коммерческий автотранспорт

Ради экономии

Экономичные модели выпускают все производители «большой семерки», а Scania до недавнего времени утверждала, что большей экономии позволяет добиться специальная система обучения водителей, а не модернизация и так хороших автомобилей. Теперь же и эта компания выпустила экономичную линейку Streamline.

— тест-драйв —

АЛЕКСЕЙ САМОЙЛОВ

Главное отличие Scania Opticruise от предшественников – повышение экономичности на 2–3%

DAN BOMAN/SCANIA CV AB

Разумеется, Scania ни в коем случае не собирается отказываться от системы обучения водителей. Более того, они ее расширили и углубили. Системы контроля стали уже привычными, большинство автопарков находятся под неусыпным наблюдением, и в любой момент хозяин автопарка может узнать, где находится машина, в каком режиме двигается и даже сколько топлива потребляет. То есть как в кино: «Большой брат видит тебя». Но если раньше он только видел, то теперь он с водителем еще и разговаривает. То есть едешь ты себе, едешь — и вдруг звонок: «Что с вами случилось? Вы нервничаете? Возможно, вы не выспались? Дело в том, что вы неэффективно используете наши уроки». Это ваш персональный тренер решил указать на ошибки, помочь и ободрить. Н-да... Как показывает практика, эффект со временем снижается, водители меньше обращают внимание на собственные действия и расход топлива растет. Теперь программа обучения Scania — это 35 часов теории и практики, но пройти их надо в течение пяти лет, по семь часов в год, плюс у каждого водителя теперь контакт с тренером. Но и этого мало: теперь кроме тренера есть еще активный круиз-контроль, который прогнозирует наиболее эффективный режим движения с учетом рельефа местности, используя систему навигации. Правда, советы компьютера автомобиля в России не помогут: наши рельефы местности еще не попали в базы данных производителей автомобилей. У нас приходится водить по старинке — все самому. И вот здесь-то как раз помогает машина.

Без подсказки узнать, что перед тобой модернизированная машина, сможет только очень внимательный человек. Главное отличие от обычных кабин серий R и G — в отсутствии боковых дефлекторов. Теперь их функция возложена на незаметные спойлеры и подштамповки. Естественно, появились и новые бамперы, и щитки, прикрывающие боковины, причем не только у тягача, но и у прицепа. С аэродинамикой работали долго и упорно, в результате, не меняя силового каркаса и очертаний кабины, существенное снижение сопротивления воздуха. Это немаловажно, тем более что новые кабины Scania получит не раньше 2015 года. А пока нам удалось протестировать новую линейку. И что странно, в день теста шел дождь, а боковые стекла и зеркала оставались чистыми. В этом заслуга и нового солнцезащитного козырька: теперь его края не прилегают к кабине, а работают как спойлеры, направляя воздушный поток и отсекая летящую с дороги грязь и пыль.

Светодиодные задние фонари, ходовые огни и повторители поворотов в передней оптике обеспечивают дополнительную экономию — 30 л топлива в год. Срок службы светодиодов, если их не разбивать, сопоставим со сроком службы машины.

В интерьере изменений тоже немного. Теперь вместо очень неплохих (одних из лучших в классе) сканиевских кресел можно заказать роскошные Recaro с вентиляцией и подогревом. Нижняя спальная полка тоже самая широкая — 960 мм, она была доступна и раньше в качестве опции, а для комплектации Streamline это базовое оснащение. Плюс та самая продвинутая система навигации, совмещенная с магнитолой, на экран которой может выводиться изображение с шести опционных камер обзора.

Правый подрулевой переключатель, отвечающий за управление автоматизированной трансмиссией Scania Opticruise и ретардером, обзавелся еще одним режимом — экономичным. Всего их четыре: силовой, стандартный, внедорожный и экономичный. Правда, одновременно можно заказать комбинацию только из трех. Экономичный режим эффективен при частичных нагрузках, движении с постоянной скоростью в равнинной местности. Естественно, что в этом режиме максимально используются движение накатом и моторный тормоз. При этом несколько снижаются максимальная (до 80 км/ч) и средняя скорость, но экономия топлива западноевропейским перевозчикам дороже скорости. Дело в том, что расход топлива растет не линейно набору скорости, а по экспоненте. Так, по заявлениям сканиевских инженеров, 40-тонный автопоезд на скорости 90 км/ч потребляет топлива в полтора раза больше, чем на 70 км/ч.

Под кабиной все еще интереснее. Здесь второе поколение двигателей «Евро-6». Главное отличие от предшественников — повышение экономичности на 2-3%. Но для нас наиболее интересен 13-литровый двигатель мощностью 410 л. с. Дело в том, что в нем нормы «Евро-6» достигаются только при помощи технологии SCR (впрыск синтетической мочевины Ad Blue в выпускной тракт), а значит, сможет работать на нашем топливе с высоким содержанием серы. В нем используются турбокомпрессор постоянной геометрии и дроссельная заслонка. Отсутствие трубопровода EGR позволяет упростить вспомогательные системы и даже сэкономить до 40 кг веса по сравнению с двигателями, оснащенными EGR и SCR, однако последним требуется меньше реагента Ad Blue. Система нейтрализации отработавших газов осталась без изменений. Кроме того, используется стандартный компактный глушитель — такой же, как у пяти— и шестицилиндровых двигателей стандарта «Евро-6».

13-литровый двигатель мощностью 410 л. с. обеспечивает максимальный крутящий момент во всем диапазоне оборотов, начиная уже с 1000 об./мин. Этот двигатель примерно на 3% экономичнее, чем двигатель мощностью 400 л. с. стандарта «Евро-5» с EGR. Расход реагента Ad Blue у двигателей Scania «Евро-6», оснащенных только системой SCR, не превышает 6% от расхода дизельного топлива. Аналогичное значение для двигателя с системами EGR и SCR составляет примерно 3% или немного больше при высокой нагрузке, скорости или в холодную погоду.

Два слова о подвеске. В пневматической системе применена новая электронная система управления уровнем. Новый пульт дистанционного управления оснащен четырьмя кнопками памяти. Имеется два варианта работы: базовый и быстрый; последний подходит для приложений, требующих частой эксплуатации системы пневматической подвески. Еще одна новая функция — управление нагрузкой. Нагрузка распределяется между тремя осями задней тележки.

Устраиваемся за рулем. У Scania и до этого были самые большие диапазоны регулировок в классе, а с новыми сиденьями и вовсе космос. Запускаем двигатель, выезжаем на дорогу, активируем экономичный режим и активный круиз-контроль — и все... Дальше остается только следить за направлением движения. Не машина, а релакс-центр, как бы не уснуть. Здесь само понятие шофер уже неприемлемо, скорее чувствуешь себя шкипером на яхте. Инженеры Scania считают, что такой расслабленный стиль вождения и есть самый эффективный: водитель меньше устает, топливо экономится, груз доставляется вовремя.

Макс Сергеев

Предъявитель объявления получает гарантированный подарок при оплате ремонтных работ до 31.12.2014. Подробности по указанному телефону.

РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕФРИЖЕРАТОРОВ

ДОКТОР ХОЛОД

Сервисный центр по ремонту и обслуживанию холодильных установок

- Продаем и обслуживаем рефрижераторы всех марок.
- Продаем запасные части для рефрижераторов.
- Покупаем и продаем рефрижераторы по системе trade–in.
- Заправляем кондиционеры.
- Устанавливаем и обслуживаем автономные отопители.
- Продаем и устанавливаем регистраторы температуры.

603152, г. Н.Новгород, ул. Ларина, д.15
Тел.: (831) 463–07–63, +7–910–882–42–87
Режим работы: ежедневно с 8.00 до 20.00

реклама

ЛУЧШИЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ВАШЕГО ПРОИЗВОДСТВА!

DINITROL Equalizer | KIILTO | Fibrosan Graboplast Rt | StP | SOLARTEK SunTek

Клеевые составы на основе полиуретана
Герметизирующие клеевые составы
Конструкционные герметики

GENESIS
THE BEST SOLUTIONS FOR BUSINESS

Шумоизоляция
Краски и грунт-эмали
Пластик листовой, Напольные покрытия
Антикоррозийные материалы

ООО “ТД ГЕНЕЗИС”, 603074, г. Н. Новгород, ул. Маршала Воронова, д. 11
многоканальный тел./факс (831) 220-08-38
www.genesisnn.ru

реклама