

КОММЕРЧЕСКИЙ автотранспорт

Другая реальность

модельный ряд

Daimler AG продолжает обновлять и расширять модельный ряд коммерческих автомобилей. В этом году широкой публике представили революционную новинку — тяжелый развозной грузовик Mercedes-Benz Antos. Машина в габаритах Atego, способная перевозить груз, как Actros.



На средневековых улочках и узких второстепенных загородных дорогах Западной Европы современным тяжелым грузовикам зачастую попросту тесно. А квалификация водителей падает: эта профессия не считается престижной. Да и прижимистый западный предприниматель все больше экономит и старается покупать автомобили, максимально соответствующие его нуждам. И как ответ на все возрастающие требования появляется новый класс — тяжелый развозной грузовик MB Antos. Естественно, большая часть этих машин будет существовать в ипостасях привычных малотоннажников, но, как говорится, возможны варианты вплоть до седельных тягачей полной массой в максимально разрешенные в Европе 40 тонн. И это тоже оправдано: в конце концов, расстояния в Европе не такие уж и большие — с нашими сравнить трудно. Но ведь и наиболее вероятная кабина самого массового отечественного грузовика «КамАЗа» — это не что иное, как довольно узкая по европейским меркам кабина MB Ахог.

Рецепт, избранный инженерами Mercedes, довольно прост. На прошлогодней презентации нового флагмана грузовой линейки Mercedes-Benz Actros было заявлено, что он заменит сразу две модели — Actros и Ахог, для чего ему изначально полагалось две кабины: «широкая» (2,5 м) и «узкая» (2,3 м). Покатавшись на обоих вариантах, можно сказать, что если не обращать внимания на качество пластика, то это прорыв в дизайне и эргономике. Но время не стоит на месте: продажи в Европе падают, и их надо как-то подстегнуть, и вот результат — Antos.

Кабина, естественно, узкий вариант Actros с некоторыми косметическими вставками типа новых фар. На разработку нового поколения Actros мерседесовцы потратили €1 млрд, так что обновлений ждать придется долго: вернуть такие инвестиции в грузовом сегменте очень трудно.

Новый Mercedes-Benz Antos заменит сразу две модели — Actros и Ахог. ФОТО МАКСИМА СЕРГЕЕВА

Интерьер, кстати, не претерпел изменений, да этого по большому счету и не требовалось. И общая ширина 2,3 м. В результате получаем довольно маневренную машину, приспособленную как раз для Европы.

Под кабиной новые мерседесовские рядные шестерки (раньше концерн делал ставку на двигатели конфигурации V6), два совершенно новых двигателя рабочим объемом 7,7 л (238–354 л. с.) и 10,7 л (326–428 л. с.) плюс уже известный по Actros 12,8-литровый турбодизель мощностью до 510 л. с. Естественно, все моторы выполняют нормы выбросов «Евро-6», используя одновременно технологии SCR (впрыск синтетической мочевины AdBlue в выпускной тракт) и EGR (рециркуляция выхлопных газов), что пока автоматически закрывает им путь в Россию. Двигатели с рециркуляцией выхлопных газов чрезвычайно требовательны к качеству топлива и на нашей высокосернистой солянке долго не протянут. Однако для стран с нормальным топливом есть и радостная весть: расходы на обслуживание и расход топлива у новых машин не отличаются от аналогов с двигателями «Евро-5».

Коробка передач — автоматизированная PowerShift третьего поколения, как и на остальных моделях марки, она идет в базовую комплектацию. Вряд ли кто-то на этих условиях захочет приобрести машину с ручной КП.

Ну и, как новый Actros, Mercedes Antos щеголяет двумя исполнениями — Loader и Volumer. Первый — это сверхлегкая версия: снаряженная масса шасси или седельного тягача всего шесть тонн. А второй — это сверхнизкое шасси (88 см), и при внешней высоте 4 м внутренняя высота кузова — 3 м. К сожалению, оба этих варианта в России неприемлемы. Первый из-за того,

что в наших условиях эксплуатации долго не проживет, а у нас предпочитают машины с запасом прочности. А второй просто из-за маленького дорожного просвета — боюсь, ему не выехать с большинства заправок и не переехать наших железнодорожных и трамвайных путей.

Самое время попробовать, как все это великолепии поведет себя в реальных условиях.

Забираемся в кабину и попутно отмечаем, что разработчики позаботились о водителях развозных грузовиков, которым часто приходится залезать и вылезать на коротком городском плече. Кабины расположены низко, и расположение ступенек не заставляет напрягаться.

Устроиться со всем максимально возможным комфортом на водительском месте сможет водитель любой комплекции. Интерьер, как уже упоминалось, от MB Actros, а значит, и кресла отсюда же — а они, без преувеличения, одни из лучших в классе. В общем, если и сетовать, то только на зыбкого инструктора, сидящего на пассажирском сидении. Запускаем двигатель, колесико на правом подрулевом рычаге в положение Drive, отпускаем ручник... Поехали.

Тестовые маршруты были проложены по Дюссельдورфу и его окрестностям. Узкие дорожки, перекрестки с поворотами на 90 градусов, великолепное качество асфальта... Все это предсказуемо, и понятно, что даже в европейском городском потоке Antos управляется великолепно. Кстати, в отличие от MB Actros, здесь гораздо ниже шумовые и вибрационные нагрузки. Никаких проблем с обзорностью не возникает, так, что на совершенно неизвестных дорогах, не задавшись вопросом, «как бы пройти этот поворот или ту развязку». Автоматизированная коробка ведет себя очень корректно, вовремя меняя ступени, и благодаря датчику уклона не спешит переходить на повышенные передачи на подъеме. Не уверен, что знаю много водителей, способных переключаться более грамотно в ручном режиме.

Несколько вопросов вызвал моторный тормоз на оборотах меньше 2000 об/мин: он малоэффективен, и приходится использовать рабочие тормоза.

Но, проехав половину маршрута, снова задаешь себе вопрос: зачем? На прошлогодней презентации того же Actros маршрут в окрестностях Мюнхена точно так же проходил через средневековые городки, но там были еще и горы. И в тех условиях флагман модельного ряда показал себя не хуже. Тогда меня поразила управляемость большого Mercedes, так что среднетоннажник просто не хуже. Но как показывает практика, среднетоннажные машины в России оглушительным спросом не пользуются. Возможно ситуация изменится с окончательным запретом въезда тяжелых грузовиков в города. Но тогда придется еще лоббировать и производство качественного топлива класса «Евро-6», а этого не предусматривает даже новый техрегламент, принятый в прошлом году. Так что пока для нас новый модельный ряд грузовиков Mercedes-Benz существует в параллельном мире или другой реальности.

Макс Сергеев

Чем трактор не комбайн

производство

Концерн «Тракторные заводы» (КТЗ) будет выпускать комбайны на мощностях Владимирского моторотракторного завода (ВМТЗ) в партнерстве с финской Sampo Rosenlew. Основной комбайновой площадкой КТЗ всегда был завод в Красноярске, но в последнее время объемы производства там невелики. По мнению аналитиков, запускать новую модель совместно с Sampo, КТЗ пытается загрузить ВМТЗ и увеличить объемы продаж своего сельскохозяйственного дивизиона. Но из-за роста импорта продажи российских комбайнов падают.

Президент КТЗ Михаил Болотин подтвердил, что концерн договорился с Sampo о поставках ключевых узлов для комбайнов. «Речь идет о так называемой жатвенной части комбайна», — уточнил господин Болотин. По его словам, комплектующие Sampo будут использоваться при производстве новой собственной модели комбайнов КТЗ под брендами «Агромаш» и «Енисей». Комбайны будут собирать на мощностях ВМТЗ (входит в КТЗ, сейчас выпускает тракторы и дизельные двигатели), в 2013 году объем производства составит порядка 300 штук. Двигатель будет поставлять Алтайский моторный завод, который тоже входит в КТЗ. «Первая тестовая партия комбайнов с использованием комплектующих Sampo уже собрана и сертифицирована», — добавил Михаил Болотин.

Основной площадкой, на которой КТЗ выпускает комбайны, всегда был Красноярский завод комбайнов (КЗК), но объемы производства там в последнее время очень невелики, говорит директор ассоциации «Росагромаш» Евгений Корчевый. По данным

Росстата, за январь—сентябрь в Красноярском крае (кроме завода, других производителей этой техники в регионе нет) выпущено 210 зерноуборочных комбайнов (всего в России — 4,9 тыс.). Выпуск сельскохозяйственных тракторов на ВМТЗ в январе—сентябре снизился на 67%, до 133 штук. Всего с января по сентябрь в России было произведено 13,2 тыс. тракторов (рост на 2,9%).

«Ситуация на рынке комбайнов достаточно сложная, продажи российской техники существенно сократились из-за роста импорта в первом полугодии», — отмечает господин Корчевый. По данным «Росагромаша», за январь—сентябрь импорт зерноуборочных комбайнов и их модулей вырос на 83%, до 1,15 тыс. штук. Из-за резкого падения спроса крупнейший российский производитель комбайнов «Ростсельмаш» (60% рынка) летом был вынужден почти на три недели остановить конвейер: на складах скопилось около 1,8 тыс. комбайнов, примерно 40% годового объема выпуска. За девять месяцев «Ростсельмаш» выпустил 1,9 тыс. комбайнов, на 29% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Дело в том, что после присоединения России к ВТО импортная пошлина на комбайны снизилась с 15% до 5%. Утилизационный сбор на сельхозтехнику, который мог бы защитить внутренних производителей, пока не введен. Летом депутат Владимир Гутенев внес на рассмотрение профильных комитетов Госдумы поправки, предусматривающие введение сбора для сельскохозяйственной и дорожно-строительной техники, но осенью против сбора выступило Минэкономразвития.

В июле «Ростсельмаш» и КЗК инициировали защитное расследование в отношении импорта в Таможенный союз зерноуборочных комбайнов и их модулей. В ма-

териалах Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), которая ведет расследование, говорится, что за три года выпуск зерноуборочных комбайнов на предприятиях, подавших заявление, упал на 14,4%, продажи — почти на 43%. «Ростсельмаш» просит ЕЭК ввести в отношении импортной техники квоту, которая рассчитывается исходя из среднего объема импорта комбайнов в Таможенный союз за три года, то есть порядка 800–900 комбайнов», — рассказал Евгений Корчевый. В России сборку комбайнов ведут John Deere и CLAAS, а также CNH в СП с КамАЗом. Из комплектующих Sampo сборку комбайнов под брендом Teetion ведет «Агротехмаш» в Тамбове.

«Запуск производства комбайнов в партнерстве с иностранным производителем, КТЗ пытается не только хеджировать риски снижения продаж, но и улучшить ситуацию в концерне, сельскохозяйственный дивизион которого находится в наиболее сложном положении», — отмечает Михаил Пак из «Атона». На конец 2011 года общий долг концерна составлял около 57 млрд рублей. 100% акций КТЗ принадлежит ВЭБу, который получил их в 2010 году под кредит в 15 млрд рублей. Концерном управляет менеджмент во главе с бывшим основным владельцем Михаилом Болотиным. Но из-за сложной финансовой ситуации в концерне ВЭБ дважды поднимал вопрос о смене управляющей команды — прошлой весной и этим летом. Тем не менее конкурс на новый менеджмент так и не объявлен. Для руководства КТЗ, полагает Михаил Пак, принципиально важно улучшить операционные результаты и увеличить объем продаж, поэтому концерн пытается запустить новые продукты.

Егор Попов



Реклама

Лучшие решения для вашего бизнеса



Тел. горячей линии: 8 800 505 55 00
Тел.: +7 (495) 787 5000

официальный дистрибьютор техники Scania в России
www.scania.ru