

КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ

Mercedes-трансформер

Представьте себе, что поднимаетесь на 40-тонном самосвале со станции метро на поверхность — именно такой угол наклона у эскалаторов метрополитена. Представили? Тогда вы понимаете, насколько впечатляет зрелище, когда 40-тонный Mercedes-Benz Arocs ползет вверх по 30-градусному затяжному подъему.



— тест-драйв —

Компания Daimler AG взяла курс на максимальную диверсификацию своего модельного ряда. Это поможет клиентам выбрать самую выгодную для них конфигурацию. На тест-драйв в окрестностях Дюссельдорфа привезли более 20 модификаций Mercedes Agros — всю линейку: от седельных тягачей до монстров, призванных работать в самых тяжелых условиях карьеров и бездорожья. Такого широкого модельного ряда нет ни у кого из конкурентов Daimler AG.

Агрессивная внешность Agos с решеткой радиатора в виде зубов экскаваторного ковша не оставляет сомнений в том, что перед нами серьезная машина для работы в тяжелых условиях. Но так ли это? В Западной Европе сейчас наиболее остро стоит вопрос эффективности бизнеса, поэтому даже строительная техника развивается по двум взаимоисключающим направлениям: увеличение прочности и надежности и уменьшения снаряженной массы. Мерседесовские разработчики считают второе направление не менее перспективным: при снижении снаряженной массы вырастает полезная нагрузка, и в условиях европейских дорог эффективность перевозок возрастает, снижается расход топлива на тонну перевезенного груза и т. д. и т. п. Но мыть с вами не в Европе, и, к сожалению, привычного перегруза у нас прочность и ходимость гораздо важнее. Так что оставим легкие модели европейцам, а сами обратимся к тяжелым.

Здесь нас ждет увеличенная толщина лонжеронов рамы плюс сами лонжероны расставлены ближе друг к другу, что дает большую прочность «на кручение». Стальные трехсекционные бамперы, мощная защита двигателя и трансмиссии — вот то, что надо для наших условий эксплуатации. Естественно, что самый большой интерес у наших журналистов вызвал мастодонт Mercedes-Benz Arocs 4151 с колесной формулой 8X8/4 (все четыре оси ведущие), а две передние — управляемые) и механической коробкой передач. Полноприводных четырехосных машин в России пока немного, а желающих приобрести их более чем достаточно. Плюс 41 тонна заявленной полной массы, 510 л. с. и автоматизированная трансмиссия, к которой наши перевозчики традиционно испытывают недоверие... Значит, заезжаем в кабину и отправляемся в каменный карьер.

Интерьер автомобиля почти такой же, как у новых флагманских моделей MB Actros и развозных



МВ Antos. Тот же многофункциональный руль, те же перегруженные подрулевые переключатели, то же огромное пространство в салоне и диапазон регулировок водительского кресла, та же панель приборов с двумя циферблатами и дисплеем между ними. Новой кабине нет и трех лет, и она унифицирована для всего модельного ряда. Стоит отметить великолепную звуковую изоляцию и обзор.

В стандартной комплектации все MB Arocs поставляются с автоматизированной трансмиссией PowerShift третьего поколения. Эта трансмиссия настолько облегчает жизнь водителю, что машины может управлять даже хрупкая девушка. Особенность PowerShift 3 в том, что система снабжена датчиком уклона и внедорожным режимом, поэтому даже на бездорожье передачи переключаются вовремя и экономят топливо. Пока остаются сомнения в проходимости этого агрегата.

Полноприводных четырехосных машин в России пока немного, а желающих приобрести их более чем достаточно

та, и наши перевозчики предпочитают привычную механику, хотя надо сказать, что спрос на автоматизированные коробки в России растет.

Механическая коробка доступна как опция. Схема переключения «двойное N» не самое передовое решение. Трогаться с места можно плавно отпуская сцепление и не трогая педаль акселератора. Главное ощущение от новых моторов — огромный запас тяги, полка крутящего момента 510-сильного турбодизеля OM471 — 2800 Нм и лежит чуть выше холостых оборотов. Тот самый 30-градусный подъем MB Arocs 4151 преодолел на первой передаче при 1100 об/мин!

Ощущения от тяговитости мотора настолько яркие, что перекрывают впечатления от нового электромеханического усилителя руля Servotwin, работающего на две передних оси. С ним рулить проще, особенно на стоянке.

Но самый большой сюрприз — подвеска. Она осталась зависимой, но ходы увеличены, а упругость подобрана так, что в кабине большинство неровностей не чувствуется вовсе, хотя колеса тщательно обрабатывают рельеф. Углы скрепления при этом огромны. Вообще, главное впечатление от ездовой презентации новой строительной линейки такое же, как и от флагманских MB Actros — удивительно комфортные и в некотором смысле расслабляющие машины.

Если говорить о недостатках, то недостатков, пожалуй, только один, и для нас очень существенный. Новая кабина рассчитана на использование новых рядных шестицилиндровых двигателей — традиционные для прежнего поколения Mercedes дизели V6 и V8 под ней просто не помещаются. Новая линейка двигателей пока существует только в исполнении «Евро-6» с использованием технологий SCR (впрыск синте-

тической мочевины) и EGR (рециркуляция выхлопных газов) и крайне требовательна к качеству топлива. На прямой вопрос о поставках новых Mercedes Arocs в Россию в Daimler AG отвечают, что это будет возможно, как только у нас появится качественное дизельное топливо. Но такое топливо у нас уже есть — пока, правда, в Центральном регионе. Через несколько лет эти машины пойдут на вторичный рынок и тогда точно окажется в России.

Макс Сергеев



В БОРЬБЕ ЗА ПРИБЫЛЬ ПОБЕЖДАЕТ

FIAT DUCATO



Реклама.

от 839 000 руб.*

НИЗКАЯ СТОИМОСТЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ЗАЩИТЕ ВАШЕГО БЮДЖЕТА

FIAT DUCATO ПОМОЖЕТ СДЕЛАТЬ ВАШ БИЗНЕС ЕЩЕ БОЛЕЕ РЕНТАБЕЛЬНЫМ, Т.К. ТЕПЕРЬ СТОИМОСТЬ НА ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ФИКСИРОВАНА ПО ВСЕЙ РОССИИ И СОСТАВЛЯЕТ ОТ 7550 РУБ. (2 ТАРИФНАЯ ЗОНА) И 8000 РУБ. (1 ТАРИФНАЯ ЗОНА)

Подробности: в салонах официальных дилеров FIAT,
 на сайте **www.fiatprofessional.ru**
 и по телефону горячей линии **8 800 100 50 02**



ЛИЗИНГ 0 % УДОРОЖАНИЯ**

ФАКТЫ ГОВОРЯТ ЗА СЕБЯ

* Цена на автомобиль Ducato maxi chassis s/c LWB 3,5 t без надстройки.

Срок лизинга 12 месяцев, аванс от 10% (от цены автомобиля по договору купли-продажи с НДС). Расчет приведен в рублях и с выкупным платежом 3% от цены автомобиля по договору купли-продажи с НДС. Данное предложение носит информационный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями Ст. 437 (2) ГК РФ. ЗАО «Европлан», ОГРН1027700085380, Европлан®