

КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ

Самый мощный в мире серийный грузовик **18** | Профессиональная эвакуация фур и тягачей **20** | Перевозчики заплатят за вред здоровью и имуществу пассажиров **26** |

Ганноверские дебюты

Выставка достижений

Очередная, 64-я по счету Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) в Ганновере стала достоянием истории. Устроители крупнейшего в мире шоу коммерческого автотранспорта в лице Немецкой ассоциации автомобильной промышленности (VDA) довольно потирают руки. Еще бы, IAA'2012 по всем статьям заткнула за пояс аналогичное мероприятие двухлетней давности.

Хотя и этот результат — кстати, второй за последние 20 лет, после того как IAA разделилась на «легковую» (по нечетным годам во Франкфурте) и «грузовую» (по четным — в Ганновере), — своего рода луч света на затянута тучами небосклоне европейской экономики. Ожидается, что выпуск грузовиков полной массой от 6 тонн в Старом Свете снизится по итогам года на 4% по сравнению с отнюдь не рекордными показателями 2011 года. Тем не менее, в отличие от похоронных настроений, царивших на предыдущей IAA, нынче под сводами Hannover Messe ощущался сдержанный оптимизм, подпитываемый более или менее благополучной ситуацией на других мировых рынках и долгосрочными прогнозами роста сектора коммерческого автотранспорта.

По словам Андреаса Реншлера, главы Daimler Trucks & Buses, в 2012-м в Северной Америке рынок коммерческих авто вырос на 10–20%, аналогичный рост наблюдается и в Японии. В странах BRIC (Бразилия, Россия, Индия и Китай) ситуация не столь однозначная. Несколько притормозили в развитии экономики Бразилии, Индии и Китая, тем не менее объемы рынка в сегменте средних и тяжелых грузовиков там остаются весьма внушительными: более 130 тыс. единиц в год в Бразилии, 300 тыс. — в Индии, не говоря уже о Китае,

где в прошлом году, по данным VDA, было произведено в общей сложности 6,2 млн коммерческих автомобилей, включая, понятно, легкий коммерческий транспорт (LCV). Весьма позитивный прогноз даймлеровский глава дал российскому рынку, заявив, что по своим объемам он уже в два раза превышает немецкий и грозит удвоиться в к концу нынешнего года до 145 тыс. грузовиков (полной массой от 6 тонн). Что касается более отдаленного будущего, то эксперты ожидают, что к 2020 году спрос на средние и тяжелые грузовики вырастет на 40% и достигнет порядка 4 млн единиц, а общий объем перевозок грузов автотранспортом утроится к 2050-му.

Теперь о премьерах IAA. Если отбросить рекламную мишуру, когда под мировым дебютом понимается новая форма решетки радиатора или зеркал заднего вида, то их на сей раз действительно было немало. В преддверии грядущих норм «Евро-6» сразу несколько европейских производителей отметились новинками модельного ряда. К слову, об экологии. Похоже, изнуряющая гонка за чистой отработавших газов на «Евро-6» не заканчивается. Напротив, ставится задача к 2020 году еще на 20% снизить расход топлива (по сравнению с 2005-м), а соответственно, и выбросы CO₂. Недаром американ-



Обновленный флагман Iveco — магистральный седельный тягач Stralis Hi-Way
ФОТО АЛЕКСАНДРА СОЛНЦЕВА

цы шутят, что скоро выхлопные газы станут чище, чем воздух, которым мы дышим.

Из общего хора производителей, присягнувших на верность «Евро-6» за счет сочетания технологий каталитической нейтрализации (SCR) и рециркуляции отработавших газов (EGR), несколько выбились Iveco, представившая на IAA рестайлинговую модель флагманского тягача Stralis с двигателями уровня «Евро-6», достигнутого исключительно при помощи SCR. Впрочем, не осталась в долгу и Scania, которая, как известно, еще в прошлом году первая запустила в серийное производство моторы «Евро-6» (SCR+EGR). В Ганновере неожиданно для многих шведская компания заявила, что

в ее арсенале также есть две версии девятилитрового пятицилиндрового двигателя «Евро-6» по технологии SCR (320 и 360 л.с.)

По числу заявленных премьер первую скрипку в Ганновере, несомненно, играл Daimler AG в лице тяжелого развозного грузовика MB Antos полной массой 18–26 тонн. Его стилистическое и техническое родство с флагманским MB Actros не вызывает сомнений, а потому степень унификации моделей зашкаливает за 80%. Автомобиль оснащен двигателями уровня «Евро-6» в диапазоне мощности от 238 до 510 л.с. Все они в стандартной комплектации агрегируются с автоматизированной КП PowerShift. К слову, общее количество вариантов комбинаций силового агрегата насчитывает 13. Не менее впечатляет и заявленное количество вариантов колесной базы — 67, с расстоянием между осями от 2650 до 6700 мм.

На выставке дебютировал и самый маленький коммерческий Mercedes — «каблучок» MB Citan. Появление этого автомобиля следует рассматривать как еще одну попытку швабов войти в нижний сегмент рынка LCV. Ранее они пытались проделать это с MPV MB Vaneo — увы, неудачно. На сей раз, видимо, решили не рисковать и поделить затраты с Renault, ведь Citan — это, по сути, переименованный Renault Kangoo, который выпускается на заводе Renault во Франции. Машина доступна в трех вариантах по длине (3,94, 4,32 и 4,71 м). Соответственно объем грузового отделения варьируется от 2,4 до 3,8 куб. м, а грузоподъемность — от 500 до 800 кг. Осталось лишь доходчиво объяснить покупателям, почему ценник на MB Citan будет дороже, чем у его донора Renault Kangoo.

Основным проводником модных ныне идей гибридизации на стенде Daimler AG стал на сей раз новый Fuso Canter Eco Hybrid с ГСУ, работающей по параллельной схеме. Производство 7,5-тонного гибрида (именно в такой весовой категории он будет продаваться на европейском рынке) стартовало в Португалии на заводе в Трамале. Автомобиль оснащен 150-сильным дизелем и электромотором мощностью 40 кВт. Последний питается от литий-ионных батарей, отличающихся весьма небольшим весом — 63,5 кг. Еще одна особенность фюзеляжного гибрида — автоматизированная шестиступенчатая коробка передач Duonic с двойным сцеплением, позволяющая переключать передачи фактически без разрыва потока мощности. Поскольку Fuso Canter Eco Hybrid всего примерно на €8,5 тыс. дороже своего традиционного дизельного аналога (обычно это соотношение куда больше), остается надеяться, что объемы его продаж на европейском рынке окажутся выше, чем у MB Atego Blue Tec Hybrid, тираж которого за два года производства составил всего 110 экземпляров. Порадовала поклон-

ников марки и Volvo Trucks, показав новую флагманскую линейку, представленную тягачами серии FH/FH16 с кардинально переработанной кабиной. Спустя почти два десятилетия после появления FH на рынке вольвоцы отказались от заваленного в угоду аэродинамике ветрового стекла и придали кабине кубическую форму, что, в свою очередь, позволило увеличить ее полезный объем почти на 1 куб. м, вместимость вещей отделений — на 300 л, а площадь остекления — на 17%. Поистине революционным решением на рынке тяжелых магистральных грузовиков следует признать и независимую подвеску передних колес вкупе с реечным рулевым механизмом, предлагающиеся на новых Volvo в качестве опции.

Премьерой отменился еще один гранд европейской «большой семерки» — DAF Trucks. Голландская компания продемонстрировала новый флагман DAF XF, оснащенный, разумеется, мотором уровня «Евро-6». В зависимости от настройки 13-литровый PACCAR MX развивает мощность от 410 до 510 л.с., а его заявленный ресурс достигает 1,6 млн км. При этом кабина DAF XF вновь претендует на звание самой просторной в своем классе — в варианте Super Space Cab ее объем превышает 12,6 куб. м.

В свою очередь, MAN Truck and Bus помимо «грузовых» новинок отличился еще и премьерой междугородного автобуса Neoplan Jetliner, который займет в неоплавающей линейке баварской компании нишу после туристического Tourliner. Еще два автобусных дебюта Ганновера вновь (на совете) Daimler AG. Речь о представителе нового поколения туристических автобусов Setra — стильной Setra ComfortClass 500 — и новом городском автобусе большого класса MB Citaro. Последний, кстати, по решению жюри европейского конкурса Bus of the Year был признан автобусом 2013 года.

Александр Солнцев, главный редактор журнала «Комтранс»

В БОРЬБЕ ЗА ПРИБЫЛЬ ПОБЕЖДАЕТ КОМАНДА FIAT



DOBLO PANORAMA от 575 000 руб.



DOBLO CARGO от 545 000 руб.



DUCATO от 940 000 руб.
цельнометаллический фургон



DUCATO от 909 000 руб.*
шасси

ДЛЯ БИЗНЕСА? ДЛЯ СЕМЬИ? А МОЖЕТ, ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ?
В КОМАНДЕ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ FIAT ВЫ ВСЕГДА НАЙДЕТЕ ПОДХОДЯЩЕГО И ВЫГОДНОГО ИГРОКА.
 ФУРГОНЫ, ШАССИ, ШАССИ С ДВОЙНОЙ КАБИНОЙ, КОМБИ, МИКРОАВТОБУСЫ, МАРШРУТНЫЕ ТАКСИ И БОЛЬШАЯ ГАММА СПЕЦИАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Подробности: в салонах официальных дилеров FIAT, на сайте WWW.FIATPROFESSIONAL.RU и по телефону горячей линии 8-800-100-50-02 (звонок по России бесплатный)

КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ FIAT

ОТ 545 000 РУБЛЕЙ



ФАКТЫ ГОВОРЯТ ЗА СЕБЯ

* Цена шасси Ducato MaxiChassis S/C LWB 3.5 t без надстройки. Цены действительны до 14.11.2012