



«СISУ» —

SISU

ЗНАЧИТ СИЛЬНЫЙ

Мировой рынок грузовых автомобилей делит между собой сравнительно немного — не более двадцати — крупных производителей, заполняющих дороги мира миллионами своих грузовиков. Но, как ни странно, наряду с промышленными великанами многие годы существуют и даже процветают фирмы, выпускающие всего несколько тысяч грузовиков в год. Объяснить это можно в первую очередь высоким качеством этих автомобилей и возможностью при мелкосерийном производстве учесть и выполнить все пожелания каждого из заказчиков, то есть строить «грузовики на заказ».

Одной из таких фирм является финская «Суомен Аутотеоллисуус», больше известная как в самой Финляндии, так и за рубежом как «заводы SISU». Сегодня она единственный производитель тяжелых автомобилей и автобусов в стране. Первый завод был основан в 1930 году, двумя годами позже началось серийное производство грузовых автомобилей, за ними немедленно последовали автобусы. Первые поставки грузовиков «SISU» на экспорт были направлены в 1932 году в Эстонию, Латвию, а чуть позднее — в Литву. После войны продукция с маркой «SISU» стала экспортироваться в европейские страны, потом автомобили «SISU» начали завоевывать прочные позиции в ряде стран Латинской Америки и Ближнем Востоке.

Годовое производство автомобилей «SISU» не превышает двух тысяч — это даже после присоединения к нему другого производителя грузовиков — фирмы «Ванная». Но три завода — в Хельсинки, Хамеенлинка и Карья — выпускают не только грузовики, автобусы, специальные автомобили. Сегодня в производственной программе — тягачи для контейнерных терминалов, гидромоторы и ведущие мосты с гидроприводом для прицепов, лесных тракторов, штатных поездов, железнодорожный подвижной состав. Все эти изделия

традиционно тяжелого класса, что связано с дорожными и климатическими условиями Финляндии — ведь только перепады температур здесь достигают 70 градусов по Цельсию! А работа по вывозке леса, строительству в условиях Финляндии требует особых, нестандартных решений шасси и трансмиссии автомобилей.

Советские автомобилисты ближе познакомились с автомобилями «SISU» в семидесятые годы. Тогда на разных выставках были показаны автомобили серий «Контио-SISU» типа 2x4, «Юрю-SISU P-142» типа 4x6, «Юрю-SISU M-162» типа 2x6, вездеход «SISU A-45» типа 4x4, специальные кузова на автобусном шасси «SISU». Тогда же были закуплены автомагазины для перевозки свежей и мороженой рыбы, построенные по заказу Минрыбхоза СССР и использовавшиеся во Владимирской и Одесской областях. Это были дизельные фургоны модели «SISU BE-91 ЦБ-6300». Вся задняя часть кузова была оборудована под холодильник, а в середине находился отсек для продавца. Поступили в СССР и пожарные лестницы на шасси «SISU P-142».

Но особый интерес вызвал лесовозный автопоезд модели M-162 — пожалуй, самая интересная машина этого типа в мире. Тягач — трехосный грузовик типа 2x6 с двигателем мощностью 335 л. с. при 2100 об/мин, коробка передач — 14-ступенчатая, обеспечивающая диапазон скоростей от 3 до 100 км/час. Ведущий (второй) мост имеет планетарные редукторы в ступицах колес. Третий, не ведущий мост с помощью кулисных механизмов соединен с рессорами заднего моста и распределяет нагрузку в соотношении 55,4: 44,6 между вторыми и третьими мостами. С помощью гидропривода третий мост можно приподнять. Но самое главное — это гидросистема, насос которой приводится от переднего конца колесчатого вала двигателя. Ведь в отличие от других автопоездов транспортная единица «SISU

M-162 СТ/4200+1200» имеет «активный прицеп». В ступицы колес прицепа встроены поршневые радиальные гидромоторы. Установленные звездообразно поршни поочередно нажимают на волнистую поверхность кулачкового венца, вызывая вращательное движение с максимальной скоростью до 11 км/час. Водитель включает гидропривод прицепа перед самыми тяжелыми участками, и тогда 70-тонному автопоезду (груз — 42 тонны) плохая дорога не страшна.

Часть мощности гидропривода используется на привод гидрокрана грузоподъемностью шесть тонн. В 1981—1982 годах в Карельскую АССР, Коми АССР, Ленинградскую, Новгородскую области и Латвийскую ССР было поставлено 110 таких лесовозных автопоездов, фирма обучила 100 советских специалистов и оборудовала центр технического обслуживания.

За последние 10 лет «SISU» поставила в СССР также 180 специальных терминальных тягачей типа Т-9, Т-10, ТТ-125 для обработки грузов по системе «РО-РО», то есть когда груз укладывается на специальные низкорамные трейлеры и по аппаратам завозится на палубу или вывозится с нее. Тягачи с двигателем мощностью 150—200 л. с. способны буксировать трейлеры с грузом весом 40—45 тонн по аппаратам, имеющим уклон до 8°. Возможна поставка модификации, где водитель сидит не лицом, а спиной к направлению движения, а также с поворачивающимся на 180° пультом управления.

Сегодня вся производственная программа «SISU» обновлена. Завод в Карья, на котором работают всего 390 человек, выпускает 3—4 грузовика в день. Заказчик может выбрать грузовики грузоподъемностью до 17 тонн серий СК и СЛ или грузоподъемностью до 22 тонн серий СМ, СН и ТР. Разнообразие предлагаемой продукции иллюстрирует хотя бы тот факт, что серии СК и СЛ выпускаются с четырьмя разными длинами базы (от 3800 до 4800 мм), а серии

СМ, СН и СР — даже с шестью (от 3400 до 5200 мм).

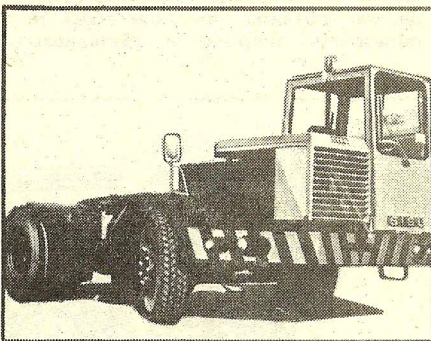
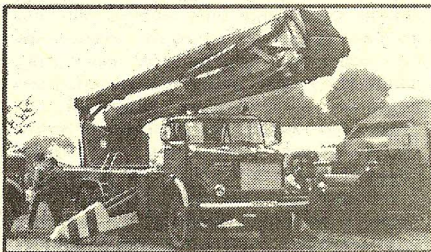
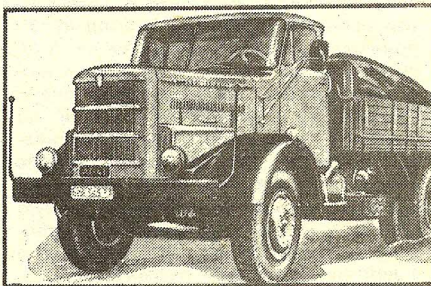
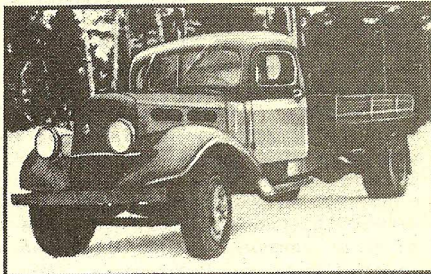
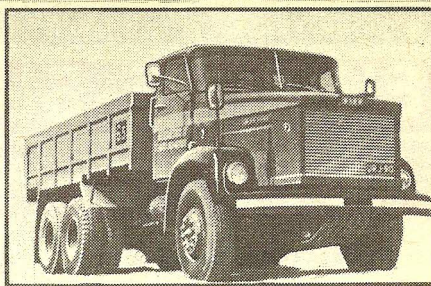
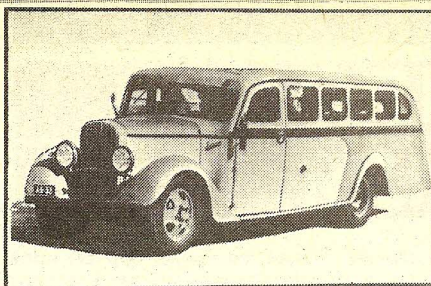
Двигатели исключительно дизельные. Для более легких моделей производства фирмы «Валмет» четырех- и шестицилиндровые, с турбонаддувом и шестиступенчатыми коробками передач. Для более тяжелых машин предлагается 10-литровый дизель «Камминз» с 9- или 13-ступенчатыми коробками передач. Ну, а «Супер-СISУ» (грузовики и лесовозы грузоподъемностью автопоезда от 50 до 70 тонн) оснащаются 14-литровыми дизелями «Камминз» мощностью до 435 л. с. Применение дизелей «Камминз» не случайно — эти силовые агрегаты отличаются долговечностью, надежностью, экономичностью (расход топлива менее 200 г на 1 кВт за час), высоким крутящим моментом почти во всем диапазоне частот вращения коленчатого вала.

Все пять серий новых грузовиков «СISУ» широко унифицированы между собой. В первую очередь это ведущие и не ведущие мосты, ведущие тележки и подъемные не ведущие оси, применяемые на всех моделях, детали подвески, капотажа, кабин, не говоря уже о таких деталях, как приборы, светотехника, сцепные устройства и т. п. Продолжается выпуск активных автопоездов, прицепы которых оснащаются ведущими мостами с гидромоторами.

Фирма «СISУ» проявляет большой интерес к сотрудничеству с СССР. В январе 1983 года фирма направила в район Сургута для эксплуатационных испытаний на нефтяных промыслах Западной Сибири четыре грузовика СН-260 типа 6x6 — два трубовоза и два самосвала, специально оборудованных для суровых сибирских условий, которые показали себя с самой лучшей стороны.

В том же 1982 году началось сотрудничество «СISУ» с Жодинским «БелАЗом» в области создания новых кабин для белорусских карьерных самосвалов, которые были бы пригодны для работы в любых климатических условиях. Однако возможности сотрудничества в области автомобильного транспорта между нашей страной и ее северным соседом не исчерпаны.

Л. СУСЛАВИЧЮС



На снимках: автобус «СISУ» (1934 г.); грузовик «СISУ» СН-4 (1935 г.); самосвал «Контио-СISУ» (1958 г.); «КОНТИО СISУ ЛБ-162» с подъемником; терминальный тягач «СISУ Т-9»;

самосвал «ЮРЮ-СISУ Р-162»; лесовоз «ЮРЮ-СISУ М-162»; грузовик «СISУ СР-220»; самосвал «СISУ СН 260»; самосвал «СISУ СМ-300».

Фото из архива автора.