



MERCEDES-BENZ AXOR

В нем меньше сложной электроники, он дешевле, экономичнее и практичнее – вот доводы перевозчиков, отдавших предпочтение тягачу Mercedes-Benz Axor, а не флагманской модели Actros

Мercedes-Benz Axor – так называемый «бюджетник», такие модели есть у большинства фирм большой европейской семерки. Например, MAN TGS, Volvo FM, DAF CF и пр. Принципиальное отличие «номера два» от «номера один» в гамме – менее просторная кабина, что означает ориентацию на региональные перевозки и строительный сектор. В России же бюджетники с успехом заменяют флагманские тягачи и в работе на дальних маршрутах – если перевозчику удастся набрать в штат не слишком привередливых водителей.

Ахор встречается на наших дорогах довольно часто, создавая имидж массового грузовика. Однако строгая статистика опровергает

субъективное впечатление – автомобилей этой модели около восьми с половиной тысяч на всю Россию (см. таблицу данных аналитического агентства «Автостат»). Это весьма скромно для крупнотоннажника одной из лидирующих в данном сегменте европейских фирм. Например, старший брат Actros по количеству зарегистрированных автомобилей превосходит младшего в разы при сопоставимых объемах дилерских продаж. Причина проста – Ахор был создан для развивающихся стран (его даже проектировали в турецком филиале фирмы), а на вторичном рынке Европы, откуда к нам попало большинство грузовиков Mercedes-Benz, представлен довольно скромно. На-



650-литровый бак из алюминия закреплен на правом лонжероне рамы



Польза топливного сепаратора очевидна – на дне скопилась вода

Парк Mercedes-Benz Ахор на 01.01.2015 г.*

	Всего	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	Нет данных
Россия	8446	347	1097	2416	1466	162	59	678	377	202	285	300	425	362	41	91	4
СЗФО	2523	45	239	1268	363	35	15	163	75	39	47	71	69	53	9	8	0
ЦФО	2950	85	353	577	722	45	27	239	181	72	106	95	155	143	17	61	3
СКФО	223	32	52	22	11	5	3	10	16	5	15	8	18	19	1	2	0
ЮФО	961	27	242	206	93	45	4	51	19	15	48	45	68	69	5	10	0
ПФО	1350	147	173	277	228	24	8	154	58	62	33	31	76	48	6	9	0
СФО	199	6	19	34	22	1	2	26	10	7	17	17	14	19	0	1	1
УФО	189	4	3	20	22	7	0	23	17	2	19	30	24	11	3	0	0
ДФО	51	1	16	12	5	0	0	12	1	0	0	3	1	0	0	0	0

* по данным аналитического агентства «Автостат»

пример, на крупнейшем немецком портале по продаже подержанной техники соотношение предложений по моделям Astros и Ахор примерно пять к одному. И это в разделе шасси с различными кузовами и спецнастройками. Среди седельных тягачей, о которых пойдет речь в данной статье, разница будет уже на порядок в пользу Astros. Иными словами, наши серые дилеры были бы рады пригонять в Россию недорогие тягачи Ахор колоннами и караванами, но где ж их взять-то в таком количестве? Не в Турцию же ехать вместо удобной и безопасной Германии...

Значительное преобладание «аксоров» последних четырех лет выпуска, о чем красноречиво говорят числа в левых колонках таблицы, показывает пробуждение интереса к «мерседесовскому» бюджетнику именно в кризисные времена. Когда перевозчикам уже не до жиру, они все реже и реже заказывают Astros, предпочитая экономить по десятку тысяч евро на каждой машине. А водители становятся менее капризными и более выносливыми в многодневных рейсах...

Модификации

Mercedes-Benz Ахор впервые представили в 2001 году как относительно доступную альтернативу дорогой топ-модели Astros. Главное отличие от флагмана – более узкая (на 200 мм) кабина от среднетоннажника Atego, адаптированная для установки на крупнотоннажное шасси. Легкая кабина позволила облегчить и раму, а вместо трех листов в рессорах передней подвески оставить по два. В остальном элементы шасси идентичны применяемым на модели Astros. Вторая принципиальная разница между флагманом и бюджетником – применение только рядных двигателей, поскольку на V-образные «атеговская» кабина не рассчитана. В России официальные продажи тягачей Mercedes-Benz Ахор стартовали в 2003 году.

До первого рестайлинга 2004 года с шильдиком Ахор выпускали только двухосные седельные тягачи колесной базой 3600 и 3900 мм и полной массой 18 тонн. Затем, одновременно с обновлением внешности и интерьера кабины, фирма освоила сборку трехосных версий 6x2 и 6x4 –



9-ступенчатая механическая КП (сверху) управляется телескопической тягой. Если тяги нет, значит, на машине «полуавтомат» с джойстиком



Характеристики двигателя OM 457 LA

Рабочий объем, см ³	Мощность, л. с. (об/мин)	Крутящий момент, Н.м (об/мин)
11,946	360 (1900)	1850 (1100)
11,946	401 (1900)	2000 (1100)
11,946	428 (1900)	2100 (1100)



Узел управления автоматической КПП иногда разбирают краем прицепа



Чисто механическую КП на Ахор ставят, но, увы, только 9-ступенчатую



Моторы для России комплектуют топливной системой с PLD-секциями



Для работы с самосвальным полу-прицепом лучше выбрать Ахор 6x4...



...но если грузить в меру, то можно обойтись и двухосным тягачом



Бюджетник Ахор оптимален для работы с «бочкой» на коротком плече

как тягачей, так и шасси под различные надстройки. Одновременно сняли с производства тяжелые модификации Atego (раньше в нем были даже 26-тонники 6x2), оставив в среднетоннажном семействе лишь двухосные машины полной массой до 16 тонн. В 2010 году последовало еще одно обновление: Ахор внешне оформили в соответствии с единым стилем «мерседесовской» грузовой гаммы. Напомним, первым новым наряд примерил Astros – двумя годами ранее. Но на бюджетнике, в отличие от флагмана, округлая трапециевидная решетка радиатора закреплена бесшарнирно – для доступа к заправочным горловинам откидывается на петлях только узкая облицовочная панель под ветровым стеклом.

Внутри кабины также просквозил ветерок перемен: сиденья обрели интегрированные подголовни-

ки, приукрасился щиток приборов, появился multifunctionальный руль. Размеры кабин не менялись – по-прежнему покупатели грузовиков Ахор выбирают одну из четырех: дневную S в обычном или удлиненном вариантах, либо спальную L с низкой или высокой крышами (см. таблицу). В последнем варианте имеются две спальные полки и большие багажные «антресоли» над ветровым стеклом, что приближает бюджетник по комфорту к топ-модели. Ну а ту разницу, на которую Astros все же лучше, призвана компенсировать более высокая грузоподъемность младшего брата. Ведь если сравнить их снаряженную массу, например, близких по характеристикам модификаций Ахор 1843 LS и Astros 1844 LS, то мы имеем около семи тонн против более чем восьми. То есть около тонны «балласта» роскошной кабины и поддерживаю-

Технические характеристики*

Колесная база, мм	3600
Снаряженная масса, кг	6435
Полная масса, кг	18 600
Колесная формула	4x2
Полная масса автопоезда, кг	40 000
Нагрузка на седло, кг	11 565
Высота ССУ, мм	1150

* тягача Mercedes-Benz Axor 1843 LS



При износе подшипников переднюю ступицу заменяют тоже – комплектом



Пустое пространство между лонжеронами рамы и карданным валом эффективно использовано для размещения ресиверов пневматической системы



Шарнир V-образной тяги – как на витрине. Заменить проще простого



Пресс-масленки в шкворневых узлах применяет даже Mercedes-Benz



Насос SCR идет под замену при замерзании разбавленного реагента



МНЕНИЕ

АНДРЕЙ КУЗОВНИКОВ
начальник гаража компании «Айсбит»
Московская область

— Наша дистрибьюторская компания входит в состав группы компаний «БИТ» — крупнейшего в России производителя замороженных продуктов питания. Производственно-логистические центры расположены в разных регионах России, а маршруты перевозок охватывают большую часть территории страны.

Автопарк включает свыше трех сотен единиц автотранспорта грузоподъемностью от 1 до 40 тонн, включая тралы для перевозки с/х техники, все автомобили — марки Mercedes-Benz. Крупнотоннажники представлены в основном седельными тягачами Ахог (есть и более дорогие Actros) и работают трехосными полуприцепами-рефрижераторами. Объемы производства постоянно растут, что требует расширения парка — например, в прошлом году приобрели 46 новых сцепок. Модификации и комплектации выбираем в расчете на эксплуатацию на дальних маршрутах — с наиболее просторными спальными кабинами и автономными отопителями.

Имея столь внушительное количество техники одной марки, рационально ее обслуживание и ремонт проводить собственными силами — для этого наше предприятие получило статус авторизованного сервисного центра Mercedes-Benz. Имеются собственные ремонтные зоны на производственных площадках, все необходимое ремонтное и диагностическое оборудование, включая предоставленное немецкими партнерами программное обеспечение. Также налажено снабжение оригинальными запчастями.

Держать крупнотоннажники в эксплуатации свыше четырех лет для наших условий работы признано нерациональным, поэтому в парке идет постоянная ротация техники: тягачи с пробегами от 800 тысяч до миллиона километров идут на продажу, а их место занимают новые. Как правило, серьезных и особо дорогостоящих ремонтов делать не приходится — при своевременном и квалифицированном обслуживании автомобили Mercedes-Benz Ахог весьма долговечны.

Плановое ТО проводим каждые 60 тыс. км, при необходимости ремонтируем узлы ходовой части (заменяем шарниры, резиновые втулки, тормозные колодки, диски и пр.). Шины взамен изношенных ставим, как правило, марки Michelin (они служат около 250 тыс. км), изредка марок Continental, Hankook и др. На частично изношенных шинах колес ведущей оси проводим нарезку протекторов, углубляя канавки — это позволяет увеличить суммарный пробег до 350 тысяч километров и более. Наварные шины не используем. С топливной аппаратурой двигателей Mercedes-Benz проблемы бывают редко — несмотря на заправки в разных регионах страны. Дополнительные расходы на покупку реагента AdBlue потребовали новые экологические нормы — уже значительную часть тягачей нашего автопарка составляют машины с двигателями Евро-5.

щего ее снизу железа, вместо которых можно в каждом рейсе брать на борт полуприцепа равный по массе полезный груз.

Выпускают автомобили Mercedes-Benz Ахог заводы в Вёрте (земля Баден-Вюртемберг, Германия) — это головное предприятие фирмы, и в Аксаре (Турция) — там тоже полномасштабное производство, принадлежащее дочерней компании Mercedes-Benz Turk A.S. Турецкие машины были актуальны на нашем рынке до того, как набрал мощность завод совместного предприятия «Мерседес-Бенц Тракс Восток» в Набережных Челнах (Татарстан). Напомним, СКД-сборка немецких грузовиков стартовала в сентябре 2010 года, а машинокомплекты, включающие двигатель, КП, мосты, подвески и т. д., поступают в контейнерах из Германии. Оттуда же, из Вёрта, приезжает полностью со-

бранная, со всей начинкой, кабина. Ранее в машинокомплект входила и рама, но с ноября 2013 года вместо нее немцы присылают пару лонжеронов и упаковку кронштейнов, заклепок, болтов и прочего, из которого уже челнинские рабочие собирают единую конструкцию. На раму наносят VIN-номер с WMA-кодом из букв Z9M, что безошибочно идентифицирует автомобиль российской сборки. Для справки: родную немецкую отличают буквы WDB на первых трех позициях номера, а турецкую выдает код из букв WDF — на официально импортированных машинах, либо NMB — на завезенных перегонщиками в частном порядке.

В системе обозначений грузовиков Mercedes-Benz первые две цифры — полная масса (для тягачей с нагрузкой на седло) в тоннах, а вторая пара



Заменить изношенную втулку стабилизатора просто и недорого...



...а разбитый рулевой шарнир — уже дороже, и только вместе с тягой



По два листа в рессорах передней подвески тягачу Ахог достаточно



Если залюфтит только левый шарнир, то его можно заменить без тяги



Шарниры серег рессор необслуживаемые: в них сайлентблоки

цифр – округленная мощность двигателя в десятках лошадиных сил. Далее могут быть буквы, указывающие на особенности конструкции и тип шасси. В частности, L – это пневмоподвеска ведущей оси. Если буквы L нет, значит, подвеска рессорная. Буквой А зашифровано полноприводное шасси, S означает седельный тягач, К – самосвал, В – автобетоносмеситель. Например, Ахог 1836 LS – это двухосный тягач с 360-сильным мотором и пневмоподвеской заднего моста, такими таскают обычные фуры с палетами. Astros 3340 S – тягач 6x4 с рессорно-балансирной подвеской и 408-сильным двигателем, а увидеть его можно запряженным в тяжеленный самосвальный полуприцеп с возвышающейся поверх бортов горкой песка.

Что касается двигателей автомобилей Ахог, то в нашей стране спросом пользуются только машины

с 12-литровым агрегатом OM 457 LA, и заказывают их обычно с настройкой мощности 360 или 401 л.с. Самый мощный 428-сильный вариант – редкость. В перечне предложений есть еще 7,2-литровый OM 926 LA, и даже 6,4-литровый OM 906 LA, но их ставят только на автомобили развозного семейства Ахог R.

Мотор OM 457 LA не менял своих характеристик (см. таблицу) с начала 2000-х годов – просто с принятием очередных экологических норм его выхлоп становился чище. Конструктивно – рядный 6-цилиндровый агрегат с «мокрыми» гильзами, индивидуальными для каждого цилиндра четырехклапанными головками, приводом установленного в блоке распредвала шестернями со стороны маховика и штанговым приводом клапанов. Поддон картера и клапанные крышки – пластмассовые. До 2006 года мотор даже



В задней подвеске по одному пневмобаллону с каждой стороны

МНЕНИЕ

АЛЕКСАНДР ДОБРЯНСКИЙ
 операционный директор компании «ТранКо» Санкт-Петербург

– В парке нашего предприятия свыше трех сотен автомобилей разных марок и грузоподъемности, из них 180 единиц седельных тягачей Mercedes-Benz. Машины флагманской модели Astros в меньшинстве (их всего пятнадцать), и в основном марку представляют более выгодные по цене тягачи Ахог выпуска 2005-2013 годов. Автомобили работают с разного типа полуприцепами – тентованными,

рефрижераторами, контейнеровозами, и заняты на перевозках грузов по заказам коммерческих компаний. Маршруты по всей России, Белоруссии и Казахстану. Обслуживаем автомобили Mercedes-Benz в сервисном центре официального дилера.

В дальних рейсах Ахог с высокой кабиной и двумя спальными местами (таких у нас около 90%) вполне комфортабельны. Большинство машин мы заказали с полуавтоматической системой переключения передач Telligent. Быстрый и точный выбор ступеней в основном блоке КП, делитель и демультипликаторе позволяют обой-

тись наименее мощным двигателем из предлагаемых 12-литровых OM457 – в 360-сильном варианте мотор обходится значительно дешевле агрегата мощностью 400 л.с.

Пробеги тягачей Ахог старше четырех лет (таких у нас 25 единиц) уже превышают 400 тыс. км – на всех машинах, кроме одной, пока стоит родное сцепление. По нашему опыту, у хорошего водителя сцепление может прослужить до 600 тыс. км – такие автомобили, из числа уже проданных, были в автопарке «ТранКо». Единственный случай выхода из строя редуктора ведущего моста был связан

с оплошностью водителя – он забыл выключить блокировку межколесного дифференциала. В целом Mercedes-Benz Ахог весьма долговечен – необходимость ремонта дорогостоящих агрегатов носит случайный характер. В частности, на нескольких машинах нам по гарантии заменили блоки цилиндров двигателя из-за эллипсоидного износа гнезд толкателей – видимо, завод выпустил партию с дефектом. Также по гарантии заменили несколько пневмокомпрессоров – они вышли из строя после подсоса грязного воздуха в обход фильтра. Причина – поломка фиксатора входной

пластиковой трубки. Из мелких неисправностей можно назвать разрушение крыльев ведущих колес от тряски на плохих дорогах и нагретых стекол фар при попадании на них холодной воды из луж. Шины ставим только марки Michelin – они служат до критического износа примерно по 300 тыс. км, после чего мы сдаем их на обмен, и получаем восстановленные – их пробег до списания составляет 230-240 тыс. км. Таким образом, несмотря на высокие цены новых шин, схема получается выгодной – итоговый пробег комплекта превышает полмиллиона километров.

для Европы шел в версии Евро-3, то есть без системы впрыска мочевины. В России такие моторы были доступны до 2013 года, затем дилеры сразу переключились на поставки машин класса Евро-5.

В отличие от V-образных двигателей 500-го семейства, что ставят на Actros, у рядных «шестерок» не предусмотрен отбор мощности от шестерен привода ГРМ. Поэтому на «аксорах» строительного сегмента применяют дополнительную КОМ. Но само шасси Axor не приспособлено к усилению для тяжелых условий эксплуатации, поэтому в нашей стране самосвалы и автобетоносмесители Mercedes-Benz актуальны именно на усиленном шасси Actros.

Коробка передач для базовой комплектации тягачей Axor – механическая 9-ступенчатая. Четыре передачи в основном блоке, двухдиапазонный демультипликатор и одна дополнительная передача-«черепаха». Рычаг переключения соединен с КП телескопической тягой, никаких флажков на нем нет – классическая схема с двумя «нейтралями». Дешево и сердито. Если же перевозчика такая коробка не устраивает, и на магистральных перевозках он хочет экономить топливо и иметь хорошую тягу даже с не самым мощным двигателем, приходится заказывать 16-ступенчатую КП. Но она идет только с полуавтоматической системой переключе-

Цены запчастей*		
Позиция	Цена детали с НДС, рублей	
	оригинал	альтернатива/производитель**
Фильтр воздушный (элемент)	8927	14275/MB
		3151/Mfilter
		8746/Mann-Hummel
		7764/Fleetguard
Фильтр масляный	1591	2242/MB
		1624/Mann-Hummel
Фильтр топливный (комплект)	7541	1670/MB
		673/Knecht
		618/Mfilter
Поршневые кольца (комплект на цилиндр)	11 953	16961/MB
		6448/MB
Прокладка ГБЦ	4519	4471/Eiring
		22028/MB
Форсунка	13 931	25129/MB
		9146/DieselTechnic
Водяной насос	23 740	8641/Auger
		4595/MB
Клапан впускной	4230	6060/MB
Клапан выпускной	3207	151493/MB
Турбокомпрессор	59 384	106235/MB
		24945/Europart
Стартер	75 945	23607/FLAG
		111911/MB
Сцепление в сборе	120 350	52075/MB
Ведомый диск сцепления	32 583	33217/MB
Выжимной подшипник сцепления	52 223	60274/MB
		25284/Weweler
Рессора передняя	44 235	25269/Schomaecker
		2308/MB
Стремянка передней рессоры	1674	23564/MB
Пневмобаллон задней подвески	25 921	17665/MB
		7897/Europart
Тормозной диск передний	17 665	7202/Emmerre
		14155/MB
		5236/Emmerre
Тормозной диск задний	14 156	5619/Europart
		49237/MB
		30736/Knorr-Bremse
Задняя тормозная камера (энергоаккумулятор)	37 201	36259/MB
Ступица переднего колеса в сборе (на одно колесо)	25 953	14901/MB
		8314/MB
Подшипники задней ступицы (комплект на одно колесо)	27 959	3891/CRAFT
		10030/SKF
		32534/MB
Насос гидроусилителя руля	25 737	8897/MB
		4868/DieselTechnic
Тяга продольная рулевая	14 849	10238/Lemfoerder
Ремкомплект шкворневого узла	5416	18055/MB
Амортизатор	12 343	16363/MB
		863/MB
Шпилька колеса задняя	462	197/DieselTechnic
		134/DieselTechnic
Гайка колеса	388	44/Europart
		79/Europart
		121/TruckTec
		25757/MB
Стекло ветровое	18 210	12461/Eurocode
		9013/Eurocode
		22255/MB
Фара в сборе	14 906	7533/Europart
		6022/AYFAR
		4187/Auger
		2103/MB
Указатель поворотов	1475	1051/DieselTechnic

* для тягача Mercedes-Benz Axor
** по данным компании «ЕВРОПАРТ Рус»



Моторное масло фильтрует бумажный картридж в несъемном корпусе

Масло для Mercedes OM 457 с двигателем Евро-5

Специалисты Total в соответствии с предписаниями производителя рекомендуют:

TOTAL RUBIA TIR 8900 10W-40

Масло нового поколения с очень высокими эксплуатационными характеристиками, разработанное для дизельных двигателей с тяжелым режимом работы.

Преимущества:

- Пригодно для двигателей, оборудованных избирательным каталитическим нейтрализатором (SCR) или сажевым фильтром (DPF).
- Моющие свойства масла обеспечивают хорошую защиту от эффекта «полировки цилиндра».
- Высокая термическая стабильность благодаря применению смеси высококачественных базовых масел.

Одобрение: MERCEDES: MB -Approval 228.50/228.51



Подбор моторного масла по маркам автомобилей
www.total-lub.ru

TOTAL



Особенность кабины бюджетника – узкая облицовка передней панели. Решетка радиатора не откидывается



Для дальних рейсов надо брать Ахор с высокой кабиной: в ней есть вместительные полки над ветровым стеклом

ния Telligent, то есть с фирменным и обожаемым многими дальнбойщиками джойстиком. Самое ценное, что с таким полуавтоматом сохраняется педаль сцепления – ее кратковременно выжимают уже после движения джойстика, чтобы включить выбранную передачу физически. И если машина застревает в снегу или на льду, всегда есть возможность поиграть педалью и выбраться самостоятельно. Ну а самый дорогой вариант – автоматическая 12-ступенчатая коробка PowerShift. Она тоже с джойстиком, и в последние годы ее у нас заказывают все чаще и чаще.

Что ломается

Чем проще машина, тем меньше с ней проблем, и в этом смысле Ахор нравится перевозчикам больше, чем Астрос. Двухточечная подвеска кабины на пружинно-гидравлических

амортизаторах сзади и сайлентблоках спереди, в отличие от пневматической четырехточечной, служит долго (200 и более тыс. км), а в ремонте обойдется недорого. Простота пневмоподвески заднего моста магистральных тягачей Mercedes-Benz тоже достоинство, нежели недостаток – два пневмобаллона вместо четырех вдвое снижают вероятность оказаться в ремзоне. Причем из строя пневмобаллоны выходят скорее от возраста, а пока резина не потрескалась и не потеряла эластичности, им даже суровые перегрузы не страшны. Ведь управляющая подвеской электроника не даст повысить давление сверх допустимого, и рама просто ляжет на мост. Перегрузки вредят, прежде всего, сцеплению – вместо средних 400 тыс. км оно может прослужить вдвое меньше. В благоприятных



Блокировка межосевого дифференциала пригодится на льду или снегу

Нормативы на замену деталей*

Позиция	Норматив, нормо-час**
Подшипник задней ступицы	3,4
Передняя ступица в сборе	2,9
Ремкомплект гидроусилителя руля	4,0
Ремкомплект шарнира V-образной тяги	1,2
Капремонт двигателя	48,5
Пневмобаллон задней подвески	1,5
Ремкомплект шкворневого узла	4,9
Рессора передняя	2,9
Диск сцепления (либо узел в сборе)	9,2
Стартер	1,7
Радиатор	4,5
Генератор	1,5
Форсунка	2,0
Комплект трех синхронизаторов КП с муфтами	21,7
Турбокомпрессор	3,3

* автомобиль Mercedes-Benz Ахор в сервисном центре ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» (Вешки)
 ** стоимость нормо-часа с НДС – 2500 рублей



Крылья задних колес не рассчитаны на сильную тряску: ломаются

Размеры кабин*

Тип	S	S-long	L	L-high
Внешняя длина, мм	1650	1830	2250	2250
Внешняя ширина, мм	2280	2280	2280	2280
Внутренняя высота, мм	1510	1510	1510	1910
Внутренняя ширина, мм	2000	2000	2000	2000

*автомобилей Mercedes-Benz Ахор



Для управления полуавтоматической КП здесь применен джойстик

же условиях и на машине с хорошим водителем – и диск, и корзина порой живут до замены семьсот и более тысяч километров. Почти у каждого крупного перевозчика с парком из «аксоров» периодически бывают случаи выхода из строя редуктора ведущего моста. Автоматической разблокировки межколесного дифференциала в нем нет, поэтому все зависит от внимательности водителя: выключил блокировку после выезда с грунта на асфальт – редуктор будет жить. А если забыл, то хозяин автобазы потратит круглую сумму на новый: ремонтировать этот агрегат, заказывая и ожидая доставки его дорожных деталей, невыгодно.

Весьма долговечны шкворневые узлы – пробег до ремонта даже по плохим дорогам нашего Зауралья может превысить полмиллиона километров. Втулки стабилизаторов и прочие резинки в подвеске, а также шарниры рулевых тяг обычно служат вдвое-четверо меньше. Коробка передач в целом надежна и долговечна – особенно если за рулем опытный и аккуратный водитель. В противном случае возможны варианты. И не только со сгоревшими кольцами синхронизаторов, замятыми шлицами шестерен, муфт и прочей, механически поврежденной начинкой. Бывает и так, что водитель подкатывает тягач под полуприцеп, не убедившись в параллельности обе-

их частей автопоезда плоскости дороги – например, если из-за ям и выбоин сцепка происходит с перекосом. В этом случае край полуприцепа может оказаться слишком низко и задевать узел управления полуавтоматической КП, закрепленный сверху на задней крышке агрегата. После чего рейс, естественно, отменяется, и тягач отправляется на буксире в сервисный центр.

Зато топливная система крупнотоннажников Mercedes-Benz, точнее, ее вариант для российского рынка, со старинными PLD-секциями вместо современного европейского Common Rail на машинах Евро-6 – это большой плюс. Топливная аппаратура такого типа в отличие, например, от насос-форсунок, лучше переносит отклонения в качестве топлива, а ее ремонт значительно проще и дешевле. Если что и случается, то с форсунками, а чтобы вывести из строя насосы, надо очень постараться.

Некоторые перевозчики сетуют на непрочность брызговиков ведущих колес тягачей Ахор – ломаются от тряски. Возможно, пластмасса по своим эластичным свойствам рассчитана больше на турецкий климат, нежели на наши морозы.

Антон Уткин

Фото Александра Батыру и фирмы-изготовителя



Рулевой карданный вал закрыт от пыли гофрированным чехлом



Подвеска кабины простая и надежная: сзади пружинные амортизаторы, спереди – сайлентблоки

МНЕНИЕ

РУСТАМ АТАДЖАНОВ
директор автоколонны
ОАО «Новошахтинский
завод нефтепродуктов»
Ростовская область

– В нашей автоколонне 124 седельных тягача Mercedes-Benz Ахор выпуска 2013 года – приобрели их единой партией у официального дилера. Все машины двухосные, работают с полуприцепами-цистернами БЦМ-108 и БЦМ-111 объемом до 28 кубометров и заняты на доставке нефтепродуктов (прямогонного бензина, дизельного и судового топлива, мазута) с завода на перевалочный терминал в Ростове-на Дону. Длина маршрута туда и обратно – около 260 км, режим работы –

круглосуточный со сменными водителями, поэтому километраж набирается довольно быстро. На сегодняшний день пробеги наших тягачей Ахор уже превышают 280 тыс. км, никаких серьезных ремонтов пока ни один автомобиль не потребовал – только замены расходных деталей при ТО. Из внеплановых работ можно назвать мелкие ремонты электрооборудования, например, на некоторых машинах выходил из строя обогрев зеркал.

Поддерживать идеальное состояние техники обязывает специфика перевозок – весь наш подвижной состав отвечает требованиям перевозки опасных грузов ДОПОГ. Несмотря на внушительный объем автопарка, содержат собственную ремонтную

службу считаем нерациональным. Подсчитано: пока автомобиль не исчерпал ресурс основных агрегатов, объемы ремонтных работ с ним небольшие, и расходы на обслуживание в сервисном центре официального дилера относительно невелики. Впоследствии, когда они становятся уже значительными – при пробегах порядка миллиона километров, – машину целесообразно продать, приобрести взамен новую. Также не сулит экономии использование недорогих шин – как показал опыт, более оправдано приобретение гарантировано долговечных моделей фирм Michelin и Bridgeston. С нашими объемами закупок получается практически по оптовым ценам.

