



## Мощный тягач для средних расстояний

К. Ушанов,  
фото автора и Д. Нестерова

Несмотря на то, что на бампере тестируемого седельного тягача гордо красуется бренд «Daewoo», правильной было бы называть его TataDaewoo, поскольку создала эту машину компания TataDaewoo Commercial Vehicle Co., Ltd., капитал которой в определенных долях принадлежит южнокорейской и индийской сторонам. Но, как показал тест, в этом «замесе» нет ничего технического, только деньги, поскольку предоставленный нам трехосный седельный тягач полностью собран в Южной Корее. Причем, по самым достоверным слухам, такого тягача больше нет ни в Москве, ни в Московской области, т. е. нам достался автомобиль единственный, а значит, эксклюзивный.

Тяжелый тягач из Юго-Восточной Азии TataDaewoo V3TVF оказался скромным автомобилем. Дизайн не броский, можно даже сказать, аскетичный. Салон кабины вполне уютный: панель приборов изготовлена из современных полимерных материалов, комбинация при-

боров хорошо скомпонована и отлично читается. Удобный «спальник», много вещевых ящичков и различных емкостей для утвари. Нареканий не было по шумоизоляции кабины – мы спокойно разговаривали, несмотря на высокие обороты двигателя при испытаниях. В общем, вполне современная кабина. Однако сиденья и водителя, и пассажира без пневмоподвески. Как показали лабораторные измерения, pedalный блок не соответствует европейским требованиям – педали «газа» и тормоза расположены очень близко. Расстояние между педалью тормоза и кожухом рулевой колонки тоже слишком мало. В условиях российской зимы, когда водителю приходится управлять автомобилем в теплой обуви, ширина подошвы которой, как правило, больше, чем летней обуви, такая «сгруппированность» педалей создаст неудобства. Тем не менее сиденье водителя регулируется в горизонтальной плоскости, по высоте и по углу наклона спинки, даже рулевая

колонка регулируется по углу наклона, поэтому рабочее место водителя вполне комфортное. Обзорность как по ветровому стеклу, так и по зеркалам мы посчитали удовлетворительной. Благо-

### Техническая характеристика седельного тягача TataDaewoo V3TVF (6x4) (данные фирмы-производителя)

Снаряженная масса, кг	8388
Полная масса автомобиля, кг	29 500
Полная масса автопоезда, кг	55 000
Двигатель	DV15TIS (Euro 3) V-образный 8-цилиндровый дизель с ТНД
Мощность, л.с. (кВт)	420 (308) при 2100 мин <sup>-1</sup>
Крутящий момент, Н·м	1666 при 1200 мин <sup>-1</sup>
Рабочий объем, л	14,6
Коробка передач	ZF 16S151 механическая
Число передач	16/2
Шины	12.00R-20-18PR
Максимальная скорость, км/ч	110
Вместимость топливного бака, л	400

даря большому проему двери, удачно расположенным ступенькам и поручням посадка в кабину удобная.

Понравилась увеличенная книзу окна в дверях – они помогают водителю парковаться и видеть соседние автомобили, на-

правого колеса и хорошо защищен от грязи. Система гидравлическая и приводится в действие, как и многие европейские механизмы подъема кабин, рычагом. На тестируемом автомобиле мы обнаружили еще и электрический привод.

лестничного типа, холодной клепки. За кабиной она расширяется до 850 мм. Передняя подвеска и задняя тележка – рессорные на полуэллиптических листовых рессорах. У запасного колеса стандартное крепление с механической лебедкой для



Рулевая колонка южнокорейского тягача регулируемая



Зеркало со стороны водителя одно, а со стороны пассажира – три



Задняя подвеска кабины



Электрогидравлический подъемник кабины



Задняя тележка с высоким седлом

ходящиеся рядом с тягачом в потоке. У наружных зеркал мы обнаружили так называемую «мертвую» зону обзора, а нижние дверные окна позволяют избежать аварии с попавшим в эту зону автомобилем. Хороший элемент безопасности, только жаль, что он не встречается на машинах европейского производства и на дверях кабин российских грузовиков. Блок-фары тягача – ксенонные.

Механизм откидывания кабины находится за крылом переднего

Очень удобно: нажал на кнопку, и кабина откинулась без каких-либо физических усилий со стороны водителя. Такое понравится всякому.

При откинутой кабине к мотору и всем агрегатам под ней доступ для обслуживания свободный. Подвеска кабины самая простая – пружина и амортизатор. Замок механический, как на наших КамАЗах. Рама южнокорейского тягача одношвеллерная

замены. В целом конструкция и основные механизмы рамы, шасси и трансмиссии практически идентичны нашим отечественным седельным тягачам.



Седельное устройство на тестируемом тягаче такое же, как на большинстве российских и импортных машин, – фирмы Jost, однако высота седельного замка не стандартная – 1400 мм (высокое седло из-

во время загрузки отсоединять прицеп не пришлось. Автопоезд TataDaewoo V3TVF предназначен в первую очередь для перевозки строительной техники – гусеничных экскаваторов, скреперов, грейдеров, ас-

укладывающимся в нормативы автопоезда массой 50 т. Это нас озадачило, однако сравнивать результаты испытаний не с чем, ведь V3TVF – единственный автомобиль TataDaewoo этого класса в регионе. Ранее

нажатие на педаль, отсюда и перерасход топлива.

Когда автопоезд достигал своей крейсерской скорости на ровной асфальтовой магистрали, проблемы с расходом топлива исчезали. Как только появлялся подъем – проблемы возникали вновь. Такое поведение южнокорейского тягача с мощным мотором можно соотнести с неправильно подобранным передаточным числом главной передачи (4,4) или пакета шестерен в коробке передач. Но возможно и то, и другое. Получалось, что тягач TataDaewoo V3TVF рассчитан на эксплуатацию в холмистой местности с дорогами, где преобладают длинные подъемы и спуски («тягуны»), как в Якутии, на Колыме или на Урале. То есть упор в конструкции автомобиля сделан на тяговое усилие, нежели на скоростные свойства, которые должны быть присущи грузовикам, работающим в равнинной европейской части России.

Еще один неприятный момент – очень большое усилие рулевого механизма при возврате управляемых колес в положение прямолинейного движения. При затяжном повороте руки устают держать руль, который все время стремится вернуть колеса на курс.

Тормозные характеристики автопоезда почти полностью соответствуют необходимым предписаниям, во всяком случае у тягача. Обнаружились небольшие отклонения от предписанных правил у полуприцепа. Так, у него нет стояночной тормозной системы, и поэтому на уклоне 12% груженный автопоезд удерживает только стояноч-

**Результаты испытаний по определению показателей топливной экономичности и скоростных свойств автопоезда TataDaewoo V3TVF (6x4)+прицеп-тяжеловоз 99425C**

Масса автопоезда, кг	26 560	50 000
Расход топлива, л/ 100 км, при скорости движения:		
50 км/ч	23,0	28,1
60 км/ч	25,5	33,0
70 км/ч	29,1	37,6
80 км/ч	31,5	41,2
90 км/ч	37,1	47,1
максимальной	41,6	49,7
Расход топлива в режиме МЕЦ*, л/ 100 км	43,9 при средней скорости движения 67,1 км/ч	66,0 при средней скорости движения 67,08 км/ч
Максимальная скорость, км/ч	99,4	95,1
Время разгона с места, с, до скорости 60 км/с	33,8	69,5
Путь выбега, м, со скорости 50 км/ч	982	1470
*МЕЦ – магистральный ездовой цикл.		



Испытания ABS автопоезда на мокром асфальте



Система воздушного фильтра почти европейская



Двигатель-силач и шумоизоляция кабины



**Атмосферные условия при проведении испытаний**

Температура, °С	+5...+8
Скорость ветра, м/с	1...4
Давление, гПа	1005...1000
Относительная влажность, %	49...57

готовлено под заказ для данного прицепа). Наибольшая высота применяемого стандартно замка – это 1200 мм, поэтому большинство полуприцепов к тестируемому автомобилю не подошло. В самый раз оказался тверской четырехосный гидрофицированный трейлер. Конструкция полуприцепа позволяет коммутировать его с тягачами, имеющими еще более высокое седло.

Полуприцеп-тяжеловоз 99425C с четырьмя осями сам по себе оказался интересен по конструкции – вместо обычных упоров в отстегнутом состоянии он оснащен гидроцилиндром с упором. Для управления гидросистемой полуприцепа специалисты компании «Амкор-Оптим» установили на тягач Daewoo бак для жидкости и сконструировали гидросистему для полуприцепа, поскольку на южнокорейском грузовике ее не было. Полуприцеп можно отсоединить от его собственного сцепного устройства. Загрузка происходит через переднюю часть трейлера, однако это в нормальных эксплуатационных условиях. В нашем случае при испытаниях

фальтовых катков и т. д., поэтому испытания автопоезда мы решили проводить при его полной массе. Заблалластрировались мы спящим бульдозером и бетонными кубами. Полная масса автопоезда оказалась почти номинальной – 50 000 кг, т. е. вполне достаточно для контрольных замеров.

Первый цикл испытаний – определение показателей топливной экономичности и скоростных свойств автопоезда. Как правило, расход топлива на постоянной скорости мы начинаем замерять со скорости максимальной, постепенно снижая ее до приемлемой для данного транспортного средства. Естественно, тяжелый автопоезд должен выйти на постоянную максимальную скорость на последнем километре 5-километровой динамометрической дороги. Как мы ни старались, максимальную скорость автопоезд так и не набирал. Пришлось довольствоваться скоростью, приближенной к максимальной.

Разгон груженого автопоезда с места также был тяжелым и длительным, никак не

мы испытывали тяжелый тягач, это был МЗКТ-692374 с полуприцепом 9939ЛН. Полная масса этого автопоезда составляла почти 70 т. Минский тягач оснащен более мощным двигателем (ЯМЗ-7513.10 мощностью 311 кВт), чем южнокорейский (DV15TIS мощностью 308 кВт), поэтому сравнивать эти автопоезда некорректно, даже если оба мотора 8-цилиндровые и V-образные. Есть еще одна существенная разница: колесная формула МЗКТ-692374 – 8x4, а TataDaewoo V3TVF – 6x4. В общем, мы так и не сумели понять причину медлительности южнокорейского автопоезда. А ведь это однозначно влечет за собой увеличение расхода топлива. Любой водитель пытается инстинктивно разогнать машину побыстрее, а значит, он сильнее жмет на педаль акселератора, что вольно или невольно приводит к увеличению оборотов двигателя с резким сбросом в тот момент, когда стрелка тахометра достигает предела «зеленой зоны». Резкий сброс, затем резкое



ная система тягача. По Правилам ЕЭК ООН такие устройства являются обязательными.

Нельзя пожаловаться и на антиблокировочную систему – она отлично работает даже на льду. Непосредственно управляемые колеса не блокируются, и это радует.

После проведения комплекса испытаний автопоезда в составе седельного тягача TataDaewoo V3TVF и полуприцепа-тяжеловоза 99425C мы пришли к следующим выводам. Если не принимать во внимание отклонения в конструкции педального узла и большое возвратное усилие рулевого механизма, все проблемы южнокорейского тягача сводятся к соответствию условий его эксплуатации подбору определенной характеристики трансмиссии. Если сбалансировать эти две составляющие, то эффективность эксплуатации TataDaewoo V3TVF возрастет независимо от того, с каким полуприцепом южнокорейский тягач будет работать в составе автопоезда. Сейчас он перевозит строительную технику из Санкт-Петербурга в Москву, но у него не

очень большое плечо для дальних рейсов – всего 700 км с небольшим, а такие пробеги, как, например, Москва–Ростов-на-Дону или Москва–Уфа, на автопоезде TataDaewoo V3TVF будут нерентабельными.

В процессе тестирования мы сошлись на том, что седельный тягач TataDaewoo V3TVF – это простой по конструкции автомобиль, удобный в обслуживании, не перегружен электроникой, комфортный для работы водителя и привлекательный снаружи. Если на шасси КамАЗ установить хороший, мощный двигатель и поставить комфортабельную кабину, получится то же самое. Специалисты скажут, что сравнение некорректно. Согласно, но наши личные ощущения и данные испытаний говорят именно об этом.

*Испытания проведены на дорогах испытательного комплекса ФГУП НИЦИАМТ Редакция журнала благодарит компанию «Амкор-оптим» за предоставленную возможность провести тест*