



«ГАЗон NEXT» 10 LNG/CNG с комбинированной топливной системой

нагрузки на «КАМАЗ» и непредвиденных расходов, связанных с транспортной проблемой Набережных Челнов.

Другая интересная разработка – КАМАЗ-6355 с колесной формулой 8x8, предназначенный для эксплуатации в условиях Крайнего Севера и Арктики при температуре $-50-60^{\circ}\text{C}$, главная особенность которого в шарнирно-сочлененной раме.

«Туймазинский завод автобетоновозов», входящий в группу компаний «КАМАЗ», представил новинку – 3-осный полуприцепной сортиментовоз. Все металлоконструкции, включая коники и передний щит, выполнены силами завода. Образец был показан без гидроманипулятора, но для него предусмотрено место.

В этом году **«Группа ГАЗ»** акцентировала внимание на экологических тенденциях. Так, среднетоннажный грузовик ГАЗон NEXT 10 LNG/CNG оснащен газовой модификацией двигателя ЯМЗ-534 и комбинированной топливной системой – он может работать на сжиженном природном газе (далее – СПГ) и компримированном природном газе (далее – КПГ). Заправочный объем бака СПГ – 220 л, объем баллонов КПГ – 40 м³. Общий запас хода автомобиля на одной заправке – 900 км (700 км на СПГ и 200 км на КПГ). Мощность двигателя – 170 л.с., крутящий момент – 600 Н·м, скорость автомобиля – до 105 км/ч.

Внимание публики привлекал прототип электроавтомобиля «ГАЗель NEXT». Чтобы хорошо были видны компоненты электропривода, срезали кабину и оперение. А компоненты включают асинхронный электродвигатель мак-



«Урал NEXT» 6x4 с газовым двигателем

симальной мощностью 100 кВт с крутящим моментом до 300 Н·м, литий-ионные аккумуляторные батареи общей энергоемкостью от 48 до 75 кВт·ч в зависимости от комплектации автомобиля, который обеспечит автономный ход от 110 до 170 км на скорости до 100 км/ч. Время зарядки батарей до 80% – 40 мин.

Плюс к горьковским автомобилям Ярославский моторный завод предложил вниманию общественности перспективный двигатель ЯМЗ-53426 уровня Euro 6.

Рядный 4-цилиндровый двигатель ЯМЗ-53426 Euro 6 рабочим объемом 4,43 л имеет оптимальные показатели по расходу масла и топлива, его диапазон мощности – 170–210 л.с., крутящий момент – 664–780 Н·м. Совместно с компанией Bosch двигатель доведен до Euro 6 с помощью системы рециркуляции отработавших газов EGR с электрическим приводом заслонки, системы подачи мочевины SCR и модернизированного турбонаддува.

Сейчас двигатель проходит стендовые испытания, а также ходовые испытания в составе автобуса ЛиАЗ, среднетоннажного автомобиля «ГАЗон NEXT» и автобуса «Вектор NEXT».

Портальный погрузчик компании «L-Pro» на шасси JAC N120



Шасси электроавтомобиля «ГАЗель NEXT»

полнении с КПГ – от 98 до 196 м³. Автомобиль представлен с самосвальной платформой объемом 16 м³ и грузоподъемностью 14,5 т.

Автомобиль «Урал С26.328Р» 6x4 с компоновкой «кабина над двигателем» оснащен 16-кубовой самосвальной платформой с несколько большей грузоподъемностью – 16,5 т. Автомобиль укомплектован рядным двигателем ЯМЗ-53676.10 Euro 5 мощностью 328 л.с. Используются мосты HanDe Axle китайского производства. Установлена полноценная двухместная кабина со спальным местом.

Компания «Джак автомобиль», официальный дистрибьютор JAC Motors, продемонстрировала две новые модели: JAC N350 и JAC N35, которые готовят к выходу на российский рынок, а также обновленные модификации текущей модельной линейки JAC N80 и JAC N120.

Дебютант этого года, самосвал JAC N350 6x4 полной массой 35 т позволит компании войти в сегмент строительной техники.





Полноприводный седельный тягач Volvo FMX 460 6x6 на выставке «КомТранс»

Самосвал оснащен двигателем Weichai объемом 9,7 л и мощностью 257 л.с., агрегированный с 12-ступенчатой МКП Fast, и ведущими мостами JAC Benz грузоподъемностью 16 т. На шасси установлена самосвальная платформа емкостью 20 м³ с усилителями бортов и козырьком.

Вторая новинка – легкий грузовик JAC N35 г/п 1 т с тентованной бортовой платформой завода автоспецтехники «НАЗ». Автомобиль оснащен тербированным двигателем JAC мощностью 130 л.с. и 6-ступенчатой МКП.

На стенде также выставили шасси JAC N120 полной массой 12 т с укороченной колесной базой и спальным местом. Надстройку – порталный погрузчик – смонтировала молодая нижегородская компания «L-Pro», специализирующаяся на переоборудовании автомобилей. Преимущество новой модели порталного погрузчика в заниженной высоте погрузки, что важно при погрузке полного, а тем более переполненного контейнера на уклоне, а также в возможности затем разгрузить контейнер самосвальным способом. Кроме того, автомобиль может перевозить 2 пустых контейнера, грузозахваты и цепи регулируются по длине, что дает возможность работать с контейнерами разного размера, при этом контей-



Беспилотный электрический подключенный тягач VERA

нер фиксируется на платформе перемещаемыми упорами. Безопасное расположение гидробака исключает масляное голодание насоса и обеспечивает его надежную защиту.

Как европейский лидер газомоторной тематики компания IVECO акцентировала внимание на автомобилях, работающих на сжиженном и компримированном природном газе. Центральной фигурой экспозиции стал магистральный тягач Iveco Stralis NP LNG, способный проехать до 1600 км на одной заправке СПГ, что делает его первым газомоторным тягачом, способным выполнять дальние рейсы. В прошлом году тягач Stralis NP LNG проехал 1728 км от Лондона до Мадрида, в этом году ему предстоит проехать от Анапы до Санкт-Петербурга в ходе автопробега «Голубой коридор».

Если сжиженный природный газ для нас дело будущего,

то сжатый газ вполне рабочее решение. Такие компании, как «Мираторг» и «Автомобильная компания «Мостранс», уже закупают тягачи Stralis NP CNG с газобаллонной аппаратурой для КПП.

Следующими газомоторными решениями стали шасси Iveco Daily Blue Power 50C14NA8, цельнометаллический фургон Iveco 35C14NV Daily Natural Power из линейки Blue Power и мусоровоз на базе среднетоннажного шасси IVECO Eurocargo, работающие на КПГ.

Мощные дизельные решения представлены продукцией совместного предприятия «ИВЕКО-АМТ»: седельный тягач IVECO-AMT с колесной формулой 6x6, самосвал с колесной формулой

полностью электрический подключенный тягач, совместимый с существующими полуприцепами. Трансмиссия и аккумуляторный блок аналогичны тем, что используют в электрических грузовых автомобилях Volvo.

Подключенность означает, что электромобиль постоянно подключен к беспроводной сети и его контролирует оператор, то есть он не полностью автономный. Электромобиль VERA предназначена для эксплуатации на закрытых территориях, таких как порты, логистические центры, промплощадки, где его работу характеризуют высокая частота и заранее заданные маршруты. Максимальная скорость тягача не превышает 40 км/ч.

Первый рабочий проект для тягачей VERA стартовал в 2018 г. в порту Гётеборга в Швеции.

Renault Trucks представляла дизельные флагманы. Это магистральный тягач Renault Trucks T-High «Турмалин», оснащенный 13-литровым двигателем мощностью 480 л.с. и АКПП Optidriver, тягач Renault Trucks T «Карат», ориентированный на региональные и магистральные перевозки.

В строительном сегменте предьявили полноприводный самосвал для тяжелых условий Renault Trucks K 6x6 с самосвальным платформой Wielton и также полноприводный самосвал Renault Trucks K 8x8 «Карбон», который может с успехом использоваться как в строительной, так и в горной отрасли.

В коммунальном сегменте выступил самосвал Renault Trucks K 6x4, оснащенный компанией

8x8 г/п до 40 т с самосвальным платформой «ИВЕКО-АМТ», выполненной из стали Hardox, а также сортировочный с колесной формулой 6x6, оснащенный гидроманипулятором «ВЕЛМАШ» в заднем свесе.

Центром экспозиции Volvo Trucks, ее ай-стоппером стала передовая разработка в области электрического автономного и подключенного транспорта VERA.

VERA представляет собой беспилотный,

Магистральный тягач Iveco Stralis NP CNG с газобаллонной аппаратурой для КПП

