

# КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

## Off-road made in Scania

### тест-драйв

На высоком пригорке показывается белая кабина, она двигается вперед, и передние колеса зависают в воздухе... Полностью груженный самосвал Scania 8X8 мягко переваливается через перегиб и спускается по 40-градусному уклону. Это демонстрация возможностей новой линейки полноприводных грузовиков серий G и P.

Строительный бум привел к тому, что все производители устремились в сектор тяжелых полноприводных грузовиков. Volvo, MAN и Mercedes активно продвигают на рынок свои модели, специально разработанные для самых тяжелых условий эксплуатации. Даже в концерне DAF, в линейке которого традиционно не было внедорожных машин, купили Tata, чтобы присутствовать на строительном рынке. Нет ничего удивительного в том, что такая компания, как Scania, решила расширить собственный модельный ряд.

Главной отличительной особенностью новой линейки стала волевая челюсть стального бампера, вынесенная на 135 мм вперед. При этом углы въезда, съезда и рампы получились по 25 градусов, что позволяет отнести машину к внедорожникам и отказаться от переднего противоподакатного бруса.

Многие производители гордятся тем, что на их строительных моделях палец буксирного устройства рассчитан на тяговое усилие в 25 тонн, но Scania пошла дальше и обещает, что их буксирное устройство выдержит 35 тонн.

Во избежание неожиданностей, коих немало на стройплощадке, вся светотехника спрятана за стальными решетками и отнесена от бампера таким образом, что при мелком стол-

кновении страдает только бампер. Но и его повредить довольно сложно, благо он крепится прямо к раме и обладает завидной прочностью.

За бампером стальная защита двигателя, мощные лонжероны рамы и полноприводная трансмиссия с возможностью последовательной блокировки всех осей. Снаружи это выглядит весьма впечатляюще.

Внутренние изменения не такие кардинальные, но не менее важные. Естественно, самое пристальное внимание было уделено трансмиссии. С особой гордостью шведы представили автоматизированную коробку Opticruise, дополненную внедорожным режимом. В этом режиме система старается как можно реже размыкать диски сцепления, что позволяет избежать разрыва передачи крутящего момента и потери тяги. Количество переключений минимизировано, чтобы максимально использовать рабочий диапазон двигателя. Сами переключения происходят быстрее, однако уровень комфорта водителя при этом падает, а расход топлива растет.

Для тяжелых условий эксплуатации есть режим повышенной мощности, особо актуальный на затяжных подъемах. При включении этого режима система держит двигатель в тонусе, постоянно подтыкая пониженные передачи и не давая ему скатиться



Многие производители гордятся тем, что на их строительных моделях палец буксирного устройства рассчитан на тяговое усилие в 25 тонн, но Scania пошла дальше и обещает, что их буксирное устройство выдержит 35 тонн



с пика мощности. Ну и нормальный режим, когда в движении поддерживаются обороты, на которых двигатель развивает максимальный крутящий момент.

По заявлениям разработчиков Scania, от аналогичных систем других производителей Opticruise выгодно отличается множеством интеллектуальных функций, среди которых есть режим маневрирования, работающий на самых малых скоростях, и автоматический режим раскочки, позволяющий отследить пробуксовывание ведущих колес.

Что бы там ни говорили другие производители, но с точки зрения эргономики во-

дителяского места конкурентов у Scania немного. Практически ни у кого больше нет таких гигантских диапазонов регулировки руля и сиденья, когда можно «по-легковому» опустить кресло и завалить руль — очень комфортно, особенно при езде на дальние расстояния. Но для серьезного бездорожья больше подходит вертикальная, «командирская» посадка, обеспечивающая максимальный обзор, и она тоже настраивается без проблем для людей любого роста и комплекции.

Осматриваясь в кабине, замечаем дополнительную панель справа от руля. На нее выведены управление механиз-

мом блокировки дифференциалов, регулятор тягового усилия и система перераспределения нагрузки между осями задней тележки. Вся информация с этой панели отображается на центральном дисплее комбинации приборов, позволяя отследить текущее состояние каждой оси. На этом различия с привычной многим эксплуатационникам кабиной серии G заканчиваются.

Запускаем двигатель и правым подрулевым переключателем, на который выведено управление системой Opticruise, выбираем режим движения. Кстати, кроме чисто автоматических режимов есть еще и ручное управление,

при котором выбрать передачу можно самостоятельно.

Отпускаем ручной тормоз и трогаемся. Машина двигается плавно, смена передач практически не заметна. Для сравнения: шведы представили и армейский вариант полноприводной Scania G, оборудованный автоматической коробкой с гидротрансформатором. Так вот машина с автоматом понаравилась меньше: в отличие от Opticruise, автомат заметно тупит и ленится переключать диапазоны, заставляя двигатель работать в неоптимальных режимах.

Съезжаем в гранитный карьер. Нам повезло: в день презентации с самого утра шел дождь,

и нам посчастливилось опробовать машины на скользких покрытиях. Здесь на первое место вышла работа системы стабилизации и нового ретардера, специально разработанного для условий бездорожья. Так же, как и дорожная модель, для торможения он использует жидкость из охлаждающей системы двигателя. Тормозной момент на нем подняли с 3500 до 4100 Н•м, передаточное число внутренней передачи увеличили с 3,04 до 3,26. Но самое главное, что скандинавским инженерам удалось добиться максимальной эффективности на очень низких оборотах (600–1050 об/мин) и повысить по сравнению с дорожной моделью эффектив-

ность на 17–25%. На практике это означает, что рабочей тормозной системой не пользуешься даже на скользких покрытиях и с полной нагрузкой, она реально необходима только для полной остановки.

Нужно сказать, с массой полезных помощников, снижающих требования к квалификации водителя и продлевающих ресурс машины, водить как никогда легко. Но боюсь, для нас она представляет только умозрительный интерес. Как показывает практика, наши строители предпочитают машины в самых бедных комплектациях, без автоматизированной коробки и ретардера.

Макс Сергеев

## В БИТВЕ ЗА ПРИБЫЛЬ ПОБЕЖДАЕТ НОВЫЙ FIAT DUCATO



БЛАГОДАря Усовершенствованной подвеске новый FIAT DUCATO стал поднимать больше на 500 кг

- Грузоподъемность: от 995 до 1900 кг • Объем грузового отсека: от 8 до 17 м<sup>3</sup>
- Новый двигатель 2.3 MULTIJET 120 л.с. • Расход топлива: 7,8 л / 100 км • Фургоны, шасси, шасси с двойной кабиной, комби, микроавтобусы, маршрутные такси и большая гамма специальных автомобилей



PROFESSIONAL

НОВЫЙ FIAT DUCATO ОТ 860 000 РУБЛЕЙ

WWW.FIATPROFESSIONAL.RU • 8-800-100-50-02

ФАКТЫ ГОВОРЯТ ЗА СЕБЯ