпуска это уже не актуально: завод модернизировал узел, но на более ранних – весьма полезная доработка. Если вы эксплуатируете Daily в регионе с суровыми зимами, имеет смысл модернизировать систему вентиляции картера двигателя, чтобы в ней не замерзал водяной конденсат. В противном случае происходит герметизация картера, и повысившееся в нем давление вызывает течи масла через уплотнения. На двигателе объемом 2,3 л с ременным приводом ГРМ выходящее масло может вымыть консистентную смазку из подшипника натяжного ролика, после чего ролик заклинивает, зубчатый ремень перескакивает по шкиву коленвала, поршни бьют по незакрывшимся клапанам, и мотор отправляется в дорогостоящий ремонт. Снизить вероятность такого исхода поможет правильный выбор класса вязкости моторного масла, а также поддержание в заряженном состоянии аккумуляторной батареи, поскольку в 99 % случаев проворот ремня вызван попыткой пуска двигателя с буксира. Радикальное решение проблем эксплуатации техники в экстремально морозную погоду – оборудование двигателя системой предварительного подогрева, и в этом также помогут специалисты авторизованных сервисных центров.

Характеристики и цены цельнометаллических фургонов IVECO Daily						
Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса и мощность двигателя	Колесная база, мм	Объем грузового отсека, м³	Высота крыши (внутри), мм	Розничная цена в базовой комплектации, рублей
35C11V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3000	7,3	1545	1 385 822
35C11V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3000	9	1900	1 410 822
35C11V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3300	12	1900	1 420 322
35C11V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3950	15,6	1900	1 479 822
35C11V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3950	17	2100	1 505 822
35C13V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3000	7,3	1545	1 390 519
35C13V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3000	9	1900	1 415 519
35C13V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3300	12	1900	1 425 019
35C13V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3950	15,6	1900	1 484 519
35C13V	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3950	17	2100	1 510 519
35C14V	F1C HD/EEV	3,5 т, 140 л. с.	3000/3000L/3300/3950	7,3-17,2	1545/1900/2100	н/д
35C14GV	F1C HD/EEV	3,5 т, 136 л. с.	3300/3950	12-17,2	1900/2100	2 043 500
35C15V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 146 л. с.	3000	7,3	1545	1 437 496
35C15V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 146 л. с.	3000	9	1900	1 462 496
35C15V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 146 л. с.	3300	12	1900	1 471 996
35C15V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 146 л. с.	3950	15,6	1900	1 531 496
35C15V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 146 л. с.	3950	17	2100	1 557 496
35C17V	F1C HD/EEV	3,5 т, 170 л. с.	3000/3000L/3300/3950	7,3-17,2	1545/1900/2100	1 573 730
35C18V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3000	7,3	1545	1 456 287
35C18V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3000	9	1900	1 481 287
35C18V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3300	12	1900	1 490 787
35C18V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3950	15,6	1900	1 550 287
35C18V	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3950	17	2100	1 576 287



Реечный рулевой механизм позволяет обойтись меньшим количеством шарниров трапеции – его выбирают большинство производителей малотоннажников

Характеристики и цены шасси со сдвоенной кабиной IVECO Daily						
Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса и мощность двигателя	Колесная база, мм	Расстояние от передней стенки кузова до заднего свеса рамы, мм	Ошиновка задней оси	Розничная цена в базовой комплектации, рублей
35S11D	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3450/3750	2751/3361	односкатная	1 291 868
35S13D	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3450/3750	2751/3361	односкатная	1 301 263
35S14D	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 136 л. с.	3450/3750	2751/3361	односкатная	1 315 356
35S14D	F1C HD/EEV	3,5 т, 140 л. с.	3450/3750	2751/3361	односкатная	1 503 264
35S17D	F1C HD/EEV	3,5 т, 170 л. с.	3450/3750	2751/3361	односкатная	1 479 776
35S18D	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3450/3750	2751/3361	односкатная	1 371 728

Характеристики цельнометаллических фургонов																	
Колесная база, мм	Длина грузового отсека, мм	Высота грузового отсека, мм															
		Фургон				Частичное остекление				Фургон				Частичное остекление			
		1545		1900		1545		1900		2100		1545		1900			
грузоподъемность, кг	полная масса, кг	объем, м³	грузоподъемность, кг	полная масса, кг	объем, м³	грузоподъемность, кг	полная масса, кг	объем, м³	грузоподъемность, кг	полная масса, кг	объем, м³	грузоподъемность, кг	полная масса, кг	объем, м³			
3000	2600/1700	1310-1500	3300-3500	7,3	1190-1400	3300-3500	4,7	1275-1490	3500-5200	9,0	1360	3500	5,8	–	–		
	3000/2100	1265-1460	3300-3500	8,3	1145-1355	3300-3500	5,7	1230-1420	3500-5200	10,2	1315	3500	7,1	–	–		
3300	3520/2006	–	–	–	–	–	–	1170-2770	3500-5200	12	1025-1245	3500	8,7	1135-2735	3500-5200		
3950	4540/3600	–	–	–	–	–	–	1045-2640	3500-5200	15,6	900-1120	3500	12,3	1005-4140	3500-7000		

Характеристики двигателей*			
Модель/рабочий объем, л/норма выбросов	Обозначение модификации автомобиля	Мощность, л. с. (об/мин)	Крутящий момент, Н.м (об/мин)
F1A/2,3/Евро-5	.11	106 (3900)	270 (1500)
	.13	126 (3600)	320 (1800)
	.15	146 (3600)	350 (1500)
F1C/3,0/Евро-5	.15	146 (3500)	350 (1400)
	.17	170 (3500)	400 (1250)
	.21	205 (3500)	470 (1400)
F1C/3,0/EEV	.15	146 (3500)	350 (1400)
	.17	170 (3500)	400 (1250)
F1C CNG /3,0/EEV	.14G	136 (3500)	350 (1500)

ИНФОРМАЦИЯ

СЕРГЕЙ МИХАЙЛЕНКО
генеральный директор ООО «А.С.З.» Санкт-Петербург

– В автопарке нашего предприятия 14 автомобилей IVECO Daily – как цельнометаллические фургоны серий 35 и 50, так и шасси серии 65 с промтоварными спецкузовами. Весь транспорт используем для доставки светотехнических изделий – в основном по городу и области. Самая старшая машина – 2000 года выпуска, самая свежая – 2012-го. В сравнении с малотоннажниками Ford Transit (они тоже есть в нашем парке) Daily оказались более надежными. На двух наших Daily 2,3-литровые двигатели, показавшие себя не лучшим образом при зимних перепадах температур – плохо заводятся, несколько машин – со старыми 2,8-литровыми, а все остальные, приобретенные в последние годы – с 3-литровыми. Моторы ходят долго, и к моменту продажи автомобиля (обычно при пробеге 300-400 тыс. км), как правило, пребывают в отличном состоянии – лишь пару раз приходилось делать капремонт. На нескольких машинах с пробегами свыше 300 тыс. км до сих пор стоят «родные» сцепления.

Неплохо служат детали подвески, например, шаровые опоры (мы ставим оригинальные итальянские фирмы Eppsteig) меняем в среднем через 150 тыс. км. Примерно через 250 тыс. км приходится перебирать всю подвеску. Весь серьезный ремонт и техобслуживание M2 (каждые 60 тыс. км) делаем в техцентре официального дилера – даже на послегарантийных машинах, а положенное раз в 20 тыс. км M1 (замена масла в двигателе и фильтров) – самостоятельно. Шины в последнее время применяем марки Gislaved, ставя по сезону летние или зимние шипованные. Расход топлива на цельнометаллических фургонах: 11-13 л/100 км с 2,3-литровым двигателем, и 13-14 литров – с 2,8- и 3-литровым. Шасси со спецкузовами более прожорливы: 16-17 л/100 км с 2,8-литровым мотором и 16-18 л/100 км – с 3-литровым.



Российские покупатели IVECO Daily предпочитают простую заднюю подвеску на малолитровых рессорах...

...но при желании можно заказать дополнительные пневмобаллоны с электрокомпрессором – для комфорта

выпускают исключительно в Италии – на заводе в городе Суццара (регион Ломбардия), а VIN-номер всегда начинается на ZCF.

Что ломается?

Как показывает опыт перевозчиков, в российских условиях эксплуатации, отличающихся хроническими перегрузками транспорта, морозными зимами и не всегда квалифицированным обслуживанием, заметно более надежными на IVECO Daily оказались 3-литровые двигатели семейства F1C – их гораздо реже нагружают до предела возможностей, чем 2,3-литровые F1A, что благоприятно отражается на сроке службы до капремонта. В хороших руках этот 3-литровый мотор выхаживает по 700 и более тысяч километров. Кроме того, он, в отличие от своего младшего собрата, выпускаемого на том же заводе SOFIM в городе Фоджа (регион Апулия), оснащен не ремennым, а цепным приводом ГРМ, и ему

Характеристики и цены шасси со сдвоенной кабиной IVECO Daily						
Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса и мощность двигателя	Колесная база, мм	Расстояние от передней стенки кузова до заднего свеса рамы, мм	Ошиновка задней оси	Розничная цена в базовой комплектации, рублей
35C11D	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3450/3750/4100	2741/3351/3751	двускатная	1 305 961
35C13D	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3450/3750/4100	2741/3351/3751	двускатная	1 305 961
35C14D	F1C HD/EEV	3,5 т, 140 л. с.	3450/3750/4100	2741/3351/3751	двускатная	н/д
35C14GD EEV	F1C HD/EEV	3,5 т, 136 л. с.	4100	3751	двускатная	1 973 034
35C15D	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 146 л. с.	3450/3750/4100	2741/3351/3751	двускатная	1 352 938
35C17D	F1C HD/EEV	3,5 т, 170 л. с.	3450/3750/4100	2741/3351/3751	двускатная	1 493 869
35C18D	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3450/3750/4100	2741/3351/3751	двускатная	1 376 426

МНЕНИЕ

КИРИЛЛ БАЖЕНОВ
заместитель директора по логистике ООО «Диета+» Санкт-Петербург

– Малотоннажники IVECO Daily мы используем на перевозках замороженных продуктов питания – в парке компании сейчас 34 таких автомобиля. Все машины со спецкузовами-рефрижераторами на шасси базой 3450 мм, полной массой 3,5 тонны и 3-литровыми двигателями. 12 автомобилей последней партии – 2012 года выпуска, остальные 2010-го – их пробеги уже превышают 75 тыс. км. Рейсы у нас

в основном по Петербургу и пригородам, машины стараемся не перегружать, хотя изредка такое бывает. Тем не менее подвеска и ходовая часть на всех наших Daily пока пребывает в рабочем состоянии, и ничто не предвещает замену каких-либо деталей, кроме «расходных». Тормозные колодки служат 40-50 тыс. км, меняем их силами собственной ремонтной службы. Все остальные работы и ТО проводим в сервисном центре официального дилера. Почти на всех Daily из первой партии уже пришлось заменить шины – до того как мы приобрели эти автомобили, они долго стоя-

ли на складе, что значительно снизило ходимость резины. Поставили шины марки BF Goodrich – ходят хорошо. Никаких проблем с двигателями в целом и их топливной аппаратурой в частности не было, на всех автомобилях пока работают родные сцепления. На нескольких машинах преждевременно вышли из строя подрулевые переключатели – пришлось заменять. В остальном трагизма только на ГСМ, фильтры и колодки. Расход топлива на наших Daily с учетом работы компрессорных установок рефрижераторов – 16-18 л/100 км.



В мороз заводили с буксира. Зубья ремня срезало, рокер – пополам

Характеристики и цены цельнометаллических фургонов IVECO Daily						
Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса и мощность двигателя	Колесная база, мм	Объем грузового отсека, м³	Высота крыши (внутри), мм	Розничная цена в базовой комплектации, рублей
50C14V	F1C HD/EEV	5,2 т, 140 л. с.	3000/3000L/3300/3950	7,3-17,2	1545/1900/2100	н/д
50C14GV	F1C HD/EEV	5,2 т, 136 л. с.	3300/3950	12-17,2	1900/2100	2 095 174
50C15V	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 146 л. с.	3000	7	1545	1 517 827
50C15V	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 146 л. с.	3000	9	1900	1 542 827
50C15V	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 146 л. с.	3300	12	1900	1 552 327
50C15V	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 146 л. с.	3950	15,6	1900	1 567 827
50C15V	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 146 л. с.	3950	17	2100	1 586 316
50C17V	F1C HD/EEV	5,2 т, 170 л. с.	3000/3000L/3300/3950	7,3-17,2	1545/1900/2100	1 658 288
50C18V	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 176 л. с.	3000	7	1545	1 536 148
50C18V	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 176 л. с.	3000	9	1900	1 561 148
50C18V	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 176 л. с.	3300	12	1900	1 570 648
50C18V	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 176 л. с.	3950	15,6	1900	1 586 148
50C18V	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 176 л. с.	3950	17	2 100	1 601 212

не грозит проворот ремня по шкиву (а тем более – обрыв) с последующими поломками деталей и дорогим ремонтом. Это не редкость на машинах с F1A, эксплуатируемых в северных и сибирских регионах – порой вывести двигатель из строя можно неудачной попыткой пуска с буксира. Кроме того, проворот ремня свойственен 2,3-литровым моторам после образования водяной пробки в сапуне – выдавленное через уплотнения масло попадает на резиновый ремень ГРМ или вымывает консистентную смазку из ролика-натяжителя. Еще одна проблема с сапунами, к счастью, фирмой IVECO изжита, но на машинах прежних поколений весьма вероятно попадание воды в полость ведущего моста через систему вентиляции картера. Правда, для этого нужно полностью погрузить мост в достаточно глубокую лужу. Если такое случилось, желательно немедленно загнать машину на яму и слить эмульсию из



Задний мост типа «спайсер» неудобен в ремонте: редуктор несъемный. А перебирать агрегат раньше приходилось из-за попадания воды в сапун

Характеристики и цены шасси со сдвоенной кабиной IVECO Daily						
Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса/мощность	Колесная база, мм	Расстояние от передней стенки кузова до заднего свеса рамы, мм	Ошиновка задней оси	Розничная цена в базовой комплектации, рублей
65C14D	F1C HD/EEV	6,5 т, 140 л. с.	3450/3750/4350/4750	2770/3380/4200/5065	двускатная	н/д
65C14GD	F1C HD/EEV	6,5 т, 136 л. с.	4350	4200	двускатная	2 146 849
65C15D	F1C LD/Евро-4	6,5 т, 146 л. с.	3750	3380	двускатная	1 648 893
65C17D	F1C HD/EEV	6,5 т, 170 л. с.	3450/3750/4350/4750	2770/3380/4200/5065	двускатная	1 761 638
65C18D	F1C LD/Евро-4	6,5 т, 176 л. с.	3450/3750/4350/4750	2770/3380/4200/5065	двускатная	1 677 079

Характеристики и цены шасси с одинарной кабиной IVECO Daily

Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса/мощность	Колесная база, мм	Расстояние от передней стенки кузова до заднего свеса рамы, мм	Ошиновка задней оси	Розничная цена в базовой комплектации, рублей
65C14	F1C HD/EEV	6,5 т, 140 л. с.	3450/3750/4350/4750	3520/4130/4950/5815	двускатная	н/д
65C14G	F1C HD/EEV	6,5 т, 136 л. с.	3750/4350/4750	4130/4950/5815	двускатная	2 020 011
65C15	F1C LD/Евро-4	6,5 т, 146 л. с.	3450/3750/4350/4750	3520/4130/4950/5815	двускатная	1 531 450
65C17	F1C HD/EEV	6,5 т, 170 л. с.	3450/3750/4350/4750	3520/4130/4950/5815	двускатная	1 639 497
65C18	F1C LD/Евро-4	6,5 т, 176 л. с.	3450/3750/4350/4750	3520/4130/4950/5815	двускатная	1 550 241

Характеристики и цены шасси со сдвоенной кабиной IVECO Daily

Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса и мощность двигателя	Колесная база, мм	Расстояние от передней стенки кузова до заднего свеса рамы, мм	Ошиновка задней оси	Розничная цена в базовой комплектации, рублей
50C14D	F1C HD/EEV	5,2 т, 140 л. с.	3450/3750/4350	2770/3380/4200	двускатная	н/д
50C14GD	F1C HD/EEV	5,2 т, 136 л. с.	4350	4200	двускатная	2 005 918
50C15D	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 146 л. с.	3450/3750/4350	2770/3380/4200	двускатная	1 484 473
50C17D	F1C HD/EEV	5,2 т, 170 л. с.	3450/3750/4350	2770/3380/4200	двускатная	1 632 451
50C18D	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 176 л. с.	3450/3750/4350	2770/3380/4200	двускатная	1 507 962



Из-за отсутствия масла коленвал оборвало по шатунной шейке



Перебирать коробку передач на IVECO Daily приходится крайне редко

моста. После чего промыть его полостью свежим маслом, снова слить и заправить до нормального уровня. Если вовремя этого не сделать – грозит переборка узла с заменой подшипников, а в особо запущенных случаях – и шестерен. Долговечность деталей подвески во многом зависит от состояния дорог в данном регионе. По отзывам перевозчиков, замена асфальта в городе порой в разы сокращает расходы на запчасти. При соблюдении норм грузоподъемности рессоры и торсионы можно считать вечными, но сочетания перегрузок с тряской на ухабах провинциальных дорог приводят к проседанию и поломкам упругих элементов подвески. Случаев деформации рам практически не бывает. Периодически владельцы Daily заменяют стартеры, генераторы и прочие узлы электрооборудования – это не слишком накладно, а главное, не задерживает машину в простое на сервисе. Почти не бывает проблем с коробками передач, рулевым управлением и тормозами – эти узлы на Daily сделаны весьма добротно. Что касается применения неоригинальных запчастей, то каждый перевозчик решает по-своему – кому-то



Оригинальный масляный фильтр 299 4057 типа spin on. Сделано в Италии

Стоимость ТО*	
Пробег, км	Стоимость (без НДС), рублей
20 000	13 000
40 000	13 000
60 000	21 000
80 000	13 000
100 000	13 000

* (работы и запчасти) автомобиля IVECO Daily с двигателем 3,0 л в сервисном центре ООО «ПИТЕРТРАКЦЕНТР»

Цены оригинальных запчастей*

Наименование	Цена с НДС, рублей
Фильтр воздушный (элемент)	1100
Фильтр масляный	780
Шатун	7200
Поршень в сборе с кольцами и пальцем	12 000
Прокладка ГБЦ	2400
Головка блока цилиндров	42 000
Комплект вкладышей шатунных	680
Комплект вкладышей коренных	2300
Двигатель в сборе	от 450 000
Форсунка	17 500
Топливный насос Common Rail	29 700
Водяной насос	4200
Клапан впускной	220
Клапан выпускной	211
Глушитель	8000
Стартер	9900
Термостат	1350
Демпферный маховик	33 000
Сцепление в сборе	21 000
Диск сцепления	9000
Выжимной подшипник сцепления	2700
Тормозной диск передний	7444
Тормозные колодки передние (комплект на два колеса)	8700
Тормозной суппорт передний	9000
Тормозные колодки задние дисковые (комплект на два колеса)	2000
Подшипник передней ступицы	1750
Подшипник задней ступицы	2600
Насос гидроусилителя руля	10 800
Рулевой механизм в сборе	30 000
Шаровая опора	950
Амортизатор задний	5280
Стекло ветровое	7500
Фара в сборе	8099
Коробка передач в сборе	135 000
Торсион передней подвески	22 558
Амортизатор передней подвески	2150
Амортизатор задней подвески	1900

* в сервисном центре ООО «ПИТЕРТРАКЦЕНТР»

Характеристики и цены шасси с одинарной кабиной IVECO Daily						
Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса и мощность двигателя	Колесная база, мм	Расстояние от передней стенки кузова до заднего свеса рамы, мм	Ошиновка задней оси	Розничная цена в базовой комплектации, рублей
50C14	F1C HD/EEV	5,2 т, 140 л. с.	3450/3750/4350/4750	3520/4130/4950/5815	двускатная	н/д
50C14G	F1C HD/EEV	5,2 т, 136 л. с.	3450/3750/4350	3520/4130/4950	двускатная	1 874 382
50C15	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 146 л. с.	3450/3750/4350/4750	3520/4130/4950/5815	двускатная	1 362 333
50C17	F1C HD/EEV	5,2 т, 170 л. с.	3450/3750/4350/4750	3520/4130/4950/5815	двускатная	н/д
50C18	F1C LD/Евро-4	5,2 т, 176 л. с.	3450/3750/4350/4750	3520/4130/4950/5815	двускатная	1 385 822

МНЕНИЕ

АНДРЕЙ КОПЕЛЕВ
начальник технического центра государственного унитарного предприятия Москвы «Мосавтохолд»

Наше предприятие занимается перевозками скоропортящихся товаров и других грузов с соблюдением температурного режима. На сегодняшний день в парке более четырехсот единиц подвижного состава разной грузоподъемности, из них 157 автомобилей IVECO Daily. За исключением двух пассажирских, все оборудованы фургонными-рефрижераторами фургонного завода «Техпро». В 2009 году производственные цеха ГУП «Мосавтохолд» были аттестованы представительством IVECO S.p.A. под стандарты, предъявляемые к официальным дилерам компании, поэтому практически любой ремонт и, разумеется, техобслуживание, автомобилей марки IVECO (у нас в парке еще есть крупнотоннажники Stralis) мы делаем сами. И даже оказываем услуги автосервиса сторонним организациям. Постановлением правительства Москвы на ГУП «Мосавтохолд» возложены функции базового автопредприятия по внедрению альтернативных видов топлива и источников энергии на автомобильном транспорте. Поэтому около 90% наших Daily – газобаллонные модификации фирменной итальянской сборки, изначально рассчитанные на заправку сжатым метаном,

что сокращает расходы на топливо минимум в полтора раза. Большинство из них – шасси 50C14G и 65C14G с 3-литровыми 136-сильными двигателями, соответствующими нормам Евро-5. Особых проблем с такими Daily у нас нет, если не считать периодические заклинивания клапанов на газовых баллонах. Определенные неудобства доставляет и неразвитость сети метановых АГНКС.

С дизельными 2,3-литровыми моторами в парке всего 13 автомобилей легкого семейства 35S – с односкатными задними колесами. Самые старые наши Daily – 2007 выпуска, самые свежие – 2010-го года. С учетом относительно небольших пробегов – у большинства машин 50-70 тыс. км (максимум – 100 тыс. км) – периодически возникающие технические проблемы в основном мелкие. За три-четыре сезона полностью съедает плюсовую клемму аккумулятора, а новая, к сожалению, продается только в комплекте с верхней контактной площадкой за 1600 рублей. Еще быстрее, за два-три года, выходят из строя от коррозии неудачно расположенные звуковые сигналы. Если закидает клапан пробки расширительного бачка системы охлаждения, что тоже не редкость, на трех-четырёхлетних Daily может лопнуть по шву бачок радиатора. На 3-литровых двигателях неудачна конструкция натяжителя цепи ГРМ – он одноразовый и требует замены (5 тыс.

рублей) при каждом снятии (ослаблении натяжения) цепи. На нескольких машинах пришлось заваривать поддоны картера двигателя – в районе сливной пробки. Метал там слабый и рвется. Часто ломается кнопка-фиксатор рычага стояночного тормоза. В запчасти она идет только в сборе с рычагом (около 4000 рублей).

Если оригинальным запчастям есть достойная альтернатива, ставим неоригинальные (ред. – см. таблицу), учитывая при этом риск выхода из строя сопряженных – порой гораздо более дорогостоящих деталей. Например, альтернативный датчик температуры охлаждающей жидкости ставим смело – при цене вдвое меньшей, чем у оригинального, он может исправно работать долгое время. А если даже и выйдет из строя, ничем серьезным это не грозит – об отказе сразу просигнализирует красная лампа на панели приборов. Обратный пример – установка неоригинального воздушного фильтра за 500 рублей (как правило, бумажная штора у него без пропитки специальным маслом) вряд ли оправдана. Были случаи выхода из строя датчиков расхода воздуха (12 000 рублей) – именно по причине недостаточной фильтрации. Зачем рисковать, если оригинальный фильтр IVECO с пропиткой стоит всего 1000 рублей? Что касается шин, то мы нашли подходящее сочетание цены и качества в модели Trenta словенской фирмы Sava.

Характеристики и цены шасси с одинарной кабиной						
Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса/мощность	Колесная база, мм	Расстояние от передней стенки кузова до заднего свеса рамы, мм	Ошиновка задней оси	Розничная цена в базовой комплектации, рублей
70C15	F1C/Евро-4	7 т/146 л. с.	4750	5815	двускатная	1 492 000

Характеристики и цены цельнометаллических фургонов							
Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса и мощность двигателя	Колесная база, мм	Объем грузового отсека, м³	Высота крыши (внутри), мм	Розничная цена в базовой комплектации, рублей	
65C14V	F1C HD/EEV	6,5 т, 140 л. с.	3000	7,3	1545	н/д	
65C17V	F1C HD/EEV	6,5 т, 170 л. с.	3950	17	2100	1 879 080	



Торсионы применяют в подвеске тяжелых IVECO Daily серии С



Оригинальный топливный фильтр 42555920 со сливом воды



Оригинальный ремень привода ГРМ для 2,3-литрового мотора 994 564 77

Цены оригинальных и альтернативных запчастей для IVECO Daily с двигателем 3 л

Наименование	Производитель	Цена с НДС, рублей	Производитель 1	Цена с НДС, рублей	Наименование	Стоимость работ без НДС, рублей
Поршень в сборе с кольцами и пальцем	оригинал	11 439,51	mecc diesel	3500	Компьютерная диагностика двигателя первичная	850
Прокладка ГБЦ	оригинал	2 617,24	Elring	1 743,45	Компьютерная диагностика двигателя расширенная	1700
Комплект вкладышей шатунных	оригинал	2 656,00	Glyco	1 100,00	Подшипник задней ступицы	2550
Комплект вкладышей коренных	оригинал	2 747,63	Glyco	1505	Подшипник передней ступицы	1700
Форсунка	оригинал	16 440,35	Bosch	13 868,54	Тормозные колодки дисковые	1360
Топливный насос Common Rail	оригинал	61 183,00	Bosch	53 610,35	Тормозные колодки барабанные	4080
Водяной насос	оригинал	7 939,63	EMMERRE	4 829,74	Суппорт дискового тормоза переднего	1360
Клапан впускной	оригинал	785,29	TRW	305,00	Сцепление и маховик	6800
Клапан выпускной	оригинал	781,75	TRW	410,00	Стартер	1190
Глушитель	оригинал	9 600,00	нет аналога		Радиатор	2040
Стартер	оригинал	12 555,79	Bosch	10 184,58	Генератор	850
Двухмассовый маховик	оригинал	33 929,13	Sachs	31 462,34	Форсунка	1020
Сцепление в сборе	оригинал	15 526,44	Sachs	11 700,29	Капремонт двигателя	48 000
Выжимной подшипник сцепления	оригинал	2 188,31	EMMERRE	1 062,59	Полный ремонт КП	11 220
Тормозной диск передний	оригинал	8 739,08	Europart	2 600,00	Ремень поликлиновой генератора	680
Тормозной суппорт передний	оригинал	9 203,41	EMMERRE	6 278,78		
Подшипник передней ступицы в сборе со ступицей	оригинал	9 549,15	нет аналога			
Стекло ветровое	оригинал	8 782,74	Eurocode	5 910,03		

* по каталогу поставщика запасных частей компании «ЕВРОПАРТ Рус»



Оригинальные тормозные колодки 299 6535 от фирмы Brembo

Смазочные материалы*

Узел смазки	Класс вязкости SAE	Класс качества ASEA API	Допущенные марки
Двигатель	5w30	ACEA C2	Petronas, Shell
Коробка передач	75w80	API GL4	Petronas, Shell
Ведущий мост	85W140, 80W90	API GL5	Petronas, Shell
ГУР		ATF DEXTRON 2	Petronas, Shell

* допущенные заводом к применению на автомобилях IVECO Daily

Характеристики и цены шасси с одинарной кабиной						
Модификация	Модель двигателя/экологический класс	Полная масса и мощность двигателя	Колесная база, мм	Расстояние от передней стенки кузова до заднего свеса рамы, мм	Ошиновка задней оси	Розничная цена в базовой комплектации, рублей
35S11	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 106 л. с.	3000/3450/3750	2606/3501/4111	односкатная	1 183 820
35S13	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 126 л. с.	3000/3450/3750	2606/3501/4111	односкатная	1 188 518
35S14	F1A LD/Евро-4	3,5 т, 136 л. с.	3000/3450/3750	2606/3501/4111	односкатная	1 202 611
35S14	F1C HD/EEV	3,5 т, 140 л. с.	3000/3450/3750	2606/3501/4111	односкатная	1 385 822
35S14G EEV	F1C HD/EEV	3,5 т, 136 л. с.	3450/3750	3501/4111	односкатная	1 832 103
35S17	F1C HD/EEV	3,5 т, 170 л. с.	3000/3450/3750	2606/3501/4111	односкатная	1 362 333
35S18	F1C LD/Евро-4	3,5 т, 176 л. с.	3000/3450/3750	2606/3501/4111	односкатная	1 254 286

принципиально важно экономить, и в этом есть резон, если даже оригинальная деталь (например, шарниры подвески) в данных тяжелых условиях долго не ходят. Если же выход из строя какой-либо детали чисто случаен или она до этого прошла не одну сотню тысяч километров, то многие считают за благо не рисковать и ставить оригинальную запчасть, что даст повод забыть о данном узле еще на несколько лет. Ну а в случае с «рас-

ходниками» – особенно если речь о парке с не одним десятком однотипных машин – практика перевозчиков показывает, что рационально приобретать «неоригинал» солидной фирмы: на тормозных дисках или колодках, к примеру, можно сэкономить немалые деньги.

Фото Андрея Махотина, Олега Прохорова и фирмы-изготовителя