

Испытание ХОЛОДОМ

МИНСК

21 ноября в Минске от ворот МАЗа стартовал испытательный автопробег. Шесть минских грузовиков отправлены в Россию в реальных, что называется, условиях проверять готовность к экстремально зимней эксплуатации. Все машины оснащены моторами, сертифицированными на соответствие экологическим нормам Euro 3, которые вступают в силу с 1 января 2008 года (в Белоруссии экологическое законодательство пока более либерально, там действуют нормы Euro 2). Соответственно это будет последний этап испытаний перед началом серийного производства таких автомобилей.

АВТОМОБИЛИ, УЧАСТВУЮЩИЕ В ПРОБЕГЕ

- Автопоезд МАЗ-6312А8+МАЗ-870100
- Автопоезд МАЗ-5340А4+МАЗ-870100
- Автопоезд МАЗ-5440А9+МАЗ-975830
- Среднетоннажный автопоезд МАЗ-447131+МАЗ-931020
- Среднетоннажный самосвал МАЗ-457043
- Машина сопровождения МАЗ-551605



66 | ГРУЗОВИК ПРЕСС | № 1 2008



Игорь Кушнерский,
заместитель генерального
директора ПО «БелавтоМАЗ»

• МАЗ продает в России 60–65% своей продукции, это наш основной потребитель. Рынок наши машины востребованы, даже есть некоторый дефицит. С 1 января согласно постановлению Правительства РФ мы должны перейти на Euro 3. Завод к этому готовится очень серьезно, и этот автопробег – один из этапов испытаний машин, соответствующих новым стандартам. В пробеге участвуют самые разные по конструкции и назначению автомобили. Условия будут сложные, почти экстремальные. Ведь наша задача – отдать на рынок нормальный продукт, который не будет ломаться. Планы МАЗа на 2008 год таковы: главное – перейти на Euro 3 и сделать это максимально спокойно, в рабочем, так сказать, режиме. Это не так просто, как кажется, мы впервые проходим этот путь, да и ЯМЗ тоже. Кроме того, в конце I квартала запускаем в производство машины с моторами Mercedes 450 л.с. и Deutz 300 л.с. под Euro 4, планируем их ставить в первую очередь на тягачи и самосвалы для продажи в Евросоюзе. Напомним, что наше сборочное предприятие в Литве уже делает машины Euro 4. Это самосвалы, тягачи и краны с двигателями Deutz. Сейчас в Германии есть один заказчик, который ждет от нас автобусы Euro 5 с моторами Mercedes с системой впрыска мочевины.



Александр Терлецкий,
первый заместитель
генерального директора
«ЛЛК-Интернешнл»

• Соглашение с МАЗом мы подписали 16 сентября 2005 года. С тех пор на завод было поставлено около 1,5 тыс. т масла; в основном это масла первой заливки. Сейчас мы поставляем на МАЗ 100% масел, ежемесячно это одна цистерна – 60 т, все масло производится на нашем заводе в Перми. Мы подготовили долгосрочную программу сотрудничества, первый этап которой – наклейка под капотом «Залито масло ЛУКОЙЛ» нами реализован. Сейчас все машины, выезжающие с конвейера, несут логотип ЛУКОЙЛА. Планируется еще ряд совместных проектов: производство масел под брендом МАЗ, программа для СТО, которая стартует в 2008 году, причем не только в России, но, и на Украине, и в Казахстане, где у ЛУКОЙЛА сильные позиции.

НОВЫЙ
УРЕНГОЙ.

Уренгой

Сургут

Тобольск



Владимир Белобусов,
Андрей Гаринин,
инженеры-испытатели МАЗа

• Программой испытаний при запуске предусмотрены измерения температуры ОЖ, электролита и, естественно, температуры окружающего воздуха. В момент запуска измеряется падение напряжения на клеммах АКБ и ее пусковой ток. Далее мы отслеживаем процесс прогрева двигателя до 40° – это рекомендуемая температура начала движения. Кроме этого планируются регулярные отборы проб масла на нескольких этапах пробега. Эти пробы мы впоследствии передадим в НАМИ-ХИМ для анализа. Самая северная точка маршрута – Новый Уренгой. Там в декабре морозы до –50 °С, близко Северного Ледовитого океана, равнина, ветры. Выстуживается все моментально. Лучшего места для проверки пусковых качеств и свойств масла не найти!

СОБЫТИЕ

Пробег организован совместно с партнером МАЗа, точнее, с поставщиком моторных и трансмиссионных масел, компанией «ЛЛК-Интернешнл» (ООО «ЛЛК-Интернешнл» – это дочерняя компания ОАО «ЛУКОЙЛ», управляющая производством и реализацией масел). Соответственно цели и задачи пробега расширились до эксплуатационных испытаний смазочной продукции ЛУКОЙЛА. В последнее время «ЛЛК-Интернешнл» уделяет много внимания разработке и улучшению качества дизельных масел. В этом пробеге будут испытывать масло «ЛУКОЙЛ синтетик». Это масло ЛУКОЙЛ разработал на основе собственного базового масла, соответствующего категории «3+». ЛУКОЙЛ, кстати, единственная компания в России, производящая масла этой группы. Несмотря на то, что у компании есть собственное производство присадок, в рецептуре «ЛУКОЙЛ синтетик» решили использовать некоторые зарубежные реагенты.

Испытательный пробег на Север в декабре – это не прогулка длиной в 10 000 км. Это тяжелый труд ночевки в кабинах, на обед макароны, а каждое утро – борьба с холодным, безжизненным металлом. Двигатели придется запускать при таких температурах, при которых человеку, если он не хочет получить обморожение, нельзя даже просто стоять на месте. Надо ли говорить, что свойства масла в таких условиях играют определяющую роль? «ЛУКОЙЛ синтетик» предстоит пройти тесты, которым не подвергались и многие более именитые западные бренды!

Сам пробег, начавшись в Минске, прошел (на момент написания этой заметки) через Москву и далее через Екатеринбург, Тюмень и Сургут – на Новый Уренгой, где и будут основные испытания. Потом тем же маршрутом домой. Мы застали участников в Москве, точнее – в Подольске, в Долгопрудном, где на «мазовской» СТО экипажи проходили плановое ТО. Как раз там и было только свежее масло, из свежих – только с завода – упаковок. Там мы и побеседовали с некоторыми участниками действия. Добавим сюда и записи с пресс-конференции в «ЛЛК-Интернешнл», посвященной этому пробегу.