

# КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

## Sisu по имени Polar

### тест-драйв

Финский производитель тяжелых грузовиков Oy Sisu Auto Ab приступил к серийному выпуску нового поколения автомобилей Sisu Polar с использованием компонентной базы Mercedes-Benz Actros.

Впрочем, это не единственная новость из Карьи, небольшого городка, расположенного примерно в 70 км к западу от финской столицы, где квартирует завод компании. Как раз к своему 80-летию юбилею, отмеченному в прошлом году, Sisu Auto вновь сменила форму собственности, став частной компанией, возглавляемой Тимо Корхоненом и четой Эллиус. К слову, первые четыре десятилетия своего существования компания также принадлежала частному лицу — отцу-основателю Тору Неслингу — и называлась Suomen Autoteollisuus («Финская автопромышленность»). В 1975-м контрольным пакетом Sisu завладело государство, а смена вывески на Oy Sisu-Auto Ab (тогда еще писалось с дефисом) случилась несколько позже — в 1981-м.

Именно на «государственный» период, длившийся до 1997 года, на мой взгляд, пришелся расцвет компании. В эти годы, до приобретения в 1994-м еще одной государственной компании — Valmet Transpес, Sisu состояла из четырех крупных подразделений — собственно Sisu Auto (грузовики), Sisu Axles (оси и мосты), Sisu Defence (военная техника на колесном и гусеничном ходу) и Sisu Terminal Systems (терминальные тягачи и погрузчики). Причем в последнем направлении финны занимали ведущие позиции в мире. Модельный ряд гражданских грузовых автомобилей представляли капотники серий SR и SL, а также жабоверы SM и SK, в том числе и исполненные магистральными седельными тягачами с колесной формулой 4х2. Затем последовала череда слияний и поглощений — с Partec, Kone. Ныне в составе Sisu Auto сохранилось только автомобильное производство — тя-

желые грузовики гражданского и военного назначения. Ежегодный оборот составляет порядка €50 млн, а собственный штат сотрудников — всего 50 человек. Сборка грузовиков отдана на аутсорсинг компании Komax, а сбыт и техобслуживание возложено на мерседесовскую сеть VeHo. Производственные мощности завода в Карье позволяют собирать до 500 грузовиков в год.

До недавнего времени финны довольно тесно сотрудничали с Renault Trucks. Начиная с 1997 года, после прекращения производства собственных кабин, Sisu Auto заимствовала их от модели Renault Premium, являясь к тому же импортером французской компании в Суоми. При этом, несмотря на чужие кабины, грузовики Sisu сохраняли фирменный стиль за счет перелицованного передка и оригинального нижнего пояса. Нынешние хозяева компании сделали ставку на сотрудничество с Daimler AG. Что представляет собой новый Sisu Polar?

Кабина заимствована от строительной версии MB Actros предыдущего, третьего поколения. Правда, оформление передка несколько изменилось, но нижний пояс и головная оптика тоже мерседесовские, вот почему машина больше смахивает на «первоисточник», чем это было в случае с кабиной Renault Premium. Наивно ожидать особых отличий от Actros и в интерьере. Разве что шильдик Sisu на рулевом колесе, фирменное тиснение на резиновом коврике «помойки» да дополнительные клавиши управления гидравликой на передней панели. В моторном отсеке прописались V-образные «шестерки» и «восмерки» Mercedes-Benz OM 501LA и OM 502LA мощностью от 480 до 600 л. с. (уровня «Евро-5»), ко-



Кабина Sisu Polar заимствована от строительной версии MB Actros предыдущего, третьего поколения. Правда, оформление передка несколько изменилось, но нижний пояс и головная оптика тоже мерседесовские, вот почему машина больше смахивает на «первоисточник», чем это было в случае с кабиной Renault Premium. ФОТО АЛЕКСАНДРА СОЛНЦЕВА

торые по заказу могут агрегатироваться как с мерседесовскими 16-ступенчатыми КП Telligent и Powershift, так и с 18-ступенчатыми несинхронизированными кор-

ками передач Eaton Fuller. Финские водители жалуют последние за «скорострельность» переключений и широчайший тяговый диапазон, втыкая передачи без двойного выжима сцепления по звуку. Кабины предлагаются со спальным местом, низкой или высокой крышей. Уместно спросить: когда Sisu перейдет на новую кабину Actros и, соответственно, рядную «шестерку» OM 471? Вероятно, это случится не ранее 2014 года, когда в Европе нормы «Евро-6» станут обязательными для всех сходящих с конвейера грузовиков.

В основе Sisu Polar легендарная сисувская рама, отличающаяся прочностью и жесткостью на скручивание, и не менее легендарные оси, которые, к слову, сейчас устанавливаются и на раллийные «КамАЗы». При высоте С-образных лонжеронов рамы в 460 мм (толщина 8 мм) нет необходимости ни в ставках усилителях, ни в надрамнике. Подвеска рессорная. Тормоза пневматические с электроприводом: спереди — дисковые, сзади — барабанные. Колесная формула на выбор: 6х2, 6х4, 8х2, 8х4, а также 10х2 и 10х4.

Между прочим, для повышения проходимости в арсенале моноприводных Sisu есть фрикционный ролик «медведка», входящий в зацепление с протектором и передающий усилие с ведущей оси на неведущую. Но полноценной заменой ведущему мосту по тяговому усилию он, конечно, служить не может, к тому же при частом использовании порой рвет резину, его применение ограничено скоростью (не более 20 км/ч), а когда колеса «обуты» в цепи противоскольжения, он и вовсе бесполезен.

Семейство Sisu Polar представлено машинами различного назначения. Это лесовозы Sisu Timber, самосвалы Sisu Rock, шасси с крано-манипуляторными установками Sisu Crane, комбинированными дорожными машинами Sisu Works, тягачи для перевозки тяжелой крупногабаритной техники Sisu Carrier и автомобилями со съемными кузовами Sisu Roll. Все надстройки монтируются на грузовики непосредственно на заводе в Карье, и клиент получает уже готовый к работе автомобиль.

Кстати, первым российским владельцем лесовоза Sisu Polar стала карельская компания «Автотес». Последняя по времени крупная поставка техники Sisu датируется 2008 годом. Тогда Усть-Илимский ЛПК (Иркутская область) приобрел 91 сортиментовоз Sisu E13M Timber (6х4) и 12 самосвалов Sisu E13M (6х4). Все с 13-литровыми двигателями Caterpillar и КП Eaton-Fuller.

В настоящее время в РФ насчитывается шесть дилеров Sisu Auto. В том числе два в Санкт-Петербурге, а также в Екатеринбурге, Усть-Илимске, Сыктывкаре и Петрозаводске. Кроме того, достигнута договоренность о том, что оснащенные мерседесовскими узлами Sisu Polar смогут обслуживаться на СТО «Мерседес-Бенц Тракс Восток», а также на начало года в РФ насчитывалось 36.

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

## Повод для сомнений



### тест-драйв

Людам, выросшим в эпоху атмосферных двигателей, особенно сомневаться в эффективности и надежности малолилитражных турбированных моторов, особенно когда дело касается коммерческой техники. Однако в Volkswagen в них не сомневаются — компания вывела на наш рынок Caddy с бензиновым турбомотором 1,2 л.

Самые заметные изменения в экстерьере — новая светотехника и решетка радиатора в стиле легкой линейки VW. Силовая структура кузова и внутреннее пространство остались без изменений.

Внутри новое трехспицевое рулевое колесо. Нам на тест досталась машина без кожаной отделки руля, и он показался тонковатым в сечении. Однако руль сделан из приятного на ощупь шершавого пластика и для коммерческой машины великолепен.

Вообще, с эргономикой у компании Volkswagen все в порядке последние пару десятилетий. Это относится ко всему, включая геометрию посадки, широкие диапазоны регулировок руля и сиденья и доступность второстепенных органов управления. На этом фоне досадным просчетом смотрится отсутствие регулировки поясничного подпора и плоское звучание самой дешевой из линейки фирменных магнитол. Отдельного упоминания заслуживает внутреннее пространство, особенно по высоте. Человек среднего роста может ездить за рулем, если придет в голову такая блажь, не только в цилиндре, но и в боярской шапке.

Передняя панель отделана жестким пластиком, но во время движения он не скрипит и не гремит. Есть и большой плюс: жесткий пластик гораздо легче поддерживать в чистоте.

В очередной раз отдам должное боковым сдвижным дверям: что пассажиры спокойно попадают в салон даже на самой тесной парковке. Если вечером шел дождь со снегом, а утром ударил мороз, то открывание этих дверей требует больших усилий: в направляющих замерзает вода. Порой возникает опасение повредить если не сами направляющие, то лакокрас-

Завпуск 1,2-литрового двигателя в Caddy — целый ритуал. Поворачиваем ключ, оживают приборы и... Ничего! На дисплее трип-компьютера высвечивается надпись: «Для запуска двигателя выжмите сцепление». Выжимаем сцепление, снова поворачиваем ключ — и мотор оживает

сочное покрытие. Второй минус сдвижных дверей — неопускающиеся стекла — для того чтобы проветрить салон, есть стандартная форточка в левой двери, и это, пожалуй, единственное отличие коммерческой линейки VW с точки зрения пассажиров по уровню комфорта.



Задняя дверь в нашем случае была подъемной на мощных газовых упорах. Решение не самое удачное — из-за той же тесноты на парковке: часто приходится залезать в багажник через боковые двери, благо пассажирские сиденья складываются в два движения, открывая свободный доступ.

Еще один плюс бензинового двигателя понимают только в России и только зимой. Такой двигатель прогревается гораздо быстрее дизельного, и при -10°С снаружи через 10–15 минут после начала движения в салоне уже настолько тепло, что хочется приоткрыть окно.

Но для нас гораздо интереснее то, что под капотом. Он поднимается на газовых упорах и открывает огромное пространство. Здесь без особых усилий можно разместить и V6 объемом 3 л, а скромный 1,2 л смотрится откровенно маленьким — это огромный плюс при обслуживании: до любого агрегата можно добраться без проблем. Volkswagen не закрывает двигателя коммерческой линейки декоративными крышками, и все внутренности Caddy остаются на виду. Интересна компоновка: высоковольтное оборудование спрятано между блоком и моторным щитом, а спереди только свечи. Шанс залить такой мотор при въезде в лужу минимален.

Запуск 1,2-литрового двигателя в Caddy — целый ритуал. Поворачиваем ключ, оживают приборы и... Ничего! На дисплее трип-компьютера высвечивается надпись: «Для запуска двигателя выжмите сцепление». Выжимаем сцепление, снова поворачиваем ключ — и мотор оживает.

Вопреки опасениям, на первой передаче можно тронуться, не используя педаль газа, просто отпуская традиционно длинноходную педаль сцепления. Едем. Пока двигатель не прогреется, я оговорился, но как только он вышел на рабочие 90°С, испытал его по полной программе.

Очень достойная эластичность. Мотор «везет» в диапазоне 1500–5500 об/мин, а после 3000 об/мин происходит заметное оживление. Можно ехать агрессивно. И уж точно не чувствовать себя ущемленным в нервном городском потоке. В этом заслуга согласованности силового агрегата и механической пятиступенчатой коробки. Передаточные числа подобраны удачно, единственное, чего не хватало именно мне, так это шестой передачи на высоких скоростях, но надо отдать долж-

ное разработчикам: в разрешенном диапазоне скоростей (до 110 км/ч) все очень неплохо. Заявленный расход топлива (8 л/100 км в городе) не так уж далек от реального: даже при агрессивной езде машина в го-

роде расходует чуть больше 9 л/100 км, а в предновогодних московских пробках расход не поднимался выше 11 л/100 км. Средний расход топлива за 1,5 тыс. км, если верить компьютеру, составил 8,6 л/100 км.

Очень достойный результат, учитывая тяжелый тестовый режим. Трудно сказать, как поведет себя маленький двигатель на довольно тяжелой машине после нескольких лет эксплуатации, но при первом рас-

решении турбодвигателя 1,2 для Caddy вполне достаточно. А соподмам, выросшим до зры маломощных турбодвигателей, придется срочно пересматривать свое отношение к ним.

**Макс Сегреев**

www.citroen.ru

## CITROËN JUMPER FOURGON

### ВЫГОДНЫЕ КУБОМЕТРЫ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



CITROËN JUMPER FOURGON  
ДО 17 м³ БИЗНЕС-ПРОСТРАНСТВА  
от 845 000 рублей\*\*

\* Креативные технологии. Реклама.  
\*\* Citroën Jumper Fourgon Fg 1.1H1 2.2 HDi 100 л.с. МКПП, Citroën Jumper Chassis ChCa 33 L2S 2.2 HDi 120 МКПП, Citroën Jumper Minibus Автобус категории А (городские перевозки: 18+4), Citroën Berlingo VU 1.6i 90, МКПП. Все цены на автомобили 2011 года выпуска и до 31 марта 2012 года.  
\*\*\* для версии LONG



CITROËN JUMPER CHASSIS  
ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ  
ТРАНСФОРМАЦИИ  
от 893 000 рублей\*\*



CITROËN JUMPER MINIBUS  
ДО 22 ПАССАЖИРОВ  
от 1 236 000 рублей\*\*



CITROËN BERLINGO VU  
ВМЕСТИМОСТЬ —  
2 ЕВРОПАЛЛЕТА\*\*\*  
от 504 000 рублей\*\*

Качество и разнообразие коммерческого транспорта CITROËN позволяет эффективно решать бизнес-задачи практически любого масштаба, расширяя ваши возможности.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE\*

