

коммерческий транспорт

Четвертное поколение VW Caddy

Это должно было быть информационной бомбой. Volkswagen NFZ держал появление нового Caddy в глубочайшей тайне. Даже на выставке IAA-2014 в Ганновере, где европейские производители показывают все свои новинки, о нем не было сказано ни слова. И вдруг — «мировая премьера VW Caddy четвертого поколения»!

— рестайлинг —

Естественно, напряжение перед презентацией было нешуточное — всем интересно, каким будет новый Caddy. А маркетологи Volkswagen, нагнетая интригу, выкатили задрапированную машину и устроили вокруг нее красочное лазерное шоу с участием массовки. Перед журналистами прошли все представители целевой аудитории: от отцов многодетных семейств и мелких предпринимателей до строителей и полиции. Кульминацией стал момент, когда покрывало сдернули...

Стоп, что-то тут не так. Я же только что ездил точно на таком же VW Caddy: точно такой силуэт, те же проемы дверей, та же линия остекления... Или все-таки нет?

На самом деле все намного проще, не буду вас интриговать: «новый» Caddy — это скорее глубокий рестайлинг. Изменились передняя и задняя светотехника, решетка радиатора, подправлены капот и передние крылья, появились новые бамперы. Все! Больше внешних отличий от модели прежнего поколения вы не найдете. Силловая структура кузова осталась прежней.

Внутри изменений незначного больше. Интерьер переработали в духе VW Golf, изменили форму руля и материалы обивки.

Эргономикой все в порядке, что неудивительно, ведь она была прекрасной и у предшественника.

Так же, как и Caddy третьего поколения, новая машина была сразу представлена во всех возможных

модификациях: в виде обычного фургона, комфортабельного минивена и универсальной грузопассажирской версии.

Основные изменения под капотом.

Для нового Caddy наряду с проверенным «Евро-5» предлагаются самые современные двигатели стандарта «Евро-6», отличающиеся максимальной эффективностью. В линейке двигателей TDI представлен двухлитровый четырехцилиндровый силовой агрегат, для которого предусмотрено четыре модификации. Мощность дизельных двигателей варьируется от 75 до 150 л. с.

В линейке бензиновых двигателей на европейских рынках представлены три силовых агрегата. Это четырехцилиндровый двигатель 1,2 TSI мощностью 84 л. с., литровый трехцилиндровый силовой агрегат TSI мощностью 102 л. с. и топовая модель — четырехцилиндровый 1,4 TSI, развивающий 125 л. с.

В России ожидается несколько другой набор агрегатов.

Вместо литрового бензинового европейского мотора у нас в строю останется хорошо зарекомендовавший себя всефольксвагеновский 1,6-литровый мотор, который ставится на полтора десятка моделей легковой линейки. Его мощность подняли до 110 л. с. Плюс четыре дизельных двигателя, хорошо известные у нас двухлитровые агрегаты в двух вариантах мощности и ранее не представленных в России европейский дизель объемом 1,6 л. Мощность дизельных версий — 75–147 л. с. При-



«Новый» Caddy – это скорее глубокий рестайлинг хорошо известной машины

чем самый мощный двухлитровый дизель будет доступен только в сочетании с полным приводом и автоматизированной шестиступенчатой коробкой DSG.

Естественно, в наш век нельзя обойтись без множества систем безопасности.

Одна из них — система контроля дистанции спереди Front Assist, включающая функцию аварийного торможения в городе City Emergency Braking. Если при движении на скорости до 30 км/ч водитель не заметил препятствие, система автоматически задействует торможение и в идеальном случае сможет предотвратить столкновение.

Кроме того, пассажирская модификация нового Caddy дополнительно

оснащается боковыми подушками и шторками безопасности.

По утверждению специалистов VW, около 22% аварий, сопряженных с травмами пассажиров, связано со столкновением с несколькими препятствиями. Для минимизации последствий подобных аварий новый Caddy уже в стандартной комплектации оснащается высоко оцененной во всем мире системой аварийного торможения. В случае столкновения система автоматически инициирует торможение, если водитель не может сделать это сам.

Кроме того, на заказ доступен адаптивный круиз-контроль. Он действует на скоростях от 0 до 160 км/ч (для версии с коробкой передач DSG) или от 30 до 160 км/ч (для версии с механической КП) и использует радарный датчик, контролирующий дистанцию до движущихся впереди автомобилей, а также их скорость.

При оснащении автомобиля KIT DSG адаптивный круиз-контроль способен замедлять автомобиль до полной остановки, например в дорожных заторах.

Предлагаемый в качестве опции парковочный автопилот Park Assist способен осуществить самостоятельную параллельную парковку, а также парковку под прямым углом к проезжей части.

Все это множество электронных помощников перекочевало на Caddy из легковой линейки моделей Volkswagen AG. Однако, за редким исключением, в России мы их не увидим. Нет, заказать их можно, но, как показывает практика, наши перевозчики предпочитают закупать VW Caddy в самых простых комплектациях.

Как ни странно, но до сих пор самым распространенным в России остается бензиновый короткобаз-

ный Caddy в самой простой комплектации. Это тем более странно, что на флитовые продажи приходится всего около половины всех проданных автомобилей. Крупнейшие заказчики — «Почта России» (несколько тысяч автомобилей) и интернет-магазин Lamoda (около 500 машин). И здесь экономии еще можно как-то оправдать, но почему на себе экономят частники, покупающие Caddy?

Пока еще на новых Caddy никто, кроме заводских испытателей, не ездил, однако можно предположить, что он поедет не хуже, чем машины предыдущего поколения. После долгих дискуссий удалось выяснить, что никаких изменений в подвеске нет: спереди те же стойки (пружины и амортизаторы), сзади рессоры. Та же история и с рулевым управлением.

Правда в кулуарах удалось выяснить, что сначала создание четвертого поколения VW Caddy планировалось на новой платформе (на которой построен новый VW Golf), но решили обойтись малой кровью. И совсем новая машина появится позже.

Volkswagen Caddy — один из самых успешных автомобилей в линейке концерна. По всему миру уже разошлось более 1,5 млн этих каблучков. И это лишь подтверждает, насколько удачной получилась модель. Стоит ли кардинально что-то менять?

Так что вопрос о том, какого поколения новый VW Caddy, не столь уж важен, хотя корректнее было бы назвать его поколением «три плюс».

Приблизительно такая же ситуация уже была в истории Volkswagen AG с кузовными в России машинами VW Passat B3/B4.

Остается лишь сообщить, что продажи Caddy нового поколения в Германии стартуют в конце июня и цена уже определена (от £13,8 тыс.).

В России машины появятся ближе к осени, а ценовая политика определится в июне, тогда же можно будет и заказать новый Volkswagen Caddy.

Текст и фото Максим Сергеев

Зимняя Scania

— оборудование —

Зимние условия эксплуатации считаются самыми суровыми во всем мире. В России зима длится полгода — понятно, что наши перевозчики заинтересованы в машинах, подготовленных именно для таких условий. Компания Scania показала свою зимнюю линейку в Норвегии.

Норвежцы предпочитают приобретать грузовики с самыми мощными двигателями и в самых богатых комплектациях. Это оправданно: Норвегия — страна с самым большим доходом на душу населения в мире, они могут позволить себе покупать дорогую технику, а гористая местность и снежные зимы подсказывают, что оптимальной конфигурацией грузовика будут три оси и двигатель помощнее.

Разумеется, самое пристальное внимание здесь уделяется именно снегооборочной технике. Из 17 представленных на тест машин 2 были со снегоотвалами.

И можно было попробовать их в работе.

В обычной жизни Scania R580 6x4 используется в комбинации с прицепом. Полная масса автопоезда может достигать 50 тонн. Передняя ось тягача рассчитана на нагрузку 9 тонн, задняя тележка из двух мостов со ступичными редукторами — на 21 тонну.

Со снегоотвалом машина выглядит исключительно эффектно — особенно когда она идет по трассе, отбрасывая на обочину мощный снежный шлейф.

Компания Scania заслуженно гордится созданием первого в мире двигателя V8, выполняющего требования «Евро-6», и на этой машине он развивает 580 л. с. и 2950 Нм.

Список дополнительного оборудования кроме снегоотвала включает в себя дополнительную светотехнику, пульт управления скребком и камеру, позволяющую контролировать положение скребка.

Пульт управления — некая помесь компьютерной мыши и джойстика. Перевод из транспортного положения в рабочее двумя движениями: одной кнопкой разблокируем привод, а наклонном джойстика опускаем снегоотвал на поверхность. Все, можно выезжать.

Рабочая скорость — 35–40 км/ч, при этом главное — не вывалиться из зеленой зоны тахометра, а все остальное сделает автоматизированная трансмиссия ScaniaOpticruise с режимом работы в условиях бездорожья. Замедляющей снегоборщичку Scania R580 помогает ретардер, развивающий до 4100 Нм тормозяз-



Компания Scania заслуженно гордится созданием первого в мире двигателя V8, отвечающего требованиям стандарта «Евро-6»

щего момента. Рабочими тормозами пользоваться только для окончательной остановки.

Интересно то, что этот грузовик не издлеие «кустарей-энтузиастов», а комплектная машина. Снегооборочным оборудованием компании Overgaasen ее оснащают по вашему заказу на сборочном предприятии Scania.

Такие машины весьма и весьма актуальны в наших условиях эксплуатации.

А вот сверхдлинные «скандинавские сцепки» длиной 25,25 м — это пока мечта наших перевозчиков.

Таких монстров можно встретить только в Скандинавии: только здесь и пока в качестве эксперимента разрешена эксплуатация 60-тонных автопоездов длиной 15,25 м.

Флагманский R 730 Topline — седельный тягач в типовом исполнении. 16,4-литровый двигатель Scania V8 выдает 730 л. с. мощности и 3500 Нм крутящего момента. 12-ступенчатая автоматизированная трансмиссия с двумя ползучими передатками ScaniaOpticruise.

Передняя ось рассчитана на нагрузку 9 тонн. Сзади тележка из двух

мостов с одноступенчатыми редукторами грузоподъемностью 19 тонн. В паре с тягачом работает модульный прицеп Schmitz.

С точки зрения эргономики рабочего пространства Scania уже много лет выступает на лидирующих позициях. До 2011 года у нее и вовсе не было конкурентов, но с обновлением модельного ряда «европейской семерки» ситуация изменилась, но некардинально. Грузовики Scania по-прежнему весьма удобны и комфортны.

Главное впечатление от вожделения этого монстра: это просто. Да-да, водить такой длиннющий автопоезд несложно — естественно, надо смотреть в зеркала и очень аккуратно проходить кольцевые развязки, но в остальном ничего особенного от водителя не требуется... Пока не стал маневрировать задним ходом. Скажу сразу: у меня не получилось. Однако инструктор меня успокоил: полгода тренировок — и будешь парковаться как на легковушке.

Естественно, расход топлива довольно высок, но и увеличение количества груза впечатляющее. В скромной по размерам Скандинавии такие машины уже доказали свою привлекательность, что уж говорить о наших просторах.

Следующей машиной стал лесовозный автопоезд.

Лесовозная тематика в нашей стране не теряет актуальности, более того, некоторые компании умудряются и в кризис развиваться и закупать новую технику. Им, безусловно, понравится лесовоз Scania R520. Традиционно для сложных условий эксплуатации двигатель V8 (520 л. с., 2700 Нм).

Спереди параболические рессоры, сзади пневматическая подвеска. Максимальная полная нагрузка на переднюю ось достигает 9 тонн, задняя ведущая тележка рассчитана на 21 тонну. Мощный двигатель без труда приводит в движение автопоезд полной массой не менее 60 тонн, а для торможения используются дисковые тормоза.

Автомобиль был модифицирован по длине, чтобы получить возможность перевозить максимально допустимый шведским законодательством объем леса. Поставку надстройки выполнила компания Alusag из Финляндии, а ее монтаж — компания Hjelms из Швеции. Автомобиль также оснащен craneм для погрузки леса производства Epsilon.

Водитель лесовоза должен быть серьезным профессионалом: мало того, что полная масса автопоезда — 60 тонн, так еще и водить его придется по технологическим грунтовым дорогам. И тут надо не только

смотреть в оба, но буквально чувствовать небольшие неровности. Нередки случаи, когда на сложном рельефе тяжелый прицеп заваливал автопоезд или ломал дышло.

У нас такие машины пользуются немаленькой популярностью, и, как показывает практика, лесозаготовители не скупятся на качественную и эффективную технику.

Ну и традиционен для нас интерес к полноприводным машинам. Полноприводный грузовик G 370 6x6, предназначенный для езды по труднопроходимой местности или сложным поверхностям, подарил массу позитива: на нем можно было прокатиться по склону горы и бороздить снежную целину.

Стандартная спальная кабина серии G отличается от топовых более скромным внутренним пространством, однако это может стать и преимуществом: такая кабина быстрее прогревается в мороз. Рядная шестерка объемом 13 л (370 л. с., 1900 Нм) трудится в содружестве с автоматом Allison A67R и позволяет просто выбрать направление. Ну а если засянешь, то выручит механическая лебедка. Этот многофункциональный грузовик в качестве надстройки получил крюковой подъемник шведской компании HIAV. Передняя ось рассчитана на нагрузку 8,5 тонны, задняя тележка из двух мостов в состоянии поднятия 26 тонн.

В Скандинавии подобные машины закупают энергетические компании — возможно, и нашим нефтяникам стоит присмотреться?

Интересно, что в Норвегии все машины вне зависимости от типа привода обязательно возят с собой цепи — это требование законодательства: любой грузовик, передвигающийся по Норвегии, должен быть ими оборудован — без них в горах на обледенелых подъемах не обойтись.

До сих пор мы говорили о машинах, к которым наши перевозчики пока присматриваются, а вот полноприводные пожарные Scania уже трудятся в российских аэропортах.

Эти машины мало кто видит живьем: они несут свою службу в аэропортах и должны по первому требованию максимально быстро добраться до места, где возник пожар.

В Норвегии удалось прокатиться на двухосной версии Scania P 480 4x4 (в наших аэропортах работают трехосные пожарные машины).

Шасси, на котором строят такие машины, используется усиленное, от армейских версий.

Максимальную маневренность обеспечивает рядный двигатель с

шестью цилиндрами объемом 13 л и мощностью 480 л. с. в комбинации с коробкой передач Allison и полным приводом. В двухрядной кабине Scania CP 28 хватит места для расчета из пяти (два плюс три) человек.

Надстройка производства Rosenbauer была поставлена компанией EgenesBrannteknikk AS из Норвегии. Цистерна для воды вмещает 2850 л, а бак для пенообразователя — 100 л жидкости. Насос Rosenbauer может работать в режимах нормального и высокого давления с максимальной подачей 3500 л/мин, выбрасывая пенную струю на 50 м!

Ощущения от этого автомобиля: один сплошной адреналин. Разгон до 100 км/ч занимает не более 12–15 с, а максимальная скорость — 125 км/ч! Когда на полной скорости, завывая сиреной и заливая все вокруг светом мигалок, машина пронесется мимо — ощущения не для слабонервных. Внутри еще веселее: с управляемостью все хорошо, но надо помнить, что законы физики пока никто не отменял и входить в поворот на машине с высоким центром масс надо с осторожностью.

В заключение хотелось бы порассуждать о перспективах «скандинавских» версий Scania на нашем рынке.

Кризис. Курс валюты непредсказуем. Сколько будут стоить такие машины в России, сказать довольно сложно, но они и до кризиса были весьма недешевы. Наши перевозчики машины в таких дорогих комплектациях стараются не покупать. Однако нарасталась определенная тенденция: люди стали считать деньги. И вот тут выяснилось, что зачастую узкоспециализированная техника гораздо эффективнее универсальной.

Второй момент заключается в том, что кризис — время для расширения бизнеса и захвата большого сегмента в своей нише. И серьезные перевозчики уже просчитали, что эффективность специальной техники — существенное преимущество и, как это ни парадоксально звучит, более дорогие машины оказываются экономически выгоднее универсальных. Так что вероятность появления в России подобных версий достаточно велика. А зная любовь наших перевозчиков к технике шведских производителей, можно смело предположить, что грузовики Scania займут одну из лидирующих позиций среди машин в зимней комплектации.

Текст и фото Максим Сергеев