

# коммерческий автотранспорт

## Volvo спешит на помощь

### эвакуаторы

Идея пробега на эвакуаторе компании Volvo возникла прошлой зимой, когда в компании «Спецбуксир» построили уникальный эвакуатор. В спасательной операции принял участие наш корреспондент **Макс Сергеев**.



Морозное солнечное утро намекало на то, что эвакуация вряд ли кому-нибудь потребуется, по крайней мере, пока мы в пределах Московской области. Однако идиллия закончилась, как только мы пересекли границу Мордовии...

Федеральная трасса М5. 2 тыс. км от Москвы до Екатеринбурга через Самару, Уфу и Челябинск. Стоило отъехать 200 км от МКАД — и дорожное полотно закончилось. Нет, формально дорога осталась, но... На некоторых участках трассы водителям грузовиков приходится сбрасывать скорость до 30–40 км/ч.

И на всем протяжении редко когда встретишь профессиональный эвакуатор. Их totally не хватает. Порой водители съехавших в кювет грузовиков неделями ожидают помощи. Потребности России в таких эвакуаторах — около 600 машин в год, а появляется их на наших дорогах ежегодно не более 50. Тяжелые же эвакуаторы, способные работать с грузовыми автопоездами, и вовсе единицы. Они строятся по индивидуальным заказам и стоят очень дорого (от €400 тыс. за машину).

Самые распространенные российские эвакуаторщики — коммунальные службы на «КамАЗах». Вот только ни опыта, ни обо-

рудования для того, чтобы качественно вытаскивать грузовик, у них нет. Поэтому часто в результате эвакуации владелец ушедшей в кювет машины попадает на крупный ремонт.

Едем. Когда из метели возникает, сверкая всем своим бортовым освещением, ярко-желтый эвакуатор, это производит неизгладимое впечатление на водителей идущих рядом машин. На бескрайних просторах российской глубинки он смотрится как пришелец. Водители съехавших в кюветы автопоездов не верят, что вот так запросто, из ниоткуда приходит помощь. А когда выясняется, что это спасательная экспедиция Volvo и с них даже денег не возьмут — тут уже состояние, близкое к шоку.

Самое большое впечатление производит та легкость, с которой вытаскивается машина, уже порвавшая несколько тросов и, кажется, остановившаяся навсегда. Наш эвакуатор выдернул автопоезд за 20 минут, и дальше машина продолжила путь своим ходом.

Главная заповедь эвакуаторщика такая же, как у врача. — «Не навреди».

В транспортном положении машину выдает только раскраска и обилие свето-

техники. Но когда Volvo FH 520 с надстройкой Omars разворачивается в боевое положение в памяти всплывают кадры фильма «Трансформеры». Распахиваются боковые панели, и в землю упираются четыре металлических ноги, способные поднять 30-тонный эвакуатор на небольшую высоту. Опускается задняя вилка, и выдвигается на три пролета крановая стрела... Чувствуешь себя героем фантастического блокбастера.

Дело в том, что «Спецбуксир» занимается не только эвакуацией, но и постройкой эвакуаторов. За два года десять машин компания уже построила.

А этого желтого монстра сделали «для себя» с учетом немалого опыта работы. Здесь все продумано и нет лишних деталей, а поскольку в нашей стране порой приходится выезжать на спасательные работы за 500–800 км, то в машине реально можно жить. В бытовом отсеке есть микроволновка, электрочайник и электроплитка.

Понятно, что самая большая кабина в линейке Volvo FH Globetrotter XL уже сама по себе весьма комфортна, но эвакуатор — это еще и своя специфика. Здесь масса дополнительного оборудования. На центральный дисплей выводится



изображение с видеокamer. Эти камеры позволяют видеть все, что происходит в рабочей зоне. Имеются также СВ-радиостанция и автономная навигация плюс развлекательный комплекс с отдельным монитором и радионаушниками для отдыхающего напарника.

На ходу машина воспринимается как обычный груженный Volvo FH. Единственное неудобство — довольно большой радиус разворота. Это и неудивительно с такой длинной базой и колесной формулой 8x4. Но к этому быстро привыкаешь.

Неожиданным оказалось использование вместо механической коробки полноценного автомата PowerTonic с гидротрансформатором. Однако специалисты компании «Спецбуксир» сделали этот выбор осознанно. Главное преимущество такого варианта — непрерывность тягового усилия, что весьма актуально на подъемах и при эвакуации.

В общем, здесь реально жить и работать...

А что до экспедиции, то за 2 тыс. км было эвакуировано 11 машин, и большинство из них продолжило путь по маршруту, а это главное, ведь машины должны работать.

## Возвращение Ducato

### фургоны



После разрыва Fiat с Sollers собиравшийся в Елабуге итальянский малотоннажник предыдущего поколения (заводской индекс X2/44) на время покинул российский рынок с тем, чтобы вскоре вернуться, но уже в новом обличье. За его продвижение взялось ЗАО «Крайслер РУС», что вполне объяснимо: с 2009 года Fiat и Chrysler состоят в стратегическом альянсе.

Речь о Fiat Ducato пятого поколения (X2/50), выпускаемом с 2006 года на заводе Sevel (Societa Europea Veicoli Leggeri) в итальянском Валь-ди-Сангро наряду со своими единокровными братьями-близнецами Peugeot Boxer и Citroen Jumper, которые уже хорошо известны на рынке РФ. К слову, необычный облик Ducato/Boxer/Jumper с выдвинутым бульдозерной челюстью передком — заслуга итальянской компании: дизайн автомобиля разработан в Centro Stile Fiat. Ей же, а точнее, отделению коммерческих автомобилей Fiat — Fiat Professional — удалось опередить партнеров-конкурентов и на западноевропейском рынке LCV. По итогам 2011 года (данные ACEA) итальянцы занимали третье место (доля рынка — 12,5%), пропустив вперед только Renault (15,2%) и Volkswagen (14,2%) и оставив позади Ford (10,8%), Citroen (10,2%) и Peugeot (10,1%). Опрокидно, рыночные успехи отражают и пропорции производства последних лет на циклопическом заводе Sevel (его проектная мощность — до 300 тыс. малотоннажников полной массой от 2,8 до 3,5 тонны в год!); на долю Ducato приходится примерно 50% всего выпуска, оставшуюся пополюну делят между собой поровну Peugeot Boxer и Citroen Jumper.

Семейство Fiat Ducato отличается многообразием вариантов исполнения как по типу и объему кузова, так и по грузоподъемности. Модельный ряд, представленный в РФ, располагает 13 базовыми модификациями и широкой гаммой специализированных автомобилей на базе стандартных модификаций. В том числе восемь типов фургонов/шасси с бортовой платформой с одинарной или двухрядной кабиной, два типа грузопассажирских Combi, микроавтобусы и шасси, включая шасси с двухрядной кабиной для установки разнообразных надстроек. Максимальная полная масса самых тяжелых версий достигает 4 тонн при грузоподъемности до 2 тонн, полезный объем кузова — до 17 куб. м, длина грузового отсека — более 4 м.

Неудивительно, что с такими данными Fiat Ducato, впрочем, равно как и парочка Peugeot Boxer/Citroen Jumper, представляет собой лакомый кусок для кузовных фирм. Вскорости после вывода итальянского малотоннажника на рынок его взяло в оборот ООО «СТ Нижегородец», представив линейку пассажирских версий на его базе, в частности маршрутные такси и туристический автобус повышенной комфортности.

Привод у всех Ducato передний, передняя подвеска независимая типа «Макферсон», задняя — зависимая с неразрезной балкой и листовыми рессорами. Словом, кто не понаслышке знаком с Boxer/Jumper, обнаружит в машине давно зна-

«Российский пакет» Fiat Ducato учитывает особенности местного климата

ФОТО АЛЕКСАНДРА СОЛНЦЕВА

комые присущие ей плюсы и минусы, в том числе неудобно расположенные рычаг стояночного тормоза (слева от водительского кресла) и заливную горловину бака омывателя. Однако помимо общих фамильных черт есть и отличия. Речь прежде всего о двигателе. Если продающиеся в РФ «французы» комплектуются ныне 2,2-литровыми фордовскими турбодизелями Ruma мощностью 100 или 120 л. с., то «итальянцы» оснащены 16-клапанным турбодизелем 2.3 Multijet (семейство Sofim) с единственной настройкой по мощности — 120 л. с., работающим в паре с механической шестиступенчатой коробкой передач. Как показывает практика, его тяговых усилий хватает практически на все случаи жизни. По сути, это доработанный вариант 110-сильного мотора 2.3 JTD, устанавливавшегося на Ducato предыдущего поколения.

Есть у фургонного малотоннажника и другие особенности, связанные с местными условиями эксплуатации. «Российский пакет» включает в себя дополнительные усилители в кузове, усиленные петли задних распашных дверей, шарниры подвески, опоры и чашки амортизаторов, низкотемпературное масло в ГУВ, изоляцию электропроводки, подогрев топливного фильтра, АКБ увеличенной емкости и более мощный генератор. На тяжелые версии Ducato сзади ставят двухлистовые рессоры вместо одинарных, аналогично поступают и со всеми шасси, предназначенными для российского рынка. Кроме того, X2/50, как и его елабужский предшественник, оборудуется догревателем Webasto в штатной комплектации.

А вот полноценный догреватель, а также кондиционер, ESP, электропривод и подогрев зеркал внешнего вида включены уже в список опций. Видимо еще и поэтому стартовые цены на Ducato, порядка 870 тыс. рублей, выглядят довольно привлекательно.

В планах ЗАО «Крайслер РУС» реализовать в нынешнем году примерно 5 тыс. Fiat Ducato, а уже в 2013-м стать лидерами рынка в сегменте LCV среди иностранных брендов. Не исключено также, что Ducato вновь может встать на российский конвейер. Причем не где-нибудь, а на Заводе имени Лихачева. Если паче чаяния такое случится, то история делает круг, ведь первым массовым отечественным грузовиком, не считая пары сотен грузовых «Руссо-Балтов», выпущенных еще до переворота 1917-го, стала полторка АМО-Ф-15, прототипом которой был не кто иной, как Fiat 15 Ter. Кстати, с 1923 по 1925 год бывшее детище братьев Рябушинских и Кузнецова носило название «Завод АМО имени Феррери» в память об убитом итальянском коммунисте, возглавлявшем рабочее движение на заводе Fiat...

**Александр Солнцев,**  
главный редактор  
журнала «Комтранс»

## Знай наших

### конкурсы

Новость о том, что Дмитрий Семенов занял второе место в финале европейского конкурса «Молодой водитель Scania 2012», произвела эффект разорвавшейся бомбы. Европейцы были ошарашены: такого от россиян никто не ожидал — мы принимали участие в конкурсе впервые.

Конкурс водительского мастерства компания Scania проводит по всему миру почти десять лет, с 2003 года — каждые два года. Scania затрачивает немало сил и средств, чтобы повысить безопасность на дорогах и поднять престиж профессии водителя. И молодые водители стараются доказать, что они лучшие. Ведь главный приз — настоящий тягач Scania.

В 2012 году конкурс автопроизводителя добрался и до России. Компания «Скания Русь», под эгидой которой он проходил, приступала к организации с опаской. Никто не знал, чего можно ожидать от российских участников, да и сколько водителей захочет откликнуться на призыв. Однако 1920 водителей приняли участие на этапе регистрации и теоретического теста. Это достаточно много и уж точно гораздо больше, чем предполагала головная компания в Швеции. Шведское руководство приятно удивилось.

По условиям конкурса в нем может участвовать любой водитель моложе 35 лет, имеющий водительское удостоверение с открытыми категориями B, C и E. Конкурс проходил в шести городах: Новосибирске, Тюмени, Нижнем Новгороде, Краснодаре, Москве, Санкт-Петербурге.

Первое задание на этапе регистрации было на знание теории и Правил дорожного движения. Именно на этом этапе отсеялось подавляющее большинство водителей. С теорией все оказалось не так-то просто.

По результатам теоретического теста в следующий тур — региональные полуфиналы — были отобраны 92 участника, лучший водитель из каждого города выходил в финал.

Региональные полуфиналы состояли из трех заданий. Одно — на знание теории: предрейсовый осмотр автомобиля. И двух — на умение маневрировать. Внешне несложные упражнения невозможно было пройти без знаний и опыта.

Таким образом, финал в Москве собрал шестерых лучших.

По словам Алексея Олина, главного судьи конкурса в России, самым главным ре-



зультатом этого конкурса стало то, что люди, прошедшие региональные испытания, поняли, что нет пределов совершенству. Из конкурса помимо материальных призов они вынесли понимание того, что их профессия не только романтична и интересна — она очень сложна и ответственна. От их профессионализма зависит очень многое: их жизнь, жизнь окружающих, безопасность участников дорожного движения и сохранность грузов, в конце концов.

### Российский финал проходил в Москве

Естественно, финальные испытания были еще сложнее. Космотру и маневрирова-



нию добавился экзамен на экономичное вождение. Все шесть финалистов проехали по одному и тому же участку Минского шоссе более 30 км, и фирменная сканиевская обучающая система Scania Driver Support выставляла свои беспристрастные оценки.

Упражнения по предрейсовому осмотру усложнились ровно вдвое: если на региональном полуфинале достаточно было найти пять неисправностей, то финальное испытание подразумевало, что опытный водитель за то же время сможет продемонстрировать последовательный алгоритм осмотра автомобиля, чтобы исключить всевозможные неисправности.

Ну и самое зрелищное — маневрирование. Кроме змейки задним ходом появилось еще упражнение «Свергнул короля». Это когда из трех столбиков, надо было столкнуть один и не задеть два других. Здесь уже действовала олимпийская система. После змейки и заезда в бокс задним ходом остались четыре участника.

Потом был параллельный слалом, победители которого добрались до последнего задания.

И вот он, торжественный момент: лучшим водителем в России оказался Дмитрий Семенов из Волгограда.

Но самое интересное было впереди. Прошло два месяца после российского финала, и вот представители 24 стран собрались в шведском Седертелье на европейский суперфинал.

В отличие от российских этапов, европейский суперфинал проходил в течение двух дней. Первый день — соревнования по экономичному вождению, когда машины идут по сложному городскому и пригородному маршруту. Плюс снова предрейсовый осмотр, правила крепления груза и на закуску тушение пожара и оказание первой помощи пострадавшему. По результатам этого дня выбрали 18 участников, допущенных до второго дня — фаворитом стал француз, а наш Дмитрий Семенов занял место в середине.

И вот последний день. Три этапа на выбывание — и все на маневрирование в стесненных условиях. Вот здесь-то нашим водителям гораздо привычнее, чем благополучным европейцам: им не приходится сдавать задом по полкилометра на 40-тонной фуру по территории какого-нибудь провинциального склада просто потому, что иначе не подъедешь.

Дмитрий сделал все безупречно и в последнем испытании встретился с французом и ирландцем. Напряжение дикое, Дмитрий идет первым... и на самом последнем повороте сбивает фишку. Победителем стал ирландец, а француз досталось третье место.

Дмитрий Семенов из Волгограда принес второе место нашей стране. И это повод для гордости. Но одновременно это и ответственность: в 2014 году, когда конкурс будет проходить в следующий раз, от российских участников будут ждать гораздо большего. Да и самих участников наверняка будет гораздо больше, ведь тропы теперь протоптана.

**Макс Сергеев**

### ПОБЕДИЛА ДРУЖБА



1 октября совместное предприятие с равным участием долей Ford и «Соллерс» отметило свой первый юбилей. Первым значимым достижением в истории СП Ford Sollers стал запуск производства Ford Transit, который по результатам первых девяти месяцев 2012 года стал самым популярным коммерческим автомобилем в России. В сентябре с результатом 1206 автомобилей Transit обновил максимум ежемесячных продаж. Рост продаж Ford Transit в 2012 году по сравнению с 2011 годом составил 49%. За первые девять месяцев 2012 года было реализовано 7611 автомобилей. Федор Мельников