

КОММЕРЧЕСКИЙ автотранспорт

Самая сильная Scania

Тяга

Битва за самый мощный грузовик идет среди производителей коммерческого транспорта уже давно, но в XXI веке она приняла угрожающие размеры: с 560-типовых лошадиных сил в 2003 году мощность выросла до 750 в 2011-м. В этом поединке наиболее активны шведские производители, и титул «самого-самого» попеременно отходит то к Volvo, то к Scania. Нам удалось протестировать Scania R730.

Если Volvo презентует свои сверхмощные машины в виде балластных тягачей с колесными формулами 6x4 и 8x6, то Scania с самого начала представила свою машину в роли магистрального тягача с традиционными 4x2.

Итак, двигатель Scania. По старой скандинавской традиции он полностью унифицирован с остальной моторной линейкой по диаметру цилиндров, поршневой группе и отдельным головкам на каждый цилиндр. Это классический 16-литровый V8 с четырьмя клапанами на цилиндр. Естественно, он выполняет нормы выбросов «Евро-5», используя технологию SCR (впрыск синтетической мочевины AdBlue в выпускной тракт). На выходе имеем 730 л. с. при 1900 об/мин и 3500 Нм в диапазоне 900–1350 об/мин.

Внешне Scania R730 — это ярко-красный снаряд, обвешанный хромом (даже колесные диски хромированные, с надписью Scania) и шльдкими V8 вездеходами. Понятно, что и кабина самая большая из возможных TorLine — смотрится весьма внушительно. Самое большое впечатление производит вся эта громадина, пока двигатель еще не прогрелся и под сдержанный рык «восьмерки» из выхлопной трубы вырываются клубы белого дыма, но как только движок выходит на рабочую температуру, выхлоп становится прозрачным и остается только звук. Неподражаемый звук сверхмощного V8. Нельзя сказать, что он громкий, но внушает глубокое уважение.

По четырем немаленьким ступеням забираемся в кабину и оказываемся в знакомом скандинавском интерьере. С точки зрения эргономики равным ему немного. Но у топовой версии всего должно быть больше. В частности, кроме привычного дальнобойного оборудования здесь в личках над лобовым стеклом спрятаны кофеварка и микроволновка. Плюс отделка мягким пластиком, плюс две спальные полки на деревянных пружинах с пружинными матрасами. Прибавим еще кожаные сиденья, а руль мало того, что отделан кожей, так еще и с деревянными вставками. И, разумеется, отдельная гордость инженеров — раскладной столик на месте пассажира. В отличие от многих конкурентов, в Scania сделали максимально простую конструкцию с минимумом деталей и простейшей кинематикой, и столик получился са-

мым основательным и жестким. Кстати, это решение подсмотрели и другие производители, но почему-то у них так просто и надежно не вышло. Единственный серьезный недостаток: кабина, несмотря на свою самую большую в классе высоту (2230 мм), получилась довольно короткой, и чтобы разложить нижнюю полку (она раздвигается в ширину до 900 мм), приходится отодвигать сиденья. Кстати, спальные места оборудованы лампами на подвигиных кронштейнах, а с нижней полки при помощи пульта можно управлять всем, чем только возможно.

Но хватит охотиться по поводу спальных мест, пора определиться с ездовыми впечатлениями. Устраиваемся за рулем —



С таким запасом мощности выписываться в поток что в городе, что на трассе для Scania R730 не составляет никакого труда
ФОТО МАКСИМА СЕРГЕЕВА

таким запасом мощности выписываться в поток что в городе, что на трассе для Scania R730 не составляет никакого труда

такого гигантского диапазона регулировок руля и сидений не встретишь у большинства производителей. А по удобству кресел топовую модель от Scania переделали только новейший MB Actros четвертого поколения. Но вот добиться почти легковой посадки можно только в Scania, да и благодаря оптимально расположенным зеркалам и довольно тонким стойкам здесь самая лучшая обзорность среди тягачей.

Разумеется, такая Scania не может обойтись без автоматизированной коробки Opticruise, управление которой выведено на правый подрулевой рычаг. Здесь три режима работы: экономичный, силовой и маневренный, хотя при такой мощности двигателя вполне можно было бы обойтись и без силового режима. Естественно, есть возможность переключения передач вручную.

Запускаем двигатель, коробку в Drive, сбрасываем ручник и

с некоторой опаской отпускаем тормоз — все-таки 730 лошадей, а под колесами укатанный снег. Третаемся без эксцессов и выкапываемся на дорогу. С таким запасом мощности выписываться в поток что в городе, что на трассе не составляет никакого труда.

Но самое главное не динамика, хотя и она впечатляет: если держать педаль в пол, то коробка, быстро переберав все передачи, очень скоро заставляет выписать на ограничителе. Главное — это интуитивное взаимопонимание с машиной. Создает впечатление, что она предугадывает твои желания, вовремя подпрямившая двигатель под сброс газа и разогнавшись по первому требованию.

Одно из преимуществ Opticruise — датчик наклона, благодаря которому машина видит рельеф дороги и не торопится на подъеме включать повышенные передачи.

Не знаю, кому в этой ситуации может потребоваться ре-

жим ручного переключения передач, разве чтобы в раскату тронуться на гололеде...

Наследок о животрепещущем — эксплуатационных расходах. Если верить компьютеру, то средний расход топлива — 44 л/100 км, а расход мочевины компьютер не меряет, но, по отзывам тех, кто на этих машинах проехал не одну сотню километров, — около 1,5 л/100 км.

Не намного меньше, чем у 480-сильной версии, но вот обслуживания будет наверняка дороже, прибавим еще налоги и немалую стоимость самой машины.

Но фанатов это не останавливает. Потому что эта Scania — это не тягач, это фан! И возможность доказать всему миру, что твоя компания круче всех. Пусть завидуют, когда вы обгоняете их на трассе, разбрызгивая солнечных зайчиков хромом отделики.

Макс Сергеев

Разность подходов

Конкурсы

Концерт Volvo/ Renault Trucks в этом году провел конкурсы водительского мастерства. Участники соревновались в том, кто умеет водить автомобиль наиболее экономично. Нам удалось побывать на российском финале конкурса Volvo «Водитель года: Эффективность по максимуму» и европейском суперфинале Renault — Optifuel Challenge 2012.

12 сентября на Дмитровском автополигоне состоялся финал второго национального конкурса Volvo «Водитель года: Эффективность по максимуму». В период с мая по август в восьми городах России прошли региональные отборочные этапы, длившиеся суммарно 69 дней. В них приняли участие в общей сложности 287 водителей, которые преодолели свыше 9 тыс. км в рамках квалификационных заездов. То есть конкурс сводился к тому, что каждому участнику надо было проехать около 30 км и показать, на что он способен. При этом водитель представлял не только себя, но и ташил на себе груз ответственности за компанию, которая его командировала.

В итоге девять лучших водителей (по два от Санкт-Петербурга и Москвы и по одному от Ульяновска, Саратова, Крснодара, Ростова-на-Дону, Екатеринбурга) собрались в Дмитрове для определения тройки призеров конкурса Volvo на самую экономичную езду на автопоезде Volvo FH полной массой 40 тонн с АКПП I-Shift.

Методом случайной жеребьевки были образованы девять экипажей в составе водителя-журналиста, а также определена очередность прохождения конкурсного этапа длиной 14,1 км.

Экипажам были даны две попытки. В первой попытке, которая не шла в общий зачет, автопоездом управлял представитель журналистского сообщества, при этом водитель находился на пассажирском сиденье и не имел права влиять на процесс управления. Однако они имели возможность совместно выработать тактику прохождения трассы, получить советы по экономичной езде, а также визуально запомнить маршрут для достижения наилучшего результата во второй попытке. Зачетной становилась вторая попытка, когда водитель садился за руль, а журналист — в кресло пассажира-штурмана.

Вперевые между заездами экипажи обсудили последние детали перед решающей попыткой. Как и в региональных

этапах, ключевыми параметрами для определения победителя стали: средний расход топлива, общий расход топлива, а также дополнительный параметр — время прохождения дистанции. Каждому водителю отводилось ровно 15 минут, чтобы преодолеть конкурсный этап трассы, который, напомним, составлял 14,1 км. Каждая следующая минута сверх лимита добавляла к результату финалиста 1 л топлива. Кроме того, аналогичный штраф налагался на водителей за превышение скоростного лимита в 85 км/ч.

Согласно регламенту конкурса, по окончании заезда в присутствии членов экипажа инструктором Volvo Trucks Александром Малышевым снимались соответствующие данные о рождении маршрута с транспортно-информационной системы Dynafleet, установленной на грузовом автомобиле Volvo FH. Это исключало неверную трактовку или возможность намеренной корректировки результата в пользу любого из участников.

По итогам девяти решающих заездов была определена тройка победителей финала второго конкурса Volvo «Водитель года: Эффективность по максимуму». Вот их имена.

Первое место: водитель Алексей Токарев (Екатеринбург) — журналист Дмитрий Жигульский («Автораке»). Результат в зачетной попытке: средний расход топлива — 24,9 л/100 км, общий расход топлива по дистанции — 3,5 л, время в пути: 13 мин. 20 сек.

Второе место: водитель Игорь Пуданов (Москва) — журналист Валерий Войтко («Дальнобойщик»). Результат в зачетной попытке: средний расход топлива — 25,4 л/100 км, общий расход топлива по дистанции — 3,6 л, время в пути: 14 мин. 23 сек.

Третье место: водитель Александр Терехин (Самара) — журналист Геннадий Борисов («Авторыню»). Результат в зачетной попытке: средний расход топлива — 26 л/100 км, общий расход топлива по дистанции — 3,7 л, время в пути: 14 мин. 13 сек.

Победитель второго конкурса Volvo «Водитель года: Эффективность по максимуму» Алексей Токарев получил главный трофей соревнования, а также сертификат на увлекательную поездку для двоих в Южную Африку. Его напарник по экипажу главный редактор журнала «Автораке» Дмитрий Жигульский стал обладателем смартфона iPhone 4S. Завоевавший второе место водитель Игорь Пуданов был также премирован смартфоном iPhone 4S, а его ассистент из журналистского цеха главред журнала «Дальнобойщик» Валерий Войтко получил планшет iPad. Бронзовому призеру конкурса водителю Александру Терехину был вручен аналогичный iPad, а его спутник журналист из «Авторыню» Геннадий Борисов получил в награду легкий и производительный нетбук.

Как видите, и призовой фонд был нешуточным, и все результаты — прозрачными.

С компанией Renault Trucks все было немного иначе.

Сам конкурс проходил в два этапа. На первом из них надо было ответить на 35 вопросов за 20 минут. Данный вопросник касался навыков рационального вождения автомобиля на дальние расстояния и основных принципов оптимизации расхода топлива. Вопросы могут касаться всего автопоезда в целом и его составных элементов в отдельности, включая оборудование. Результаты учитывались в окончательном подсчете баллов финала конкурса, чтобы выбрать победителя.

Второй этап — практическое вождение. Для его проведения компания Renault Trucks предоставила девять одинаковых автопоездов Renault Premium с полуприцепами.

Автомобили имели одну и ту же версию программного обеспечения двигателя и коробки передач. Перед состязанием был проведен тест-драйв автомобилей, чтобы обеспечить калибровку автопоезда. Каждому автопоезду был присвоен поправочный коэффициент, который будет учитываться при финальном подсчете очков участников.

Результаты этапов учитывались в соотношении 25% за вопросник и 75% за практическое вождение.

Трасса была проложена на дороге из Монтеблано в Пальма-дель-Кондадо (Уэльва, Испания) и ее окрестностях и была довольно сложной, с массой подъемов и спусков, а также маршрута проложили через маленькие испанские деревушки.

При этом судья, сидящий на пассажирском месте, выносил свой вердикт с учетом следующих критериев рационального вождения: процент расхода в экономичной зоне расхода, процент расхода вне экономичной зоны, средняя скорость автомобиля (движущийся автомобиль), процент времени, пройденного в экономичной зоне при полной нагрузке двигателя, процент времени, пройденного с поднятой ногой, процент использования только замедлителя, число нажатий на педаль тормоза, число включений ABS, число включений ASR, средний расход двигателя (работающий двигатель), средний расход топлива в пределах области экономичного режима.

В общем, все понятно и спрашиваемо. Но финальная таблица выглядела странно. На третьем месте француз, на втором — шведы, а на первом — испанцы.

Наши ребята прочно обосновались в середине списка. Естественно, никаких претензий к организаторам конкурса нет и быть не может, но хотелось бы, чтобы участники получили не просто сумму баллов, но и расшифровку — сколько и за что. А так ощущение получилось двойственным.

В любом случае большинство производителей осознает, что, какой бы изощренной ни была инженерия, как бы ни старались они сократить расход топлива, все зависит от конечного звена — водителя. По данным исследований Евросоюза, хороший водитель способен сэкономить до 10% топлива.

Макс Сергеев

Пятая родина Sprinter

Производство

Реализация проекта контрактной сборки малотоннажников Mercedes-Benz Sprinter предыдущего поколения (заводской индекс Т1N) на заводе ГАЗ в Нижнем Новгороде вышла на финишную прямую. Старт серийного производства запланирован на первую половину 2013 года.

История асимилизации немецкого фургона в России, прямо скажем, несколько затянулась. Ведь меморандум о партнерстве на сей счет был подписан еще в 2010 году, а окончательное «добро» на реализацию проекта получено лишь летом 2012-го. Официальное соглашение скрепили своими подписями Бу Андерссон, президент группы ГАЗ, и Фолькер Морнингер, глава подразделения Mercedes-Benz Vans компании Daimler AG. Произошло это событие в рамках прошедшего в Санкт-Петербурге Международного экономического форума.

Очевидно, столько времени понадобилось для того, чтобы согласовать все детали проекта. К слову, стороны весьма удачно воспользовались «спонсорским» соглашением так и не реализованного в свое время на ГАЗе проекта по сборке малотоннажников LDV Maxus, получив таможенные льготы по 166-му постановлению правительства РФ о промбонусе. ООО «Максус Рус» можно также найти и в реестре организаций — производителей под номером восемь, взявших на себя обязательства по утилизации своей продукции и, соответственно, освобожденных от уплаты утилизационного сбора.

Согласно официальным пресс-релизам, инвестиции Daimler AG составят более €100 млн, а группа ГАЗ вложит

более €90 млн. Стороны отказались назвать предполагаемые объемы выпуска, хотя изначально заявлялось, что на заводе в Нижнем Новгороде будут собирать 25 тыс. Sprinter в год. Планируется, что часть производственного оборудования для сборки перебазируют на ГАЗ из Аргентины, где до недавнего времени собирали именно эту модель Sprinter, однако значительная часть производственных мощностей создается на ГАЗе заново. В частности, речь идет о новой окрасочной камере и сборочной линии. Окрасочную камеру стоимостью свыше €50 млн поставит немецкая компания Eisenmann. Ее планируется использовать также и при производстве модельного ряда Горьковского автозавода, в том числе перспективной «Газели» Next, серийный выпуск которой начнется в марте 2013 года.

Помимо сборки Sprinter в Нижнем Новгороде соглашение группы ГАЗ и Daimler AG предусматривает также контрактную сборку рядного четырехцилиндрового двигателя Mercedes-Benz OM 646 объемом 2,1 л, которая будет организована на новой производственной площадке Ярославского моторного завода, входящего в группу ГАЗ, параллельно с выпуском собственных двигателей нового семейства ЯМЗ-530 уровня «Евро-4». Агрегат сей довольно известный. Он выпускался на даймлеровском заводе в Мангейме и кроме Sprinter устанавливался также на испанскую парочку — MB Vito/Viano предыдущего поколения. На первой стадии производства OM 646 уровня «Евро-4» будет представлен в единственной настройке по мощности — 109 л. с. (хотя таковых вооб-



Официальное соглашение скрепили своими подписями Бу Андерссон, президент группы ГАЗ, и Фолькер Морнингер, глава подразделения Mercedes-Benz Vans компании Daimler AG
ФОТО АЛЕКСАНДРА СОЛНЦЕВА



MB Sprinter предыдущего поколения пропищит в Нижнем Новгороде
ФОТО АЛЕКСАНДРА СОЛНЦЕВА

щето у него три — 90, 109 и 150 л. с.) — и предназначен только для комплектации Sprinter российской сборки. Однако в дальнейшем стороны не исключают, что его также будут поставлять и для малотоннажников ГАЗа. В частности, по мнению Бу Андерссона, с драйверской точки зрения это могло бы быть интересным решением для «Соболья» — комбинация мерседесовского двигателя

и коробки передач. Правда, и ценник на автомобиль в такой комплектации будет иной.

Сам MB Sprinter ведет свою родословную с 1995 года. Причем, несмотря на столь длительный срок, история модели насчитывает всего два поколения — T1N и нынешнее NCV3, серийный выпуск которого начался в 2006-м. Справедливости ради надо отметить, что в 2000-м мерседесовский бегун на ко-

роткие дистанции пережил значительную модернизацию — удлиненный на 57 мм капот, новая светотехника, перекачавший с пола на центральную консоль рычаг КП, приобретший облик маленького удобно джойстика, новые турбодизели в четырех- и пятицилиндровом исполнении... Не говоря уже об опциях, среди которых боковые подушки безопасности, роботизированная КП Sprintshift и т. д. Однако это не совсем та машина, сборку которой налаживают в Нижнем. По словам Фолькера Морнингера, планов российской сборки будет оснащать системами ABS и ESP нового поколения, шести-ступенчатой трансмиссией, новыми подушками безопасности, а также оригинальными рулевой колонкой и рулем.

Проект предусматривает частичную локализацию производства. Daimler AG ведет на сей счет переговоры с рядом российских поставщиков, в том числе и с самим ГАЗом. При этом на часть комплектующих — панель приборов, сиденья, выпускная система — поставщики уже найдены. Организацией продаж и обслуживанием Sprinter в РФ будет заниматься Daimler AG через существующую дилерскую сеть Mercedes-Benz, которая в дальнейшем будет существенно расширена, не исключено, что в том числе за счет дилеров ГАЗа. Хотя стоимость Sprinter нижегородской сборки пока не названа, глава Mercedes-Benz Vans отверг предложение о том, что он будет конкурировать с продающимися в РФ малотоннажниками Sprinter текущего модельного ряда (NCV3), так как попадает в другую, более низкую ценовую категорию. В этом сегменте российский рынок ос-

новную конкуренцию ему должен составить Ford Transit, Peugeot Boxer/Citroen Jumper и Fiat Ducato. Вряд ли в перечне частных конкурентов окажется и «Газель» Next, ведь ценник, по заверениям Бу Андерссона, будет существенно ниже европейских аналогов. Очевидно также, что выбор для контрактной сборки модели предыдущего поколения был продиктован неурезанными мерседесовцев в том, что, поставив его на конвейер Sprinter текущего поколения (сдается, что в свете грядущих норм «Евро-6», да и преклонного возраста — с 2006 года, жить ему тоже осталось недолго), им удастся обеспечить его широкий сбыт по причине довольно высокой стоимости. Тем более что перед глазами был пример весьма успешной сборки в Алабуге под эгидой Sollers Fiat Ducato предыдущего поколения в короткий срок по объемам продаж занял третьую строчку в рейтинге отечественного рынка LCV вслед за «Газелью» и допотопными уазовскими «буханками», значительно опередив импортируемые бренды.

Россия станет пятой страной, где налажена сборка Sprinter. Помимо Германии его собирают также в США (под маркой Freightliner), Китае и Аргентине. Кстати, у себя на родине малотоннажники выпускают сразу на двух заводах: в Дюссельдорфе делают цельнометаллические фургоны и автобусы, а в Людвигсфельде — бортовые грузовички и шасси. Причем на обоих заводах Sprinter делит конвейерную ленту со своим клон-конкурентом VW Crafter.

Александр Солнцева, главный редактор журнала «Комтранс»