

коммерческий автотранспорт

Новый флагман Volvo

тягачи

Появление этого грузовика готовилось в строжайшей тайне — до самой презентации никто не знал, какой будет машина на самом деле. На презентации из клубов дыма на сцену выехал новый Volvo FH.

По шпионским снимкам было понятно, что кабина получит более кубическую форму, чем у предшественника, но это было ясно и так: многие водители жаловались на тесноту в кабинах. Но что образ изменится настолько кардинально, не ожидал никто. О преемственности говорит только форма головной светотехники. Изменилось все, даже рама стала другой.

Мелкоячеистая пластиковая решетка во весь фасад. Эмблема, уехавшая под лобовое стекло. И... полное отсутствие боковых дефлекторов. Их функция возложена на глубокие наклонные вырезы на боковинах плюс небольшие пластинки на зеркалах. Пожалуй, наиболее органично такая кабина будет смотреться в черном цвете и с черной же решеткой радиатора. Этаким воин темной стороны. Но самые мощные версии оснащаются такой же решеткой, крашенной под металл. Тогда надо заказывать серебристую кабину? На вопрос, каково будет выковыривать мошек из этой решетки летом и вымывать грязь в остальное время года, Рикард Орелл, директор по дизайну компании Volvo Trucks, нам ответил, что кабину продували в аэродинамической трубе, в районе решетки создается зона повышенного давления, и грязь с мошками оседать на ней не будет. А про размер решетки сказал, что это технологическое требование: для двигателей «Евро-6» требуется большая площадь охлаждения. В общем, дизайн неоднозначный, и узнаваемость бренда проблемы. Но в грузовом мире это скорее правило: кабины меняются редко и в большинстве случаев кардинально. Пораздо важнее, что, по словам разработчиков, кабина стала на кубометр просторнее, а пространство для багажа увеличилось на 300 л.

Главным козырем Volvo всегда была безопасность. Поэтому новую кабину подвергали самым жестким тестам. Ее бьют



металлическими болванками сначала в районе лобового стекла, потом по задней стенке и напоследок придавливают 17-тонным грузом. И все это кабина вынесла с честью. Но еще более впечатлила история реальной аварии, происшедшей во время зимних испытаний на полигоне.

60-тонная шведская сцепка на скорости около 40 км/ч догнала 40-тонный автопоезд. Удар пришелся углом контейнера в водительскую часть кабины. Результат? Порезанный осколком стекла палец водителя, пассажир вообще не пострадал. Правда, они оба были пристегнуты ремнями.

Тянем за ручку и поднимаем в кабину. Они, кстати, могут быть трех типов: «Спальная» (внутренняя высота — 171 см), Globetrotter (203 см) и Globetrotter XL (222 см) — это больше, чем у большинства конкурентов. Однако ровного пола не получилось: разработчики мотивируют это тем, что водитель

в грязной обуви разносит пыль и грязь по кабине с ровным полом, а так моторный тоннель остается чистым. Однако для тех, кто разувается при входе, есть ниша на последней ступеньке. Человек среднего роста выпрямляется и перемещается по салону легко. Но поражает не внутреннее пространство. Пре-



Кабина нового Volvo FH кардинально отличается от предшественников ФОТО МАКСИМА СЕРГЕЕВА

жде всего поражает организация места водителя, особенно на более дешевых версиях. Двухцветный руль со вставкой светлого пластика. На самом руле расположены кнопки управления всем, чем душа пожелает: от мобильного телефона до круиз-контроля. Привыкать ко всему этому разнообразию придется долго.

Водительское кресло — это даже не песня, это оратория во имя и во благо многострадальных водителей: спин и сидельных нервов. Диапазон продольной регулировки — 24 см, лучший в классе. 17 регулировок на самом сиденье, включая улучшенный поясничный подпор и боковую поддержку.

Диапазон регулировки руля в двух плоскостях можно назвать избыточным. По крайней мере, человеку со средними 180 см в крайнем нижнем положении руль упирается в ноги. Отдельное спасибо разработчикам за обзорность. Широкое ло-

бовое стекло, правильно расположенные передние стойки и зеркала в сверхтонких корпусах — все это обеспечение не только комфорта водителя, но и безопасности.

Из-за руля перебираемся в спальную зону. Здесь роскошная кровать на пружинах с толстым матрасом. В самом узком месте — за водительским сиденьем — ее ширина 60 см, а в самом широком — 82 см. Возможны и самые сибаритские опции, такие, как, например электропривод подъема изголовья. Естественно, вторая полка поуже, но и там можно выспаться без проблем.

Пространство для багажа, как уже упоминалось, увеличилось на 300 л, поэтому место на полке все же, включая кофеварку, микроволновку и телевизор.

Но на этом новинки не заканчиваются. Новая кабина была необходима флагману Volvo, поэтому изменения были предсказуемы, а вот дальше начинается самое интересное.

Поднимаю кабину, мы получаем доступ к новому двигателю D13 «Евро-6» и силовому

приводу Volvo I-Torque. Система I-Torque способна передавать крутящий момент до 2800 Нм, работая на малых оборотах двигателя и обеспечивая тем самым низкий уровень шума.

Высокая мощность системы I-Torque достигается благодаря двум ключевым компонентам — новому двигателю D13, соответствующему нормам «Евро-6» и располагающему 460 л. с./2800 Нм, и новой версии автоматизированной коробки передач I-Shift с двумя сцеплениями.

Новая коробка передач называется I-Shift 2. С ее созданием компания Volvo Trucks стала первым производителем, установившим автоматизированную коробку передач с двумя сцеплениями в тяжелый грузовик. I-Torque снижает расход топлива на 4%. В сочетании с I-See, технологией Volvo Trucks для оптимизации движения по неровной поверхности, а также другими, менее значительными улучшениями она позволяет сократить расход топлива на 10%. Но это еще не все. Забравшись под двигатель, мы находим... Независимую переднюю подвеску на пневмоэлементе. И речное рулевое управление. Вот это настоящая революция в мире тяжелых грузовиков.

Разумеется, такая подвеска скажется на управляемости. По словам испытателей, машина ощущается и управляется как легковой автомобиль представительского класса. Курсовая устойчивость повышается на порядок. Плюс исключительная точность руления. Это снова прямой вклад в безопасность.

Однако не стоит забывать и о тех, кто эксплуатирует машины в тяжелых условиях. А поэтому независимая подвеска — это только один вариант из шести (!) возможных.

Ну и настоящая бомба на десерт. дочитав статью до конца, вы уже будете разочарованно махнули рукой: это не для нас... Как уже неоднократно бывало с новейшими моделями западных производителей. Так вот импортируемые машины появятся на нашем рынке весной, а с 1 января 2014 года они будут собираться на заводе в Калуге.

Максим Сергеев

Микро-Mercedes

фургон

Концерн Daimler AG — давно признанный в мире лидер в производстве коммерческой техники. Под маркой Mercedes-Benz выпускаются грузовики, фургоны и автобусы, но до недавнего времени оставалась незанятой ниша малого коммерческого фургона. И вот появился Citan.

Строго говоря, это вторая попытка Daimler войти в сектор субкомпактных развозных фургонов. Первым был выпускавшийся с 2002 по 2006 год Mercedes-Benz Vaneo. Машина была построена на базе Mercedes A-Class первого поколения и отличалась массой интересных технических решений, но из-за дороговизны не нашла необходимого спроса и была снята с производства.

В этот раз мерседесовское руководство решило не рисковать и создать новую машину в сотрудничестве с признанным европейским лидером Renault. Проще говоря, взяли хорошо зарекомендовавший себя Renault Kangoo и адаптировали его под свои требования.

Как и Kangoo, MB Citan доступен в трех вариантах длины: 3,94 м, 4,32 м и 4,71 м.

Будет и пятиместная грузопассажирская версия Citan Mixto с откидным задним сиденьем, сеткой, отгораживающей грузовое отделение, и двумя раздвижными дверьми. Данная модификация создана на базе сверхдлинного варианта. Третьей базовой модификацией является микроавтобус Citan, который также представляет собой пятиместный автомобиль с откидным задним сиденьем и дополнительными раздвижными дверьми с каждой стороны (на заказ), но в данном случае созданный на базе удлиненного варианта. В зависимости от модели предусмотрены три варианта нормативной полной массы — вплоть до 2200 кг.

Вместо серийных двусторонних задних дверей автомо-



Citan — первый малый коммерческий фургон от Mercedes-Benz ФОТО МАКСИМА СЕРГЕЕВА

бил Mercedes-Benz Citan может быть оснащен высоко открывающейся задней дверью. Предлагаемые в качестве опции рейлинги на крыше увеличат грузовые возможности автомобиля, равно как и предлагаемый для фургона откидной люк в задней части крыши, который позволит перевозить сверхдлинные предметы.

Естественно, Mercedes не мог остаться в стороне от требований безопасности — Citan отличается богатым набором решений в этой области. Ключевым элементом стала серийная устанавливаемая электронная система стабилизации Adaptive ESP, учитывающая уровень загрузки автомобиля. Она сочетает в себе функции антиблокировочной системы (ABS), системы динамического контроля автомобиля (VDC), которая определяет снос передней оси и занос автомобиля, и системы контроля тягового усилия (TCS). Плюс к этому антипробуксовочная система (ASR), а также системы регулирования крутящего и тормозного моментов.

В серийную комплектацию входят также противоткатная функция, дневные ходовые огни, регулируемые по высоте

ремни безопасности с преднатяжителями для водителя и переднего пассажира, датчики непристегнутого ремня и подушка безопасности водителя. Citan в пассажирском варианте среди прочего оснащается также подушкой безопасности переднего пассажира, боковыми подушками для защиты грудной клетки и оконными подушками для водителя и переднего пассажира.

В фургоне сплюснута перегородка защитит водителя и переднего пассажира от соскальзывания или опрокидывания груза. В задней части имеются кольца для фиксации груза. Пластиковое напольное покрытие и частичная облицовка предотвратят повреждение багажного отделения предметами с острыми краями.

Понятно, что большинство перечисленных изысков присутствует и на автомобиле-доброре, а чем же отличается собственно Mercedes? Citan легко узнаваем как Mercedes-Benz благодаря характерному дизайну марки с излучающей превосходство хромированной звездой, расположенной на солидной и мощной решетке радиатора с тремя ламелями, отличающимися перфорацией в спортивном стиле. Не меньше внимания привлекают к себе и эффектные фары головного осве-



щения автомобиля Citan, и его стреловидный капот с четко высекаемыми гранями.

Трапециевидная форма воздухозаборника в бампере подчеркивает ширину и мощь автомобиля Citan. Этот признак относится к стилизованным элементам, характерным на данный момент для всех моделей Mercedes-Benz: начиная с актуальных легковых автомобилей компактного класса и заканчивая новыми грузовиками Actros.

Особо подчеркнута также ширина заднего стекла. Его нижние края перетекают в вертикально установленные задние фонари. В вариантах с двусторонней асимметричной задней дверью номерной знак крепится на более широкую левую створку. Если покупатели заказывают Mercedes-Benz Citan с открывающейся вверх дверью багажника, то номерной знак располагается по ее центру.

В узнаваемости Citan не откажется, но только спереди и сбоку: с этих ракурсов нет никакого сомнения, что это родственник Sprinter и Vito. А вот сзади...

Попадая внутрь, и здесь уже немало сюрпризов.

Самое главное, на что обращая внимание, — это переделка панели, кардинально отличающаяся от панели Kangoo: от французской эклектики не осталось и воспоминаний, везде па-

рит немецкий ордуниг. Даже руль поменяли, не говоря уже о мерседесовских подрулевых рычагах и выносе управления головным светом на отдельную рукоятку слева от руля. Водители любого другого автомобиля Mercedes-Benz смогут ощутить такой же комфорт и в кабине нового Citan. И это связано не только со ставшей им уже родной звездой на рулевом колесе. Комбинированные переключатели, рычаг коробки передач, переключатели световых функций, кнопки на приборной панели — все выполнено по стандартам марки Mercedes-Benz с точки зрения расположения, внешнего вида и распределения функций.

Приборы, правда, остались реновскими, но они удачно выкрашены в темный цвет и со своей функцией справляются. Отдельное спасибо за то, что переработали сиденья: они плотные и с хорошим профилем. Как удалось выяснить, мерседесовцы оставили реновский каркас и заменили набивочные материалы и обивку.

Что обескураживает, так это качество пластика: оно ниже ожидаемого, хотя если посмотреть на такой же пластик в бюджетных версиях Sprinter, то ощущения почти те же.

Основной акцент в компактном фургоне Citan делается на

его функциональность: большой перчаточный ящик, вещевой отсек между передними сиденьями и практичное вещевое отделение под крышкой во всю ширину ветрового стекла приютят массу больших и малых предметов, необходимых водителю каждый день. Стандартное оборудование для нового Citan, рассчитанное на его интенсивное практическое использование, включает в себя: регулируемый по высоте руль, центральный замок с дистанционным управлением и наружные зеркала, которые настраиваются изнутри.

Самое время залезть под капот. А что у нас тут? Несмотря на оптимистичные намеки маркетологов на три новых дизеля, это хорошо известный в Европе полутуралитированный турбодизель Renault с непосредственным впрыском в трех модификациях мощностью от 55 кВт (75 л. с.) до 81 кВт (110 л. с.) плюс бензиновый двигатель с турбонаддувом, способный выдать 84 кВт (114 л. с.). Все дизельные двигатели имеют сажевый фильтр в стандартной комплектации. Передатчик крутящего момента на переднюю ось заведует пяти- или шестиступенчатая механическая коробка передач с двойственным переключением.

Вопреки опасениям, дизель очень понравился: ему хватат



тяги для того, чтобы тронуться с места, не используя педаль газа. Да и на дороге впечатляющий запас крутящего момента позволяет не вываливаться из потока.

В отличие от прародителя, в Citan поменяли настройки подвески, слегка потеряв в комфорте, что позволяет точнее отслеживать траекторию, а рулевое управление налилось хорошим информативным усилием.

На презентации машины разработчики особо напирали на дешевизну владения. Не только в силу большой величины межсервисных интервалов (40 тыс. км или два года), но и благодаря низкому расходу топлива. Свой вклад в это наряду с экономичным силовым агрегатом вносит также серийная комплектация автомобиля электрогидравлическим усилителем руля.

Серийно устанавливаемый индикатор момента переключения передач поможет водителям нового Citan придерживаться экономичного стиля вождения. Владельцы автопарков смогут дополнительно повысить экономичность новых автомобилей Citan за счет устанавливаемого на заводе-изготовителе ограничения скорости.

Плюс пакет BlueEFFICIENCY, серийно устанавливаемый на автомобили с бензиновым двигателем и опционально — на машины с дизельным двигате-

лем. Помимо прочего пакет включает функцию «Старт-стоп ECO», управление АКБ и генератором, а также в зависимости от варианта исполнения автомобиля шины с уменьшенным сопротивлением качению. Разумеется, все эти системы работали, но вот с ограничением скорости, покое, потопорились, как и с шинами с пониженным сопротивлением качению: как показывают независимые тесты, и то и другое не в лучшую сторону сказывается на безопасности движения.

Напоследок хочется сказать о некоторых гримасах маркетинга на нашем рынке.

Нет, в отличие от множества новых машин, поставки Mercedes Citan в Россию — дело решенное. Первые автомобили мы увидим в начале будущего года. Но пока совершенно непонятно, сколько они будут стоить, и в какой мере не в лучшую сторону сказывается на безопасности движения.

Как только Citan доберется до наших осин, просторы России покинет Renault Kangoo и его место займет Лада Ларгус (слегка подретушированный Renault Logan MCV, выпускающийся на АвтоВАЗе).

Так что прямой конкуренции на нашем рынке не будет. А в этих условиях все решит вопрос цены.

Максим Сергеев