

БЕЗДОРОЖЬЯ ХВАТИТ НА ВСЕХ

«РАССТОЯНИЕ — НАШЕ ПРОКЛЯТИЕ», — ГОВОРИЛ О РОССИИ ЦАРЬ НИКОЛАЙ I. ОГРОМНАЯ СТРАНА, В КОТОРОЙ ОСВОЕНА ТОЛЬКО МАЛАЯ — ЕВРОПЕЙСКАЯ — ЧАСТЬ, А ВСЕ, ЧТО ЛЕЖИТ ЗА УРАЛОМ, ПОЧТИ НЕВЕДОМАЯ ЗЕМЛЯ, КОТОРУЮ ЕЩЕ ПРЕДСТОИТ ОСВОИТЬ. ВОТ ДЛЯ ЭТОГО И НЕОБХОДИМ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ. МАКС СЕРГЕЕВ

ТЕСТ-ДРАЙВ Копания MAN Truck & Bus Rus работает в России уже больше 15 лет. Разумеется, в компании прекрасно понимают местную специфику. И для того чтобы познакомить журналистов и потенциальных клиентов с полноприводной продукцией концерна, компания устроила «День полного привода MAN» на специально подготовленной трассе Дмитровского автополигона.

Здесь можно было посмотреть на реальную технику, представленную сразу в трех классах. И не только посмотреть, но и протестировать ее. Трасса позволяла оценить тяговые возможности двигателя и работу полноприводного шасси. Особое внимание обратили на маневренность представленных грузовиков. Наблюдать за тем, как 40-тонный самосвал переваливается на полуметровых неровностях, — это одно, а вот оказаться за рулем в тот момент, когда машина наклоняется градусов на 15–20, — это совсем другое. А сидящий рядом инструктор спокоен, и это значит, что до предела еще довольно далеко. К сожалению, московская жара высушила трассу до состояния пустынного участка и проверить, как поведет себя машина на слабонесущих грунтах, не удалось, но и то, что удалось почувствовать, сказало о машинах очень и очень многое. В частности, стало понятно, что геометрическая проходимость более чем достаточна. Ну а теперь чуть подробнее о машинах.

Наибольший интерес вызвали самосвал и седельный тягач, в конструкции которых был воплощен многолетний опыт эксплуатации тяжелых строительных грузовиков MAN в экстремальных условиях нашего бездорожья. Оба автомобиля были в исполнении WW (WorldWide), то есть с усиленными ходовой частью, рамой и агрегатами. На самосвале MAN TGS 40.430 6×6 BB-WW, укомплектованном 430-сильным дизелем и коробкой передач ZF 16 5252 OD с механизмом отбора мощности, были установлены блокируемые межколесные и межосевые дифференциалы, стальной трехэлементный передний бампер, защита фар и топливного бака емкостью 315 л, обогреваемый, с водоотделителем дополнительный топливный фильтр SEPAR, система обогрева топливного фильтра.

В отличие от конкурентов, компания MAN Truck & Bus считает, что качество важнее всего, и это подтверждается «на Северах», где качество — это не только нормальная работа, но и зачастую сохраненная жизнь. На свои самосвалы MAN устанавливает только надстройки от проверенных производителей — в частности, представленный самосвал был с 16-кубовым кузовом фирмы Miller.

Седельный тягач MAN TGS 33.430 6×6 BBS-WW может работать в самых тяжелых условиях, перевоза в составе автопоезда до 90 тонн.

Естественно, такие машины пользуются особым спросом за Уральским хребтом, где с дорогами и вовсе беда, поэтому особое внимание уделено теплоизоляции кабины: там установлены дополнительные обогреватели. Специалисты MAN уверены, что обе машины можно будет без проблем эксплуатировать при температуре –35°C и ниже.

Потребность в машинах такого класса очень велика, особенно если учитывать планы правительства в отношении объектов «Дорстройка» и «Олимпстройка», а также по-



ТРАССА ПОЗВОЛЯЛА ОЦЕНИТЬ ТЯГОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДВИГАТЕЛЯ И РАБОТУ ПОЛНОПРИВОДНОГО ШАССИ

требности добывающей промышленности. Но и мнение специалистов было для руководства компании очень важным — в частности, сейчас огромная потребность в машинах 8x8, позволяющих обрабатывать большие объемы грузов и способных передвигаться по дорогам общего пользования, в отличие от многотонных негабаритных сочлененных самосвалов. Возможно, такие машины мы скоро увидим на наших дорогах.

Двухосные полноприводные шасси серии TGM с колесной базой 4500 мм и односкатной ошиновкой предназначены для монтажа различных надстроек, в том числе использования в качестве шасси для постройки пожарных машин.

Здесь, как и в машинах «тяжелой» серии, есть блокируемые дифференциалы, а по желанию заказчика можно поставить систему регулирования давления в шинах. Огромным интересом пользовалась новая «пневматическая» подвеска, управляемая с помощью

электроники. Пневмоэлементы позволяют поддерживать постоянную высоту шасси под любой полезной нагрузкой, которая может изменяться в течение рабочего дня. Шасси разработано по заданию производителями снегоочистительной техники. Автоматическое регулирование высоты кузова гарантирует постоянное оптимальное дозирование при рассыпании песка на ледяную поверхность дороги из специального устройства вне зависимости от массы этого песка.

Пневмоподвеска — одно из самых перспективных нововведений на новых грузовиках MAN. С 2007 года она по заказу устанавливается как спереди, так и сзади на двухосные версии грузовиков серии TGM с полной массой 15 и 18 тонн. Опыт эксплуатации автомобилей с регулируемой пневмоподвеской обоих мостов выявил их преимущества, состоящие в лучшей сохранности грузов и облегчении процессов погрузки и разгрузки. Регулирование высоты кузова позволяет легко подстроиться под высоту рампы складского помещения для механизации разгрузки. Спрос на модели с пневмоподвеской постоянно растет.

Подводя итоги этого дня, генеральный директор MAN Truck & Bus Rus, региональный управляющий в России и странах СНГ Ларс Химмер отметил: «„День полноприводной техники MAN“ позволил специалистам оценить все преимущества наших грузовиков, обладающих повышенной устойчивостью и маневренностью, что особенно актуально в часто экстремальных российских дорожных условиях. Событие вызвало большой интерес у специалистов, и мы не исключаем возможности проведения такого рода мероприятий в будущем».

Полноприводная техника в России востребована как никогда. И если раньше бал в этом сегменте правили отечественные производители с КамАЗом и «Уралом» в качестве лидеров, то сегодня все больше эксплуатационников понимают, что надежность гораздо важнее небольшой первоначальной цены, и на «большие объемы» стараются ставить только импортную технику. Выбор в этом сегменте широк, практически все европейские производители (за исключением DAF) готовы прийти на наш рынок с полноприводными моделями. Это с дорогами в России проблемы, а бездорожья хватит на всех. ■

НАБЛЮДАТЬ ЗА ТЕМ, КАК 40-ТОННЫЙ САМОСВАЛ ПЕРЕВАЛИВАЕТСЯ НА ПОЛУМЕТРОВЫХ НЕРОВНОСТЯХ, — ЭТО ОДНО, А ВОТ ОКАЗАТЬСЯ ЗА РУЛЕМ В ТОТ МОМЕНТ, КОГДА МАШИНА НАКЛОНЯЕТСЯ ГРАДУСОВ НА 15–20, — ЭТО СОВСЕМ ДРУГОЕ. А СИДЯЩИЙ РЯДОМ ИНСТРУКТОР СПОКОЕН



БЕЗОПАСНЫЕ МАРШРУТКИ

Стремительное развитие городских пассажирских перевозок стимулирует продажи маршрутных такси со «звездой». Микроавтобусы Mercedes-Benz пользуются популярностью у пассажиров и перевозчиков: каждый третий Sprinter, продаваемый в России, является маршрутным такси Mercedes-Benz Sprinter 515 CDI. С момента выхода на рынок в

апреле 2010 года реализовано 580 автомобилей по стандартной цене 1 850 000 руб. Микроавтобус Sprinter 515 CDI оборудован двигателем 110 кВт/150 л. с., шестиступенчатой МКПП и широким набором функций активной и пассивной безопасности. В автомобиле 19 сидячих и 7 стоячих мест. В салоне маршрутки производится термо- и шумоизоляция потолка, дверей и стен. Для удобства

и безопасности пассажиров устанавливаются анатомические сиденья и дополнительные поручни. Пол отделан водонепроницаемым нескользящим покрытием. Гарантом качества и безопасности дооборудованного в России маршрутного такси выступает ЗАО «Мерседес-Бенц РУС», предоставляя единую двухлетнюю гарантию на комплектный автомобиль.

ФЕДОР МЕЛЬНИКОВ