

коммерческий транспорт

Приз в 100 тысяч евро

Конкурс «Молодой водитель грузовика» компания Scania проводит в пятый раз по всему миру. Два года отборочных туров, финалы во всех европейских столицах. Суперфинал в Швеции, где собрались 26 лучших водителей Европы. Победителю достается настоящий грузовик — седельный тягач Scania Streamline R490 Topline.

— конкуренты —

Россия принимала участие в конкурсе второй раз. В 2012 году победитель российского финала Дмитрий Семенов занял второе место. И если в первый раз мы были новичками, то в нынешнем году Россия среди фаворитов. Все серьезно, без скидок на лица и прошлые заслуги. Нашу страну на европейском финале ScaniaYETD-2015 представляет Сергей Титкин. У него 15 лет стажа вождения автопоезда, и он уже доказал, что лучший водитель России, но и остальные 25 водителей лучшие.

Дело осложнялось еще и переносом сроков. Вообще-то суперфинал должен был проводиться в сентябре 2014 года. К этому времени все было готово. Определили региональных победителей во всех странах. Но экономическая и политическая обстановка в мире заставила перенести суперфинал на конец апреля 2015 года.

Кто-то из участников успел перегореть, кто-то, наоборот, сумел мобилизоваться. И вот субботним днем 25 апреля в Седертелье (Швеция) на пресс-конференцию вышли 26 претендентов.

10 тыс. болельщиков, национальные флаги, речевки, плакаты, норги в рогатых шлемах, французы в цветных шляпах, итальянцы в футболках из национального флага, оран-

жевые пятна болельщиков из Нидерландов и наши в буденовках.

Жены, дети, коллеги, спонсоры, организаторы... В общем — Вавилон.

В первый день соревнований Сергей показал хорошие результаты в упражнениях «Экономичное и безопасное вождение» и «Оказание первой помощи». Всем участникам нужно было пройти квалификационный раунд с такими испытаниями, как проверка перед рейсом, крепление груза, оказание первой помощи, экономичное и безопасное вождение по дорогам общего пользования, задание на проверку знаний, а также проверка того, как влияет утомляемость водителя на управление автомобилем.

К вечеру первого дня болельщики срывали голоса и нервничали больше, чем конкурсанты.

И вот результаты первого дня — поздравления, крики радости, досада разочарований...

На следующий день еще одно задание на маневрирование комбо с заездом в гараж. Сергей прошел в следующий тур. Из 26 участников были отобраны 18 лучших, среди которых был российский представитель.

Второй день выдался облачным и ветреным, но зрителей стало еще больше. На трибунах волнение не меньшее, чем на футбольных матчах мирового уровня.



Конкурс «Молодой водитель грузовика» является одной из основных частей глобального проекта продвижения ответственного и безопасного вождения

Сегодня самые зрелищные упражнения: «Безопасное маневрирование» и традиционное задание «Свергни короля». В обоих упражнениях надо было показать не только умение управлять тяжелым автопое-

здом, но и знание европейских норм безопасности. Надо точно помнить, как и в какой последовательности расставить конусы при ДТП, какую территорию оградить, когда надевать светоотражающий жилет, а когда звонить в службу спасения.

Понятно, что водители из Восточной Европы при маневрировании показывали очень хорошие результаты: им было проще — они привы-

кли к тому, что иногда приходится по несколько сотен метров маневрировать задним ходом на не приспособленных для разгрузки складах. В то время как водители из Западной Европы, привыкшие к современным терминалам с продуманной логистикой, в маневрировании не так сильны. Однако если бы дело было только в маневрировании... Но вот на очередности действий наш парень и срезался. Плюс подвело слабое знание английского языка. Когда корректирующие команды идут по-английски, то теряешь время на понимание того, что от тебя требуется... И до самого последнего упражнения Сергей Титкин не дошел.

Когда наступило время конкурса «Супер Z», последнего испытания, побороться за главный приз смогли только три конкурсанта — Патрик Шильдманн из Германии и следующие за ним Томас Кньюсель из Швейцарии и Ларс Сондергард из Дании.

А победителем стал Ларс Сондергард, участвующий в конкурсе во второй раз и уже ранее достигавший финала. Он сумел обойти 25 других талантливых мастеров водительского дела со всей Европы.

«Я до сих пор не могу поверить в свою победу — конкуренция была очень жесткой», — делится своими впечатлениями Ларс. И по опрашенному виду победителя, сидящего в кабине призового грузовика, было понятно, что парень не врет.

Конкурс завершился, победитель забрал ключи от новенького грузовика Scania. Те, кому повезло меньше, отправились домой готовиться к следующему конкурсу.

Самое время задать вопрос: а зачем все это организаторам? Зачем компания Scania AB тратит немалые силы и средства, проводя конкурс

каждые два года, начиная с 2003-го? Ведь только в этот раз в общей сложности в соревнованиях «Молодой водитель грузовика», проводимых Scania, приняло участие более 22 тыс. представителей этой профессии в возрасте до 35 лет из 26 европейских стран.

Конкурс «Молодой водитель грузовика» является одной из основных частей глобального проекта продвижения ответственного и безопасного вождения, инициированного Scania в 2003 году. Подчеркивая важную роль водителя в практике безопасного движения, Scania также стремится привлечь в эту профессию молодежь.

Ни для кого не секрет, что водитель — это самый важный фактор в сфере перевозок тяжелым транспортом. Разумеется, техника и инфраструктура тоже имеют существенное значение, но управление автомобилем, обеспечивающее экономию топлива и безопасность на дороге, — это прежде всего вопрос поведения человека. Благодаря конкурсу YETD Scania вносит вклад в повышение статуса профессиональных водителей, подчеркивая их важность для прибыльности перевозчиков, безопасности дорожного движения и уменьшения воздействия на окружающую среду. Поддержку конкурсу «Молодой водитель грузовика» оказывают Европейская комиссия и Международный союз автомобильного транспорта. В качестве спонсоров выступают компании Michelin и Volkswagen. Scania проводит аналогичные соревнования в Латинской Америке, Африке и Азии. В 2014–2015 годах в них суммарно приняло участие рекордное число водителей — около 100 тыс. человек по всему миру.

Максим Сергеев

Промежуточный вариант



— новинка —

Peugeot Expert продается в России не так давно, но уже успел завоевать доверие и популярность у покупателей. Если рассматривать не только стоимость автомобиля, этот малотоннажник составляет серьезную конкуренцию продукции других производителей.

История Expert как модели насчитывает почти 20 лет. Своим рождением он обязан совместному проекту PSA и Fiat по созданию целой гаммы минивэнов и LCV на одной платформе. В результате на свет божий появились легковые Peugeot 806, Citroen Evasion, Fiat Ulysse, Lancia Zeta и соплатформенные LCV Peugeot Expert, Citroen Jumpy и Fiat Scudo. Производством первых началось весной 1994 года, вторых — летом 1995-го на заводе Sevel Nord во Франции (не путать с предприятием Sevel Sud в Италии, на котором выпускают Fiat Ducato, Peugeot Boxer и Citroen Jumper). В 2004-м первое поколение франко-итальянских «коммерсантов» подверглось модернизации, в ходе которой малотоннажникам не только освежили внешность, но и повысили грузоподъемность с 900 кг до тонны. Появление второго поколения Expert/Jumpy/Scudo, завоевавшего, кстати, европейский титул Van Of the Year-2008, датируется 2007 годом. Очередной рестайлинг последовал в 2012-м — вот с этими машинами мы и имеем дело.

До прошлого года французы и не помышляли поставлять сюда Expert, довольствуясь фургонами Boxer (объ-

ем кузова 8–17 куб. м, грузоподъемность 980–1920 кг) и «каблучками» Partner (3,3–4,1 куб. м, до 800 кг), хотя ниша между ними и пустовала. Сегодня в линейке «коммерсантов» французской компании Expert занимает промежуточное положение между Boxer и Partner. Грузовая версия Expert VU представлена в трех типах кузова, различающихся величиной колесной базы и, соответственно, длиной — 4,80 м и 5,13 м, а также высотой — 1,94 м и 2,28 м. Объем грузового отделения — 5,6 куб. м и 7 куб. м, грузоподъемность — 988 кг и 1188 кг. Пассажирский Expert Терее доступен только в длиннобазном варианте с «низкой» крышей (комплектация Allure — пять сидений в базовом варианте, комплектация Active — девять сидений).

Передняя подвеска у автомобиля независимая со стойками типа «Макферсон» и стабилизатором поперечной устойчивости, задняя — полунезависимая U-образная с тягой Панара. У длиннобазных версий Expert дисковые тормоза на всех колесах, а короткобазный вариант с низкой крышей сзади довольствуется барабанными.

В базовое оснащение адаптированных для России Peugeot Expert входят: автоматический послеслужевой догреватель двигателя (электронный, установленный в системе охлаждения), полноразмерная запаска, зеркала заднего вида с электроприводом и обогревом, розетка на 12 В в передней части кабины, боковые молдинги черного цвета, топливный бак емкостью 80 л и увеличенный до 168 мм минимальный клиренс.

Александр Солнцев

Комплектация и цены Peugeot Expert Tepee (дизельный, 1,6 л, 90 л. с., МКП5 — от 1 434 000 руб.)				
Параметры	1,6 л, 90 л. с., 5МКПП	2,0 л, 120 л. с., 6МКПП	2,0 л, 163 л. с., 6АКПП	
Расход топлива	6,9	7,5	7,6	
Выбросы	182	198	199	
Рабочий объем (куб. см)	1560	1997	1997	
Мощность	90	120	163	
Максимальная мощность (л. с. при об/мин)	90 при 4000	120 при 4000	163 при 3750	
Максимальная скорость (км/ч)	145	160	170	
Время разгона 0–100 км/ч (с)	17,7	14,7	12	

Оружие завоевания

— тест-драйв —

По скоростному профилированному кольцу полигона, рассчитанному на скорости до 300 км/ч, идет поток автомобилей, примерно такой же, как на загруженной российской трассе. Такому зрелищу позавидует Формула 1 — там обгоны редкость, а здесь — постоянно, и при этом на трассе машины всех классов: спортивные купе, представительские лимузины, внедорожники, автобусы и магистральные грузовики. В одном из этих магистральных — DongFeng KX — и ваш покорный слуга.

Когда-нибудь, во вполне обозримом будущем, весь мир будет ездить на китайских грузовиках. Почему? Да потому, что никому не угнаться за темпами развития Китая. В середине 2000-х годов качество китайской техники было ужасающим, но все стремительно меняется. К тому же Китай — это одна большая стройка. Строят такими ударными темпами, что всем остальным и не снилось, наверное именно так строили у нас в годы первых пятилеток. Строят сразу всё: дороги, мосты, города и заводы. Кажется, что все время находишься на стройке, куда бы ты ни пошел.

Первое, что встречает на дальних подступах к сборочному предприятию DongFeng — огромные бетонированные площадки, уставленные грузовиками. По самым скромным подсчетам, их здесь около семи тысяч. Чтобы был понятен масштаб, напомним, что отечественный КамАЗ в этом году обещает выпустить 27–29 тыс. грузовиков. Всего! Так откуда здесь столько грузовиков DongFeng? А это площадка готовой продукции. Оказывается, в этом году завод в небольшом городе Шянье (население 600 тыс.) выпустит 107 000 грузовых автомобилей массой более 8 тонн! И это еще завод работает с неполной загрузкой: производственные мощности рассчитаны на 180 тыс. грузовиков в год.

Сборочное предприятие недавно полностью переоборудовали. Чистота в цехах такая, что и не снилась многим европейским заводам, через каждые 20–30 м площадки для отдыха с живыми растениями, во дворе пруд с утками. Рабочие на конвейере в светло-серой чистой униформе. В цехах светло и довольно тихо.

Сегодня DongFeng Trucks — крупнейший производитель грузовиков в Китае, его продукция занимает 14% местного рынка. Китайский внутренний рынок потребляет ежегодно 740 тыс. грузовиков! В 2012 году было объявлено о создании совместного предприятия DongFeng и Volvo Trucks, и в прошлом году слияние завершилось. Сейчас доли в СП распределены в соотношении 55% у китайцев и 45% у шведов. Вкладом Volvo в СП стали технологии и маркетинг, вкладом DongFeng — производственные мощности.

Главная задача, стоящая сегодня перед DongFeng, — повышение качества и выход на европейский уровень во всем, начиная с требований безопасности, инженерии и системы продаж и сервиса. А в перспективе — «выход на мировой рынок, закрепление на нем и его завоевание, так же как было и здесь, в Китае», — это слова Хуан Гана, президента DongFeng Trucks, и что-то мне подсказывает, что так и будет...

Так чем же китайцы намерены завоевать весь мир? Вот он DongFeng KX, представитель новой китайской волны. В Европе машина была представлена год назад, на выставке IAA 2014 в Ганновере. И уже тогда мировые производители были озадачены качеством и инженерной проработкой конструкции.

Первое, что бросается в глаза, — колесная формула 6Х4. Если не брать в расчет КамАЗ, то трехос-



Сегодня DongFeng Trucks — крупнейший производитель грузовиков в Китае и занимает 14% местного рынка. Всего китайский внутренний рынок потребляет ежегодно 740 тыс. грузовиков!

ные тягачи в Европе редкость, они занимают очень узкий сегмент — не более 3–5% всего автопарка магистральных перевозок. Другое дело Америка, там как раз все наоборот. А европейские магистральники двухосные с колесной формулой 4х2.

Тщательно оглядываем и простукиваем машину снаружи. Вполне приемлемый дизайн, светодиодная оптика, качество окраски и сборки на очень высоком уровне.

Поднимаем кабину, под ней 13-литровый дизель Cummins, выдающий 450–520 л. с. Он выпущен на совместном предприятии в Китае. Вас это смущает? А где выпущены ваш смартфон и компьютер?

За двигателем — автоматизированная 14-ступенчатая трансмиссия ZF AS-tronic. Дальше — вольвовский ретардер и свои мосты. Передняя подвеска рессорная, задняя — пневматическая.

Опускаем кабину и забираемся внутрь. Проступываем, простукиваем, принимаемся — и снова не к чему придраться: нормальный (хотя и жестковатый) пластик, нормально подогнанные детали, на месте саморезы — ничего не скрипит и не отваливается.

Руль регулируется в двух плоскостях, сиденье с семью регулировками, пневмомоховской и встроенным ремнем безопасности. Запасы регулировок хватает всем, и это не может не радовать, а то в моей жизни был случай, когда лет десять назад я был вынужден отказаться от тест-драйва китайского развозного фургона по самой банальной причине: я в нем не помещался.

Внутренняя высота кабины вполне позволяет перебраться в полный рост, над лобовым стеклом три вместительных ящика. За спинкой водительского кресла два спальных места с нормальными матрасами. Вполне европейский уровень.

Усаживаемся и запускаем двигатель, трогаемся с места.

Двигатель уверенно разгоняет полностью загруженный автопоезд (55 тонн) до максимально разрешенных в Китае 100 км/ч. Внутри кабины ни шума, ни тряски и снова ничего не скрипит и не отваливается. Очень достойное качество, и если брать за ориентир тягачи Volvo, то DongFeng KX им не про-

игрывает почти ни в чем, за исключением, быть может, только пластика передней панели.

Естественно, остаются вопросы, касающиеся долговечности, поставки запчастей и наличия фирменных сервисных станций. И здесь как раз главные приоритеты компании. В продолжение всей китайской командировки нам все время рассказывали о «повышении качества» и «европейской системе ведения бизнеса» — представители DongFeng повторяли эти слова как заклинание. Почему? Да потому, что в Китае иная система ценностей. Там грузовик рассчитан на работу в течение шести лет, а гарантийный срок и вовсе полгода! Неудивительно, что увидеть на китайских дорогах те грузовики, что поставались к нам десять лет назад, нам не удалось: их нет, они отработали свое, и их списали.

Но сейчас стоит задача завоевания мирового рынка, а консервативный европейский перевозчик привык оперировать другими категориями и сроками.

Наше сближение с Китаем и эра больших строек (большинство из которых, такие как скоростная железная дорога Москва—Пекин и трубопровод «Сила Сибири»), будут финансироваться именно китайской стороной! Обещают огромный рынок всей экономике Евразии, и китайцы не упустят шанса продвинуть свою технику на наш рынок.

Машины начнут поступать к нам в следующем году, и дело вовсе не в том, что их не хватает. Российский импортер компания VN DongFeng способна уже сегодня завалить рынок новыми машинами, и уже сейчас есть пять сервисных центров, где можно обслужить грузовики DongFeng. Однако с 1 января 2016 года в России вступают в силу требования «Евро-5» к выбросам, и сейчас на заводе DongFeng работают именно над такими двигателями.

Спрос на трехосные модели в России невелик, но одновременно с трехосной моделью на политоне был и двухосный вариант (правда, почему-то с механической коробкой) — поехать на нем не дали, но машина такая есть и сейчас доводится на политоне. Понятно, что о ценах говорить пока рано, но отвечая на вопрос о позиционировании, вице-президент DongFeng Trucks Жан-Ноэль Тено (пришедший из Volvo Trucks) сказал следующее: «Мы собираемся завоевывать рынок не низкой ценой, а высоким качеством. Что же касается других китайских производителей, то мы не считаем их конкурентами. До нашего уровня им далеко».

Максим Сергеев