

В. Мамедов

## Полуприцепы из подмосковья

Продолжающееся в последние годы промышленное оживление в столице и Подмосковье повысило интерес товаропроизводителей к междугородным перевозкам автомобильным транспортом. Казалось, тут-то бы и развернуться отечественным автотранспортникам... Однако одной из вставших на их пути проблем стало отсутствие на рынке недорогих, надежных и долговечных полноразмерных полуприцепов – как тентовых, так и изотермических фургонов с рефрижераторами или без них. Сейчас, благодаря предприимчивости руководителей известной фирмы «Тонар» положение меняется.



«Тонар»... Первое, что ассоциируется с этим именем, расшифровываемым как «Товары народу», – это передвижные торговые ларьки и прицепы для легковых автомобилей. Действительно, первые успехи фирмы, основанной 30 ноября 1990 г., пришли именно благодаря этой продукции. С прицепами компания вышла на рынок в феврале 1991 г. Модель называлась «Тонар-8168», и ее общий выпуск

вместе с модернизированной версией «8310» уже превысил 20-тысячную отметку. Торговые ларьки появились в производственной программе годом позже и стали так популярны среди предпринимателей, что имя «Тонар» стало нарицательным. Сегодня в цехах подмосковного предприятия производится более 60 наименований продукции: от маленького прицепа грузоподъемностью 550 кг до полуприцепа-рефрижератора длиной 13,6 м грузоподъемностью 26 000 кг. Вот о последних образцах полуприцепов мы и хотим рассказать вам подробнее.

Идея начать выпуск многоосных полуприцепов, полностью отвечающих требованиям как внутренним, так и международных перевозок, пришла к руководству предприятия давно. Немалую роль в этом сыграла еще одна сфера деятельности компании – средний и капитальный ремонт отечественных и зарубежных полуприцепов. Восстановление чужой техники позволило изучить как сильные, так и слабые стороны разномарочного парка, работающего на дорогах России. Конструкторы убедились, что большинство зарубежных полуприцепов, эксплуатирующихся у нас, не приспособлены к низкому качеству дорожного полотна в нашей стране и климатическим условиям России. Часто выходят из строя оси, быстро изнашиваются тормозные колодки и повреждаются трубы, деформируются рамы и борта. Словом, ремонт подобной техники наводил на серьезные размышления о том, каким требованиям должен отвечать отечественный полуприцеп.

Тесная связь с заказчиками позволила провести испытания опытных конструкций в условиях реальной эксплуатации. В результате 4 года назад появились первые экземпляры изотермических полуприцепов, которые удовлетворяли как транспортников, так и их создателей из «Тонара». К окончанию испытаний были созданы условия для выпуска полноразмерных полуприцепов, и удалось решить многие производственные проблемы. Среди новшеств нельзя не отметить высокопроизводительный пресс для изготовления «сэндвич»-панелей, не уступающих по качеству лучшим зарубежным образцам, но не таких дорогих. В одном из цехов появились лазерные станки Trumpf, позволяющие изготавливать детали любой сложности с точностью до 0,1 мм и работать практически без отходов, гибочный пресс той же фирмы для гибки деталей с такой же высокой точностью и другое современное оборудование.

Важным фактором следует считать освоение выпуска собственной холодильно-обогревательной установки, которую создатели назвали «Белый медведь». Она способна обеспечить внутри изотермического кузова-фургона длиной до 13,6 м и объемом до 100 м<sup>3</sup> температуру в диапазоне от –20 до +15°С (тепло/холод). Установка собрана на прочной раме, монтируемой на передней стенке кузова, ее масса около тонны. Она потребляет бензин АИ-92 и снабжена топливным баком емкостью 105 л. В состав установки входят – карбюраторный двигатель ВАЗ-21083 с электронным регулятором частоты вращения и увеличенным до 11 л масляным картером, полугерметичный компрессор Gelfred (Испания), микропроцессорный блок управления итальянского производства, необслуживаемые электровентиляторы воздухоохладителя и конденсатора, а также кабель для подключения к внешней сети.



Особо стоит остановиться на конструкции колесного хода. Тележка предназначена для полуприцепов полной массой до 42 т и имеет номинальную грузоподъемность 10 000 кг на каждую из трех пар колес. На ней установлены тормозные барабаны с рабочим диаметром 420 мм и шириной тормозной накладки, увеличенной до 200 мм, что обеспечивает ее большую долговечность. Суммарная площадь тормозных накладок, таким образом, равна 2 820 см<sup>2</sup>, что обеспечивает максимально допустимый тормозной момент в 16 500 Нм. Тележка оборудована датчиками АБС, устанавливаемой по заказу. Благодаря использованию качественных материалов и компонентов, в том числе подшипников увеличенного размера и грузоподъемности, межремонтный пробег этого ответственного узла вырос до 500 тыс. км. Конструкция полностью обеспечивается недефицитными и недорогими запасными частями производства «Тонар», что является дополнительным «плюсом» для эксплуатационников.



Теперь мы подошли непосредственно к описанию двух последних новинок компании – трехосных полуприцепа-рефрижератора «Тонар-9746» и грузового тентового «Тонар-97461».

Ходовая часть прицепов имеет шасси с длинной рамой, опорной плитой и сменным шкворнем диаметром 2". На раме установлены держатель запасного колеса, заднее и боковые противоподкатные приспособления, съемное противоударное защитное приспособление. Пневмоподвеска осей с импортными резиновыми упругими элементами обеспечивает подъем и опускание задней части прицепа. Шесть колес (11,75x22,5) укомплектованы шинами 385/65R22,5. Крылья выполнены из оцинкованного стального листа и окрашены эпоксидной эмалью. Опорное устройство на 24 т имеет одностороннее управление. Тормозная система – двухконтурная, с автоматическим регулятором тормозных сил. Ее механизмы комплектуются двухмембранными цилиндрами с пружинными энергоаккумуляторами.

Кузов-фургон изготовлен из «сэндвич»-панелей, состоящих из твердого вспененного полиуретана без передающих тепло перемычек. Поверхностный слой выполнен из оцинкованного стального листа. Дополнительно он покрыт эпоксидной эмалью. Коэффициент теплопередачи кузова – не более 0,388 Вт/м<sup>2</sup> град. С. Передние стенки кузова изготовлены из «сэндвич»-панелей толщиной 60 мм. Задняя стенка представляет собой двухстворчатую дверь толщиной 80 мм из стеклопластика, установленную в стальной раме и снабженную резиновыми уплотнителями и запорами – по две на каждую створку. Пол кузова-фургона также представляет собой сложную слоистую конструкцию. Ее нижняя часть выполнена из фанеры толщиной 24 мм. Она покрыта твердым вспененным материалом и снабжена поперечными усиливающими несущими элементами. Верхняя рабочая поверхность имеет полиуретановое покрытие Tuff Stuff.

В списке дополнительного оборудования, поставляемого фирмой «Тонар», можно найти: АБС; металлический инструментальный ящик; направляющие планки для фиксации груза; холодильную установку «Белый медведь»; кронштейн под два запасных колеса; топливный бак емкостью 100 л; брызговики на задние крылья; маркировку кузова световозвращающей лентой.

Грузовой тентовый полуприцеп «Тонар-97461» грузоподъемностью 26 т и с собственной массой 8,5 т рассчитан на эксплуатацию с максимальной скоростью до 100 км/ч. Конструкция его ходовой части унифицирована с полуприцепом-рефрижератором. Объем кузова равен 85 м<sup>3</sup>. Грузовая платформа со стальными оцинкованными бортами высотой 650 мм оборудована передним стальным съемным щитом высотой 1,7 м. Конструкция каркаса тента и самого тента позволяет проводить погрузо-разгрузочные работы со стороны бортов, не растентовывая полуприцепы полностью.



Обладающие повышенным запасом живучести, хорошо приспособленные для эксплуатации в тяжелых дорожно-климатических условиях России, новые трехосные полуприцепы фирмы «Тонар» способны завоевать рынок междугородных транспортных средств. Их относительно низкая цена и высокое качество при соответствии конструкции международным требованиям должны вывести их и на зарубежные магистрали.

Пример подмосковной фирмы «Тонар» показывает, что даже в тяжелых экономических условиях, переживаемых сейчас Россией, при грамотном управлении и способном творческом коллективе возможен выпуск на рынок отечественной продукции более конкурентоспособной, чем аналогичная зарубежная.