



# РЕМНИ ОРТИВБЕЛТ 57 012 КМ

Журнал «Рейс» совместно с компанией «Нара Авто Транс» из города Наро-Фоминска Московской области продолжает спецпроект по оценке ресурса и надежности приводных ремней Optibelt Truck Power RBK

ДЕНИС БОРОВИЦКИЙ редактор журнала «Рейс»

➔ Напомним, в мае текущего года испытываемые поликлиновые ремни Optibelt Truck Power RBK, предназначенные для использования во всех современных стандартных системах приводов вспомогательных агрегатов коммерческого транспорта, мы установили на принадлежащий ООО «Нара Авто Транс» седельный тягач Volvo FH13 выпуска 2012 года. Государственный номер машины P412XP 190. Грузовик оснащен дизельным двигателем DC13

мощностью 440 лошадиных сил, который агрегатирован с механической 6-ступенчатой коробкой передач. В первый рейс после монтажа комплекта роликов, которые меняются в обязательном порядке, собственно ремня и системы слежения, позволяющей нам отслеживать перемещение транспортного средства и получать в режиме реального времени эксплуатационные параметры, автопоезд повел водитель Сергей Блинов. В день очередного (первого по счету) осмотра тягач при-



## МНЕНИЕ

**ВЛАДИМИР МОЗГАЛЕВ**  
дежурный механик  
ООО «Нара Авто Транс»

– По приходу автопоезда в парк техническим персоналом службы главного механика был проведен стандартный осмотр транспортного средства. Никаких отклонений в работе узлов, агрегатов тягача и полуприцепа не выявлено. Жалоб на автопоезд со стороны водителя также не зафиксировано. Проходящий испытания приводной ремень работает в штатном режиме. Его осмотр каких-либо дефектов, разрушений, потертостей не выявил. Ролики также находятся в отличном техническом состоянии. Натяжение ремня соответствует паспортному. Никаких дополнительных диагностических работ привод не требует, машина полностью исправна и готова к выходу на линию.



За время проведения спецпроекта машина побывала в Красноярске, Костроме, Липецке и других городах

вел на базу водитель-сменщик Анатолий Калинин. На одометре пришедшего в парк грузовика значилась цифра 393 012 км. Ее мы и зафиксировали как промежуточную точку ресурсных испытаний. С учетом того, что на момент установки ремней пробег тягача составлял 336 000 километров, с начала испытаний машина преодолела расстояние 57 012 км.

Теперь о том, как проявили себя испытываемые автокомпоненты. За время с начала ресурсных испытаний водители, работающие на автопоезде, никаких претензий к ремню, роликам и навесным агрегатам, которые приводятся в действие ремненным приводом, не имели. Не было к испытываемым замечаний и со стороны службы главного механика. Ремень не имел никаких видимых повреждений. Подшипники роликов не имели люфтов и не шумели. Словом – придираться было не к чему. Не возникло у перевозчика и вопросов к системе мониторинга.

Напомним, что для слежения за машиной на нее была смонтирована система Omnicomm Profi 2.0. Она имеет широкие возможности по мониторингу, в частности, позволяет фиксировать расход топлива, контролировать перемещение транспортного средства с фиксацией текущего и общего пробега, скорости перемещения и текущего местоположения, а также остановки и заправки. Статистические данные, которые система аккумулировала за период с 17.03.2015 (00:00:00)-17.06.2015 (23:59:00), выведены в таблицу. На основании данных специалисты компании Omnicomm провели анализ работы участвующего в спецпроекте транспортного средства. Особо отметим, что суммарный пробег, который высчитан нами при сравнении показаний одоме-

**МНЕНИЕ**

**АНАТОЛИЙ КАЛИНИН**  
водитель ООО «Нара Авто Транс»

– Мой стаж работы водителем исчисляется с 1976 года. За это время довелось поработать на самых разных грузовиках, возить грузы по дорогам разного качества, по разным маршрутам и расстояниям, при разных погодных условиях. В своей практике я не сталкивался с обрывом приводного ремня в рейсе. Это благодаря тому, что приводной ремень менялся



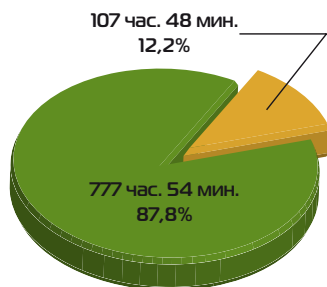
службой главного механика превентивно, на базе. Благодаря такому подходу машина не сходит с линии, не задер-

живается в рейсе, доставляет грузы в отведенный срок. На тягаче, который участвует в ресурсных испытаниях, я проехал последние (перед приходом машины в парк) 12 000 километров. Никаких замечаний по работе привода, включающего ремень и ролики, а также агрегатов, которые им приводятся в действие, не имею. Все работает в штатном режиме и не требует к себе внимания. За время моей смены машина побывала в Красноярске, Костроме, Липецке и других городах.

**Распределение работ по времени**



**Нагрузка\***



- Время работы на номинальных оборотах
- Время работы на холостых оборотах
- Время работы на предельных оборотах

\*за период 11.03.2015-19.06.2015 по т/с Volvo FH, госномер P412XP

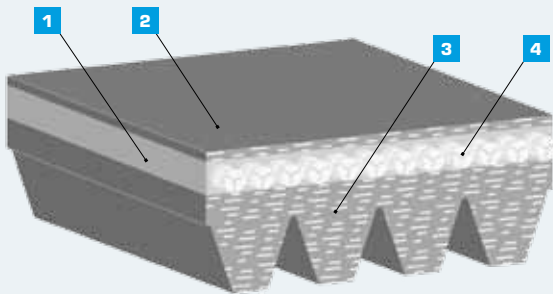
**МНЕНИЕ**

**АЛЕКСАНДР МОИСЕЕВ**  
начальник отдела снабжения ООО «Нара Авто Транс»

– После установки ремня и комплекта роликов автопоезд первый раз пришел из рейса на родную базу. То есть машина работала с полной загрузкой. Никаких претензий к установленным компонентам нет. Все заявленные качества ремня на день осмотра машины подтверждаются на практике. После прохождения штатной, предписанной регламентом диагностики автопоезд сразу отправлен рейс.



Конструкция RVK



1. Полихлоропреновая смесь с высокой степенью адгезии; 2. Усиленный наружный слой на основе EPDM; 3. Основание из полихлоропреновой резиновой смеси с поперечно направленными волокнами; 4. Полиэстеровый малорастяжимый корд специального плетения

ИНФОРМАЦИЯ

Основные характеристики

- 32-канальный ГЛОНАСС/GPS-приемник;
- датчик вскрытия корпуса;
- питание от 12 или 24-вольтовой бортовой сети. Защита от повышенного напряжения до 65 Вольт, высоковольтных помех, подачи напряжения обратной полярности;

- встроенный резервный аккумулятор и поддержка внешнего дополнительного аккумулятора;
- пылевлагозащитный корпус, степень защиты IP51;
- передача данных через GPRS;
- встроенный подогрев SIM-карты;
- возможность монтажа SIM-чипа на печатной плате регистратора;

- удаленное управление через GPRS и SMS;
- «черный ящик» на 150 000 событий;
- поддержка одновременной работы с SIM-картой и SIM-чипом;
- встроенный усилитель для динамика голосовой связи;
- рабочий температурный диапазон от -40 до +65° С.

тра при запуске спецпроекта, и данные системы слежения различаются. Это продиктовано тем, что для составления отчета был взят промежуток времени, кратный трем месяцам работы транспортного средства.

Как мы уже отмечали в первом материале, по статистике сервисного центра ООО «Нара Авто Транс», ресурс роликов составляет около 150 тысяч километров. Замена вышеуказанных узлов производится в комплекте

с приводными ремнями. То есть наш спецпроект уже «прошел» треть своего расчетного пути. Учитывая то, что самым слабым звеном спецпроекта являются ролики, а также то, что машины, только что сошедшие с гарантии, особенно требовательны к устанавливаемым на них запасным частям, наш партнер компания «ЕВРОПАРТ Рус» поставила для тягача Volvo, который участвует в спецпроекте по оценке ресурса приводных ремней



Навесные агрегаты, приводимые ремнями, полностью исправны

МНЕНИЕ

**ДЕНИС ТАРАСОВ**  
руководитель  
департамента продаж  
«ЕВРОПАРТ Рус»

— В условиях повышения стоимости оригинальных и вообще импортных запасных частей — а это основной продукт бизнеса моей компании — я все чаще сталкиваюсь с вопросом/проблемой клиента «чем заменить вышедшую из строя оригинальную запчасть». Выходов два: либо брать то, что предлагают по интересной цене, и проверять качество на себе, либо собирать информацию и производить выбор/покупку, основываясь на чьих-то данных/мнениях. Минусы двух этих вариантов очевидны. В первом случае можно, что называется, «попасть», и не только на поговорку «Скупой платит дважды», а еще и на упущенную прибыль, а то и штраф по причине поломки и простоя техники в рейсе. Минус второго — на сбор информации, как правило, нет времени, и тут придется



другая поговорка: «Время — деньги». «ЕВРОПАРТ Рус», являясь одной из крупнейших компаний по поставке на российский рынок запасных частей, с большим интересом поддерживает такие спецпроекты, как этот. В первую очередь из-за того, что благодаря объективной информации потребитель формирует свое независимое мнение, которое и определяет его будущий выбор. «ЕВРОПАРТ Рус» является официальным дистрибьютором Ortibelt, тем самым мы имеем поставщика продукции надлежащего качества, которую мы смело предлагаем нашим клиентам. Статистика про-

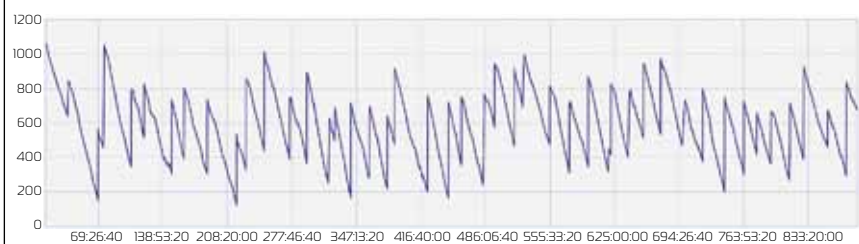
даж в 28 представительств нашей компании по всей стране также красноречиво говорит в пользу данной продукции. Одной из важных составляющих при выборе этого поставщика были наши внутренние маркетинговые исследования по технологическим испытаниям приводных ремней для создания пула поставщиков в данном сегменте продукции. Касаемо этого спецпроекта могу еще раз подчеркнуть, что при выборе и замене ремня уделяйте также большое внимание и натяжным роликам, так как от их качества непосредственно зависит правильность работы привода и долговечность самого ремня и узла в целом. И напоследок, не бойтесь покупать OEM-запчасти проверенных производителей у проверенных поставщиков, ведь по статистике на заводской сборочной конвейер поступает 80% комплектующих от предприятий-смежников и только 20% — из цехов самого завода-изготовителя транспортного средства.

Статистика\*

Движение и работа	
Пробег, км	51 085,18
Пробег с превышением скорости, км	2659,42
Средняя скорость в движении, км/ч	68,2
Максимальная скорость, км/ч	118,1
Время движения, ч:мин:с, (% от периода отчета)	746:24:53 (33,4%)
Время работы двигателя, ч:мин:с, (% от периода отчета)	835:29:40 (37,4%)
Время работы двигателя в движении, ч:мин:с (% от периода отчета)	744:31:03 (33,4%)
Время работы без движения, ч:мин:с	90:58:37
Время работы на хол. ходу, ч:мин:с	101:27:12
Время работы двигателя на нормальных оборотах, ч:мин:с (% от времени)	734:02:28 (87,9%)
Время с выключенным двигателем, ч:мин:с (% от периода отчета)	1396:29:20 (62,6%)
Топливо (основная емкость)	
Начальный объем, л	684,6
Конечный объем, л	737,5
Фактический расход, л	17 914,4
Объем заправок, л	18 164,4
Минимальный объем, л	126,8
Максимальный объем, л	1091,9
Фактический расход на 100 км, л	35,1
Факт. расход на 100 км в движении, л	31,7
Факт. расход в движении, л	16 196,7
Факт. расход без движения, л	1717,7
Факт. расход за час работы двигателя, л	20,2
Факт. расход за час работы без движения, л	8,0
Показания счетчиков (с шины CAN) на конец периода	
Значение счетчика моточасов, ч:мин	6941:51
Значение одометра, км	393 014,0
Данные с CAN за период построения отчета	
Пробег, км	53 713,38

\*за период 17.03.2015-17.06.2015 по т/с Volvo FH, госномер P412XP

Объем топлива (мото-часы)\*



\*за период 11.03.2015-19.06.2015 по т/с Volvo FH, госномер Р412ХР

**МНЕНИЕ**

**ГЕННАДИЙ САЛЬНИКОВ**  
бригадир слесарного участка ООО «Нара Авто Транс»

— Как показывает статистика, накопленная ремонтной службой нашей транспортной компании, больше всего внимания в штатной эксплуатации требуют ролики, а не сам ремень. Так, по нашим данным, качественный



приводной ремень способен отработать более 150 тысяч километров. Подчеркнем еще раз – речь идет о штатной эксплуатации транспортного средства. Если условия работы грузовика от них отличаются, например, имеет место быть повышенная запыленность воздуха или тягач работает в районах с холодным климатом, то ресурс ремня снижается.

**ИНФОРМАЦИЯ**

На тягач Volvo установили два приводных ремня Optibelt Truck power RBK

- Ремень привода системы охлаждения (10PK 1512);
- Ремень привода системы кондиционирования (8PK 1540).

**Преимущества ремней**

- Высокое передаточное отношение;
- Высокая передача мощности;
- Устойчивость к высоким нагрузкам;
- Устойчивость к маслам;
- Работа при высоких скоростях;
- Высокая термостойкость;
- Вибростойкость;
- Низкий уровень шума;
- Повышенная стойкость к проскальзыванию из-за влажности.



Диагностика не выявила никаких проблем с ремнем и роликами

Optibelt, комплект оригинальных роликов. Детали имеют следующую номенклатуру: ролик №1 – 21479276, ролик №2 – 21766717, ролик №3 – 21422765. Именно они, по мнению специалистов фирмы, обеспечат высшую надежность

в работе привода и гарантируют максимальный ресурс приводных ремней. Предполагается, что потребность вмешательства в привод должна возникнуть существенно позднее среднестатистического срока. ■

**МНЕНИЕ**

**СЕРГЕЙ ШВЫРЯЕВ**  
директор по развитию ООО «Строй Бизнес Сервис» (официальный дилер Omnicompt)

— Величина расхода топлива это количественная оценка показателя эксплуатационных свойств, а именно топливной экономичности. Топливная экономичность автомобиля указывает на способность автомобиля работать при минимальном расходе топлива на единицу выполненной работы и определяется его конструкцией. Она может в значительной степени изменяться в зависимости от условий движения и величины полезной нагрузки и зависит от экономичности двигателя и работы, совершаемой автомобилем при преодолении сил сопротивления движению и определяющей степень использования двигателя. Измерителем топливной



экономичности для грузовых автомобилей служит расход топлива на тонно-километр выполняемых перевозок. Для грузовых автомобилей, полностью использующих свою грузоподъемность и вместимость, в качестве измерителя топливной экономичности также служит расход топлива на километр пробега.

Поэтому топливная экономичность автомобиля может быть оценена величиной общего расхода топлива в литрах, отнесенного к пройденному пути в километрах, или к транспортной ра-

боте в тонно-километрах. По данным различных исследователей, она может колебаться в пределах 10-20% в зависимости от стиля вождения автомобиля.

Показателем топливной экономичности автомобиля служит минимальный путевой расход топлива, соответствующий скорости при испытаниях автомобиля с полной нагрузкой на горизонтальном участке дороги с твердым покрытием. Указываемый в технических характеристиках автомобилей контрольный расход топлива практически мало отличается от минимального расхода. Решающее влияние на топливную экономичность автомобиля оказывает профессионализм водителя.

Движение с минимальным изменением скорости, минимальными торможениями, а также равномерное распределение груза значительно влияют на

топливную экономичность автомобиля. Согласно данным, полученным за тестовый период, автомобиль прошел 53918 км со средним расходом топлива 34,5 л на 100 км пути, что превышает средний уровень расхода у машин, находящихся под контролем системы.

Средний расход топлива Volvo FH, контролируемый системой Omnicompt: топливо расходуется равномерно, без резких колебаний, что указывает на равномерную нагрузку на двигатель.

Увеличенный расход топлива тестируемого автомобиля вероятнее всего вызван периодическим превышением максимальной допустимой скорости движения, более 90 км/ч, а также стоянками и остановками с включенным двигателем, большим временем, чем заданные условия эксплуатации (остановка более 1 минуты, стоянка длительностью более

5 мин). Это может быть вызвано как движением в условиях пробок, так и нежеланием водителя глушить двигатель по объективным причинам (например, неисправность электрооборудования, системы запуска). В режиме работы двигателя нарушений не обнаружено, максимальные обороты двигателя не превышают 2200 об/мин. Режим движения автомобиля в течение суток находится в диапазоне от 7 до 21 часа. Работа двигателя на холостом ходу составила 12,2% от времени работы двигателя, что является хорошим показателем. На сегодняшний момент, по данным Omnicompt, наилучшим является показатель 8%. Анализ полученных данных с терминала за тестовый период не выявил нареканий в работе системы, данные поступали своевременно, сбоев в работе датчиков топлива не зафиксировано.