



IVECO STRALIS

«Почему купили Iveco?» «Грузы возит с той же скоростью, что немецкий или шведский тягач, да и ломается вроде бы не чаще. Тогда зачем платить больше?» Железная логика...

Stralis – семейство крупнотоннажных грузовиков итальянской марки IVECO, которая ныне принадлежит транснациональному концерну CNH Industrial, входящему в FIAT Group. В гамму модификаций входят двух- и трехосные автомобили: как седельные тягачи, о которых пойдет речь сегодня, так и гораздо менее распространенные в России шасси под различные кузова и надстройки. Одно из достоинств техники IVECO на фоне соперников от фирм «большой европейской семерки» – интересная цена.

Впрочем, разницы в полмиллиона-миллион рублей – если сравнить Stralis с аналогами, скажем, от Mercedes-Benz или Volvo – похоже, недостаточно, чтобы серьезно потеснить на российском рынке традиционно лидирующие марки. Отсюда и довольно скромные восемь тысяч машин на всю страну (см. таблицу данных аналитического агентства «Автостат»). Частично это связано с гораздо более низким спросом на вторичном рынке – в те годы, когда подержанные «немцы» шли к нам вереницами, Stralis



«Изменяемая геометрия» снижает долговечность турбокомпрессора



Пустить и заглушить мотор можно кнопками – не опуская кабину

первого поколения был еще молод, а значит, дорог. Да и вообще ездить за машинами в Италию и Испанию, где хороший выбор именно по марке IVECO, было не принято – к чему, если в двух днях пути на запад есть изобилующая разнообразными автомобилями Германия? Тем не менее успешная работа представительства Ivesco S.p.A., широкое распространение самосвалов Trakker (с 1994 года их собирают в России) и, как следствие, расширение дилерской сети сделали свое дело. Довольно крупные транспортные предприятия стали приобретать тягачи Stralis партиями по десятку и более штук. На фоне лидирующего Центра весьма неплохая доля от общероссийского парка у Северо-Западного округа – две тысячи машин явно не затеряются в толпе обожаемых в тех краях шведских тягачей. Следовательно, можно сделать вывод, что гость с юга может успешно играть и на чужом поле – среди заснеженных равнин, продуваемых суровыми арктическими ветрами. Как показывают опросы, руководители АТП, вплотную познакомившиеся с IVECO еще в середине 2000-х годов, остаются верными этой марке и поныне, пополняя парки тягачами Stralis Hi-Way последнего поколения.

Модификации

Тягач IVECO Stralis первого поколения появился в 2002 году, и сначала только в магистральном исполнении – с большой двуспальной кабиной Active Space. Год спустя фирма расширила гамму версиями для региональных и местных перевозок с более узкими (на 200 мм) кабинами Active Day (короткая, с низкой крышей, без спального места) и Active Time (одно- или двуспальная с низкой или средней крышей). Шасси – как тягачей, так и модификаций под



С 2013 года на Stralis ставят мотор Евро-6 с рампой Common Rail...



...но для России собирают «европаяты» с насос-форсунками

надстройку различными кузовами – были предложены колесными формулами 4x2, 6x2 и 6x4. Сборочные производства располагались в Ульме (Германия) и Мадриде (Испания).

Второе поколение сменило на конвейерах первое в 2007 году – модернизация затронула в основном дизайн и интерьер. Но главное – еще просторнее стала кабина Active Space, получившая дополнительное

имя Cube. Также были учтены недостатки конструкции ряда систем и узлов – Stralis образца 2007 года частично избавился от детских болезней.

Последнее, третье, поколение представили в 2012 году, и снова объектом улучшения стали кабины, получившие иные имена: Hi-Way вместо Active Space, Hi-Road – для региональ-



Мотор Cursor 8 в России критиковали за недостаточную тяговитость...



... а мощный Cursor 13, напротив, непопулярен из-за избытка тяги

Парк IVECO Stralis на 01.07.2014 г.*

	Всего	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	Нет данных
Россия	7997	54	537	1054	936	186	403	1155	793	465	349	590	792	677	6
СЗФО	1928	12	90	232	243	36	80	228	291	205	95	104	150	159	3
ЦФО	2961	11	264	467	409	78	181	390	262	145	130	210	239	174	1
СКФО	106	1	2	2	5	1	2	13	11	3	9	11	28	18	0
ЮФО	795	22	59	50	71	17	33	97	61	21	67	96	113	88	0
ПФО	959	2	49	126	86	21	32	203	82	56	21	65	122	93	1
СФО	372	0	12	34	23	15	19	55	33	8	9	46	58	59	1
УФО	826	4	60	140	94	18	54	157	47	26	13	51	79	83	0
ДФО	50	2	1	3	5	0	2	12	6	1	5	7	3	3	0

* по данным аналитического агентства «Автостат»



Тягачи 6x2 с мостом-«ленивцем» чаще покупают подержанными



Stralis первого поколения плохо переносил слякоть русской зимы



Телескопическую «удочку» ставят на Stralis с ручной механической КП

ных перевозок и Hi-Street для совсем «ближнего боя». В конфигурации шасси предложена масса вариантов, включая четырехосные версии 8x2 с разным расположением мостов, однако все это изобилие мало интересует наших перевозчиков, по-прежнему выбирающих простой и незатейливый тягач Stralis 4x2.

Параллельно модернизации собственнo автомобилей шла и эволюция силовых агрегатов – на крупнотоннажниках Stralis применяли дизели семейства Cursor, выпускаемые заводом в Бурбон-Ланси (Франция), также принадлежащим FIAT Group. Моторы – шестицилиндровые рядные 24-клапанные, с общей для всех цилиндров головкой блока, задним расположением шестерен привода распредвала и штанговым приводом клапанов. Предусмотрено три варианта рабочего объема: 7,8, 10,3 и 12,9 л – соответственно с индексами 8, 10 и 13. Одно из достоинств конструкции – «мокрые» гильзы цилиндров, существенно упрощающие ремонт, особенно преждевременный, после аварийных случаев выхода из строя. Система питания – с насос-форсунками



С 2010 года в Россию пошли машины со впрыском раствора мочевины

в комплекте с управляющей электроникой от фирмы Bosch. Cursor – первый среди двигателей для тяжелых грузовиков, получивший турбокомпрессор с изменяемой геометрией и... сопутствующие ему продвинутому узлу проблемы.

Технические характеристики

Модель	IVECO Stralis Hi-Way
Длина×ширина×высота	6256×2500×3641
База, мм	3800
Высота седла, мм	от 1080 до 1150
Снаряженная масса, кг	7150
Полная масса, кг	до 20 000
Полная масса автопоезда, кг	до 44 000
Нагрузка на ССУ, кг	до 13 000
Нагрузка на оси (перед./задн.), тн	7,5/до13,0
Макс. скорость, км/ч	90
Двигатель/рабочий объем, л	IVECO Cursor10/10,3
Мощность, л. с. при об/мин	460 при 2100
Крутящий момент, Нм при об/мин	2100/1050-1590
Коробка передач	механическая 16-ступенчатая, ZF 16S1920TD
Сцепление	однодисковое диафрагменное, MFZ 430; 430 мм
Замедлитель	моторный тормоз IVECO TurboBrake
Ведущий мост	с одинарной гипоидной передачей, блокировкой дифференциала
Топливный бак, л	950 + 450
Тормоза	дисковые, EBS, ABS, ESP
Подвеска спереди/сзади	рессорная/пневматическая
Шины	315/70R22,5

Механизму регулировки положения лопаток свойственно заклинивать при отложении нагара – это показал опыт эксплуатации IVECO российскими перевозчиками.

Двигатели Cursor первого поколения шли только в ис-



В 2007 году появился IVECO Stralis второго поколения с новой кабиной Active Space Cube увеличенного объема...



...такие же изменения внутри и снаружи претерпели и прочие кабины – например, дневная Active Day



Подавляющее большинство тягачей IVECO Stralis оборудовано пневматической подвеской ведущего моста



На скользкой дороге межколесный дифференциал можно заблокировать с помощью пневмопривода

полнении Евро-3, затем, в 2005 году, для машин европейского рынка освоили версии Евро-4 (уже с системой впрыска раствора мочевины) и сразу же, практически без паузы – модификации тех же моторов в исполнении Евро-5. Последние пользовались спросом в ряде стран, в частности Германии, из-за льготных дорожных сборов. В России до 2010 года Stralis был официально представлен только в версии Евро-3, потом сразу пошел Евро-5, но остатки «евротретьих» машин, не требующих заправки мочевиной, распродавали по старым сертификатам почти до середины 2013 года. То есть вплоть до начала продаж в России новой модели поколения Hi-Way, отвечающей уже нормам EEEV, более строгим, чем Евро-5. Изменились и некоторые характеристики двигателей. В частности, вместо 450-сильного двигателя Cursor 10 стали выпускать 460-сильный.

Одновременно с презентацией модели Stralis Hi-Wai на внутреннем европейском рынке – еще в 2012 году – фирма IVECO перевела всю новую гамму на двигатели экологического класса Евро-6. То есть не стала ожидать официального вступления в действие этих новейших норм, намеченного в ЕЭС на 2015 год. В требования Евро-6 удалось уложиться, применив систему Common Rail вместо традиционных насос-форсунок. Кроме того, в семействе двигателей произошли пополнения: завод в Бурбон-Ланси освоил производство совершенно новых агрегатов Cursor 9 с невиданной доселе размерностью цилиндров – диаметр 117 мм

МНЕНИЕ

КАТАЛИН ДОРОБАНТУ
 директор по послепродажному обслуживанию
 ОАО «СовИнтерАвтоСервис»,
 Москва

– Наша компания – крупнейший дилер IVECO в России по объему продаж автомобилей и запасных частей. С автомобилями IVECO мы имеем дело с 1991 года – помимо подвижного состава собственного автопарка обслуживаем и ремонтируем машины сторонних предприятий. В модельном ряду фирмы магистральные тягачи Stralis, рассчитанные на большие годовые пробеги и отличающиеся высоким ресурсом – в частности, для двигателей семейства Cursor он составляет миллион километров. Ремонтировать эти агрегаты нам приходится редко, и, как правило, это случаи преждевременного выхода из строя в результате каких-либо неграмотных действий владельцев. Например, некачественного вмешательства при обслуживании в гаражных условиях. Другой фактор риска – применение некачественного топлива, в результате чего страдает топливная аппаратура – пре-

жде всего, насос-форсунки. Дефект проще всего выявить, проведя компьютерную диагностику двигателя – например, в сервисном центре СИАС она стоит 1550 рублей (первичная) и 3100 рублей (расширенная). По нашему опыту, неисправные насос-форсунки рациональнее не ремонтировать, а заменять новыми. Желание сэкономить, поставив восстановленные насос-форсунки, чревато повторным ремонтом (порой уже через месяц после первого), что означает напрасную потерю времени и денег, отмену рейсов и т.д.

На IVECO Stralis последнего поколения, выпускаемых с 2013 года, применяются и двигатели, отвечающие нормам Евро-6, оснащенные системой Common Rail вместо насос-форсунок. Однако в России такие машины спросом не пользуются, и в наш сервисный центр пока не поступали. Тем не менее к диагностике и ремонту моторов Евро-6 мы полностью готовы – у нас накоплен немалый опыт работы с Common Rail. Поскольку именно такой топливной аппаратурой оснащают двигатели Testor автомобилей IVECO Eurocargo. Продлить срок службы узлов

и деталей автомобиля можно бережным отношением к технике. При первых подозрениях на неправильную работу двигателя не стоит откладывать визит в сервис, ведь даже мелкие неисправности могут оказаться частью большой проблемы, которую лучше предупредить. При регулярном проведении плановых ТО в авторизованном сервисе IVECO дефекты своевременно выявляются и устраняются. Важное напоминание: если возникла необходимость снять аккумулятор с автомобиля экологического класса Евро-5, ни в коем случае не отсоединяйте его от бортовой сети ранее чем через три минуты после выключения двигателя: насосу системы SCR этого времени хватит на перекачку раствора мочевины обратно в бак и последующую продувку трубопроводов и форсунок.

Перегрузки автомобиля сокращают срок службы ряда деталей. Прежде всего, страдают детали подвески, составляющие тормозной системы, а также сцепление. Эти детали можно отнести к расходным, однако потеря времени и затраты на ремонтные работы порой сводят на нет выгоду от перевозок с перегрузом.



До 2007 года на V-образной тяге применяли шаровой шарнир...



...но уже на машинах второго поколения появился сайлентблок



Даже на разбитых трассах Поволжья и Зауралья передняя подвеска выдерживает без ремонта полмиллиона километров...



...но сайлентблоки и подушки стабилизатора – детали «расходные», и требуют замены чаще



У хорошего водителя коробка передач фирмы ZF служит годами



Регулярная проверка исправности суппортов сэкономит тормозные диски



Рессорам передней подвески вполне достаточно и двух широких листов

при диаметре кривошипа коленвала 135 мм, и Cursor 11 с не менее экзотическим соотношением 128 на 144 мм. Каждый из этих новых двигателей доступен только в версии Евро-6. Зато Cursor 13 с одинаковыми настройками мощности (500 и 560 л.с.) выпускают как в версии EEV – модель F3B, – так и в варианте Евро-6, имеющем «фиатовское» обозначение F3N. В 2014 году в гамме двигателей появился новый флагман – 15,9-литровый Cursor 16 (по «фиатовской» системе обозначений F3J). Это отнюдь не V-образная «восьмерка», как можно было предположить, а рядная шестерка с огромными (141x170 мм) цилиндрами. В версии с одноступенчатым турбонаддувом двигатель развивает 764 л.с., а в варианте с двухступенчатым – все 835 л.с. В последнем случае крутящий момент достигает чудовищной величины 3500 Н.м. По внешним размерам супердвигатель практически совпадает с 13-литровым агрегатом, поэтому так и просится в моторный отсек тягачей Stralis и Trakker, особенно супертяжеловозных моделей с балластными кузовами. Но, увы,

Технические характеристики*

Модель	Заводской индекс	Рабочий объем, л	Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	Мощность, л.с. (об/мин)	Крутящий момент, Н.м (об/мин)
Cursor 8	F2B	7,8	115/125	330 (1650-2400)	1400 (1200-1675)
Cursor 8	F2B	7,8	115/125	360 (1650-2400)	1500 (1125-1685)
Cursor 10	F3A	10,3	125/140	420 (1500-2100)	1900 (1050-1550)
Cursor 10	F3A	10,3	125/140	460 (1500-2100)	2100 (1050-1550)
Cursor 13	F3B	12,9	135/150	480 (1600-1900)	2200 (1000-1500)
Cursor 13	F3B	12,9	135/150	500 (1500-1900)	2300 (1000-1525)
Cursor 13	F3B	12,9	135/150	560 (1550-1900)	2500 (1000-1575)

* двигателей автомобилей IVECO Stralis класса EEV для российского рынка

МНЕНИЕ

ДМИТРИЙ БЕСЧАСТНОВ
директор ООО «РусТранс-Лайн», Санкт-Петербург

– Основной профиль работы нашего предприятия – перевозка стройматериалов. Маршруты, как правило, зарубежные (чаще – в Финляндию), но выполняем и немало рейсов по России – вплоть до центральных регионов Сибири. В парке 45 сцепок: магистральные двухосные тягачи с тентованными трехосными полуприцепами. Большая часть машин (35 единиц) – IVECO Stralis. Выбор марки был продиктован привлекательной ценой – в сравнении с ценами тягачей MAN, которые также есть в нашем автопарке. Самые старые наши IVECO Stralis – 2005 года выпуска, пробеги достигают

800 тыс. км. Шесть самых свежих – последней модели Stralis Hi-Way. Надежностью и долговечностью техники IVECO мы вполне довольны – возникающие неисправности носят случайный характер. Например, проблемы с двигателем имели место лишь на машине, приобретенных в 2007-2008 годах. При пробегах около 150 тыс. км значительно возрос расход масла на угар из-за износа поршневой группы. Причина – применение заводом деталей от варианта Евро-5 в моторах класса Евро-3. К чести фирмы IVECO, поршневую группу на всех машинах заменили по гарантии, поставив детали от версии Евро-3. На заводе, видимо, сделали выводы, поскольку больше подобных случаев у нас не было. По 500-550 тыс. км служат

сцепление, примерно столько же турбокомпрессор двигателя. В большинстве случаев замены деталей плановые: фильтры, колодки, диски тормозов, ремкомплекты шкворневых узлов и прочие расходники. Внеплановые мелкие ремонты касаются, как правило, электрооборудования – зимой нередко корродируют контакты, выходят из строя датчики. Также приходится заменять шарнир рычага переключения передач – из-за износа появляется люфт. Шины предпочитаем китайские – марки Aeolus. Ставим их на ведущие оси тягачей и на полуприцепы. На переднюю ось покупаем более дорогие, А-марок Continental, Dunlop и т. п. Обслуживание и ремонт автомобилей IVECO проводим в сервисном центре официального дилера.

пока этого монстра ставят только на спецтехнику принадлежащих концерну CNH Industrial марок, и, соответственно, нормы токсичности заявлены по классу не Евро-6, а Tier 4.

Российское представительство IVECO тоже сработало на опережение – в нашей стране Stralis со всеми предусмотренными для Европы моторами Евро-6 сертифицирован сразу с выводом на рынок машин третьего поколения, то есть лет за пять до того, как эти нормы станут обязательными по закону. Одна из причин столь смелого решения – отсутствие на новых моторах системы рециркуляции отработавших газов и, как следствие – опасности кислотной коррозии цилиндров при работе на высокосернистом российском топливе. Покупатели, правда, интереса к «еврошестым» машинам пока не проявляют, как и к версии тягача Stralis на газовом топливе с двигателем Cursor 8.

Коробки передач на IVECO Stralis всегда применялись только от фирмы

ZF. Как правило, на тягачах для российского рынка стоит 16-ступенчатая механическая КП с двухступенчатым делителем и двухдиапазонным планетарным демальтиапликатором. Роботизированные 12-ступенчатые коробки обычно встречаются на машинах, ввезенных поддержанными из Европы. А вот интардер – его тоже поставляет ZF – наши перевозчики заказывают довольно часто. Передняя подвеска магистральных тягачей обычно на малолитовых рессорах, задняя – пневматическая четырехбаллонная. Тормоза всех колес дисковые.

Система обозначений автомобилей марки IVECO довольно информативна. Например, модификация AT440S46 T/P RR – это двухосный тягач Stralis Hi-Road, рассчитанный на работу в составе автопоезда полной массой до 44 тонн, с двигателем Cursor 10 мощностью 460 л.с., задней пневмоподвеской и в исполнении для России (усиленная рама и задний



Крупнотоннажников IVECO Stralis немецкой сборки больше не будет...



...их производство сосредоточили на единственном заводе в Мадриде

Технические характеристики*					
Модель	Заводской индекс	Рабочий объем, л	Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	Мощность, л.с. (об/мин)	Крутящий момент, Нм (об/мин)
Cursor 9	F2C	8,7	117/135	310 (1675-2200)	1300 (1100-1675)
Cursor 9	F2C	8,7	117/135	330 (1655-2200)	1400 (1100-1655)
Cursor 9	F2C	8,7	117/135	360 (1550-2200)	1650 (1200-1550)
Cursor 11	F3G	11,1	128/144	420 (1550-1900)	1900 (900-1550)
Cursor 11	F3G	11,1	128/144	460 (1500-1900)	2150 (920-1500)
Cursor 11	F3G	11,1	128/144	480 (1500-1900)	2250 (950-1500)
Cursor 13	F3H	12,9	135/150	500 (1525-1900)	2300 (900-1525)
Cursor 13	F3H	12,9	135/150	560 (1575-1900)	2500 (1000-1575)

* дизельных двигателей автомобилей IVECO Stralis класса Евро-6



Выбираем масло для IVECO Stralis с двигателями Cursor мощностью от 310 до 560 л. с.

Специалисты Total рекомендуют:

для IVECO Stralis с двигателями Cursor мощностью от 310 до 560 л. с. моторное масло **Total RUBIA TIR 9900 FE 5W-3** – новое поколение синтетических малозольных масел для дизельных двигателей, позволяющее экономить топливо. Удовлетворяет самым строгим требованиям производителей техники.

Международные стандарты: ACEA E6 / E7 / E4-99 Issue 3

- Экономия топлива
- Предотвращение засорения фильтров DPF
- Высокие смазывающие и противозносные свойства
- Выдающиеся антиокислительные и антикоррозионные свойства, гарантирующие продленные интервалы замены
- Исключительная термическая стабильность

Реклама



Обращаем внимание, что при решении вопроса о выборе смазочного материала для каждого конкретного применения необходимо руководствоваться рекомендациями производителя техники и его официальных представителей.





Даже самое добротное сделанное сцепление можно сжечь за один рейс



У мотора, пущенного вразнос, клапаны впечатываются в поршни



Синхронизаторы коробки передач обычно страдают на машинах у неопытных либо безответственных водителей. Ремонт влетает «в копейчку»

мост). А теперь по порядку. Первые две буквы – тип кабины: ES (Active Space в особо комфортабельной комплектации), AS, AT, AD. Далее приведена полная масса автопоезда в центнерах. Затем стоит буква S, указывающая на Stralis. После нее две цифры – мощность двигателя в десятках лошадиных сил. В пятой группе символов стоит буква T (седельный тягач), далее – буква P, указывающая на пневмоподвеску сзади. И, наконец, RR – обозначение особо прочного исполнения для плохих дорог и перегрузов.

В VIN-номере тягачей Stralis первые три буквы – всегда WJM. Это код, зарегистрированный за немецким предприятием IVECO Magirus AG. Место сборки машины можно определить по знаку на 11-й позиции номера – заводу в Ульме соответствует цифра 4, а мадридскому предприятию – буква C. До 2013 года на российский рынок тягачи IVECO Stralis поступали в основном из Германии, но с переводом завода в Ульме на выпуск исключительно пожарной техники, крупнотоннажные грузовики стали собирать только в Испании.

Что ломается

Больше всего жалоб было на до-рестайлинговые машины первого поколения, и прежде всего они ка-сались сбоев в работе электрооборудования. Как правило, ремонт сводился к замене поврежденных коррозией контактов и разъемов проводки, но бывали случаи и вы-хода из строя дорогостоящего блока ЭБУ. Еще одна характерная пробле-ма – поломка кронштейна задней опоры силового агрегата. По дви-гателям негативные отзывы имели место в основном касательно 8-ли-тровых моторов: в первые годы про-даж тягачей Stralis ряд перевозчиков заказывал именно такие агрегаты – из соображений экономии. Регуляр-ная работа в режимах почти макси-мальной мощности, как и следовало ожидать, долговечности двигателя не способствовала, и отдавать его в «капиталку» приходилось при пробегах обычно втрое меньших заявленного миллиона. Впоследствии «восьмые» моторы почти перестали пользоваться спросом, и почти каж-дый Stralis, продаваемый в России, был с двигателем Cursor 10.

Цены оригинальных запчастей*	
Позиция	Цена с НДС, руб.
Фильтр воздушный (элемент)	3841
Фильтр масляный	4316
Фильтр топливный (комплект)	3274
Поршневые кольца (комплект на цилиндр)	5342
Поршневая группа (комплект на цилиндр)	34 918
Прокладка ГБЦ	14 690
Насос-форсунка	33 801
Топливный насос подкачивающий	9968
Комплект вкладышей шатунных на одну шейку	1324
Комплект вкладышей коренных на одну шейку	1729
Водяной насос	9976
Клапан впускной	1088
Клапан выпускной	2881
Полный комплект прокладок двигателя	91 491
Глушитель	265152
Турбокомпрессор	115 626
Стартер	30 679
Термостат	14 868
Сцепление в сборе	47 677
Ведомый диск сцепления	20182
Выжимной подшипник сцепления	6459
Коробка передач с сборе	749 787
Рессора передняя	29 531
Стремянка передней рессоры	819
Пневмобаллон задней подвески	10 110
Тормозной диск передний	17 995
Тормозной диск задний	20 008
Комплект пневмобаллонов подвески кабины	52 476
Задняя тормозная камера (энергоаккумулятор)	12 999
Подшипники передней ступицы (на одно колесо)	11 097
Подшипники задней ступицы (на одно колесо)	27 303
Насос гидроусилителя руля	18 257
Суппорт тормозной передний	42 335
Тяга продольная рулевая	10 579
Ремкомплект шкворневого узла	12 607
Амортизатор	5653
Шарнир V-образной тяги задней подвески	10 140
Гайка колеса	163
Стекло ветровое	25 162
Фара в сборе	8561
Указатель поворотов	1889
Фара противотуманная	3031

* для тягача IVECO Stralis AS440S46 T/P RR с двигателем Cursor 10 (460 л. с.) в сервисном центре «ИБ-Сервис» Санкт-Петербург



Амортизатор стоит недорого, и замена много времени не займет



В передние ступицы заливают жидкое трансмиссионное масло

МНЕНИЕ

СЕРГЕЙ ЛОГУНОВ
директор по логистике
ОАО «СовИнтер-АвтоСервис», Москва

– В парке нашей компании около семидесяти крупнотоннажных автомобилей – преимущественно сцепки магистральных тягачей с тентованными и изотермическими полуприцепами. Из них 36 единиц IVECO Stralis выпуска 2008-2011 годов. Все машины оснащены двигателями

Cursor 10 экологических классов от Евро-3 до Евро-5 с разными настройками мощности и оборудованы топливной аппаратурой с насос-форсунками. Машины задействованы на грузоперевозках по заказам коммерческих предприятий, рейсы – по всей территории России. В зависимости от загрузки расход топлива составляет 30-32 л/100 км. Каких-либо проблемных узлов на этой модели нет, и при надлежащем уходе тягач IVECO

Stralis работает годами, не требуя серьезных ремонтов. Также весьма долговечны расходные детали. Например, сцепление служит в среднем 250 тыс. км (хотя у многих аккуратных водителей выдерживает гораздо большие пробеги), диски передних тормозов – около 300 тыс. км, шкворневые узлы – 400 тыс. км. Шины предпочитаем ставить польской марки Kormoran – при вполне приемлемом качестве они сравнительно недороги.



Снаружи кабины предусмотрен запираемый инструментальный ящик



Сиденье оснащено пневмоподвеской и имеет множество регулировок

На рестайлинговых автомобилях образца 2007 года электропроводка стала гораздо надежнее – бывшие мучения владельцев в промозглую зимнюю пору стали постепенно забываться, однако у новых машин тогда обнаружился куда более серьезный дефект – ускоренный износ поршневой группы двигателя. Коснулась сия беда только российских покупателей, специально для которых завод в Бурбон-Ланси собирал моторы класса Евро-3 из комплектов деталей для варианта Евро-5 (к тому времени европейские дилеры IVECO получали только «европятые» машины). Из-за несоответствия заданным условиям работы поршни с кольцами претерпевали критический износ при пробегах менее 200 тыс. км. Лечение заключалось в установке на двигатель поршневой группы, применявшейся ранее на версиях клас-

са Евро-3 – такой комплект продолжали поставлять в запчасти. Когда проблема приобрела массовый характер, завод принял меры – моторы пошли с должной начинкой, и дефект исчез. Но по-прежнему владельцы «стралисов» сетуют на турбокомпрессоры – менять их приходится чаще, чем на тягачах прочих европейских марок. Причина – закоксовывание подвижного кольца из-за попадания масла при его большом расходе на угар, и, как следствие, отказ механизма регулирования производительности. Кстати, замена турбины в гаражных условиях порой заканчивается плачевно – горе-механики могут забыть удалить масло из интеркулера и пустить мотор вразнос – попробуй его заглуши, когда у него ничем не перекрываемый запас «альтернативного» топлива! В лучшем случае слегка впе-



Над ветровым стеклом – три весьма вместительные полки для вещей. Могут пригодиться в дальней дороге



Даже в первом поколении – до рестайлинга – Stralis был весьма комфортабелен и эргономичен для водителя



Наши перевозчики чаще выбрали самую вместительную кабину Active Space с развернутой к водителю консолью



В последнем поколении автомобилей Stralis версии с самой большой кабиной получили название Hi-Way

МНЕНИЕ

СЕРГЕЙ ЛЫСЫЙ
генеральный директор
ООО «АТК – Северная столица», Санкт-Петербург

– Впервые с IVECO Stralis мы познакомились еще в 2006 году, когда приобретали поддержанных «англичанок» с роботизированными КП и переставленным на левую сторону рулевым управлением. В 2007-м взяли партию новых «стралисов» у официального дилера – большинство из них до сих пор в строю и приносит стабильную прибыль, практически не требуя ремонта. В прошлом году купили три автомобиля нового поколения – Stralis Hi-Wai. Все тягачи работают с полуприцепами-

контейнеровозами, грузы – разнообразные, заказчики перевозок – коммерческие предприятия, маршруты – по всей России.

На сегодняшний день пробеги самых старших «стралисов» – тех, что были куплены на вторичном рынке – уже превышают миллион километров, и пока ни на одном не делали капремонт двигателя после естественного износа. Имели место только отдельные случаи выхода из строя мотора из-за масляного голодания, причина – «человеческий фактор».

Достоинства тягачей IVECO на фоне немецких и шведских машин того же класса – существенно более низкая цена и умеренный расход топлива (от 28 литров

на 100 км). Слабых мест в конструкции практически нет – разве что четырехконтурный защитный клапан пневмосистемы, который начинает травить воздух и периодически нуждается в замене. Сцепления на некоторых машинах служили по 700 тыс. км, без проблем работают коробки передач и ведущие мосты – ремонтировать эти узлы приходится крайне редко, как правило, при пробегах свыше полумиллиона километров. Обслуживаем мы послегарантийную технику IVECO самостоятельно, и лишь на диагностику электронного оборудования ездим в фирменный сервисный центр. Шины взамен изношенных ставим недорогие – как правило, китайских марок.

Цены альтернативных запчастей*

Позиция	Фирма-производитель	Цена с НДС, руб.
Фильтр воздушный (элемент)	Mfilter	2648
Фильтр масляный	Case	9302
Фильтр топливный (комплект)	Mann-Hummel	2596
Поршневые кольца (комплект на цилиндр)	Case	4048
Прокладка ГБЦ	Eiring	9888
Комплект вкладышей шатунных	Case	1344
Комплект вкладышей коренных	Case	7655
Водяной насос	Emmere	5726
Стартер	MonarkDiesel	16 112
Термостат	Emmere	13 802
Выжимной подшипник сцепления	Emmere	5100
Пневмобаллон задней подвески	Firestone	6653
Тормозные диски передние (комплект на ось)	Emmere	10 477
Подшипники передней ступицы (комплект на колесо)	SKF	9025
Ремкомплект шкворневого узла	Auger	3549

* к тягачу IVECO Stralis Hi-Way с двигателем Cursor 10 (460 л. с.) в компании «Европарт»

Нормативы на замену деталей*

Позиция	Норматив, нормо-час**
Подшипник задней ступицы	2,8
Подшипник передней ступицы	2,3
Ремкомплект гидроусилителя руля	1,5
Ремкомплект шарнира V-образной тяги	1,3
Капремонт двигателя	75
Подшипники редуктора заднего моста	7,5
Ремкомплект шкворневого узла	5
Рессора	3,2
Ремкомплект подвески кабины	4,6
Диск сцепления (либо узел в сборе)	11,5
Насос-форсунка	3,5
Радиатор	4,1
Генератор	0,7
Редуктор ведущего моста	4,2
Комплект трех синхронизаторов КП с муфтами	15,7
Турбокомпрессор	2,5

* Stralis AS440S46 T/P RR с двигателем Cursor 10 (460 л. с.) в сервисном центре «ИВ-Сервис», Санкт-Петербург
** стоимость нормо-часа с НДС – 1550 рублей

чтает клапаны в головки поршней, в худшем – разломит все подряд на миллион рублей. Зато ремонты топливной аппаратуры случаются сравнительно редко – «бошевские» насос-форсунки моторов Cursor устойчивы (в разумных, разумеется, пределах) к солярке, что продают в российской глубинке.

Неисправности коробки передач – общие для грузовиков всех фирм, снабжаемых агрегатами трансмиссий ZF. При бережном отношении и нормальном обслуживании 16-ступенчатая КП переживет сам автомобиль. В реальных условиях эксплуатации, с перегрузками и за-

литым в картер дешевым маслом, возможны варианты. На автоматах EuroTronic – с такими КП нередко пригоняли секунд-хенд из Европы – после больших пробегов выходит из строя навесное оборудование, в частности, пневмоклапаны. Единственный разумный выход в этом случае – поискать мастеров, что умеют эти узлы ремонтировать, поскольку замена комплекта клапанов на дилерском сервисе съест всю прибыль от перевозок на год вперед.

Антон Уткин

Фото Александра Батыру и Андрея Махотина