

# ВЕДОМЫЙ ИЗ КОСМОСА

Электроника и моторы обновленного тягача Mercedes-Benz Actros MP4 | Производство Вёрт (Германия) | В России с 2016 года | Цена не определена | Автор Даниил Минаев | Фото автора

Actros четвертого поколения увидел свет осенью 2011 года – и теперь пришла пора модернизации. Она затронула силовую линию и бортовую электронику. Прокатиться на обновленном тягаче мне довелось в Словении – прошел 350 километров по автобанам, горным серпантинам и второстепенным дорожкам побережья Адриатики.

## РЫНОЧНЫЕ ИНТРИГИ

Mercedes-Benz Actros MP4 стал первенцем новой гаммы грузовиков: вслед за ним пошли строительные машины Agocs, развозные среднетоннажники Antos и многоцелевое

семейство «каблуков» Citan. Раньше этих моделей не было.

Поначалу Actros MP4 предлагали исключительно с двигателями стандарта Евро-6 и только для европейского рынка. Причем Actros третьего поколения (его собирают и в Набережных Челнах) оставили на конвейере. Минувшей осенью на выставке Комтранс было объявлено о старте российских продаж Actrosa MP4, но в исполнении Евро-5, – они начнутся в 2016 году. А тем временем мощные, экологические и экономические показатели флагманского грузовика для Европы продолжают наращивать.

## СИЛОВАЯ ЛИНИЯ

В отличие от Actrosов прежних поколений, у версии MP4 нет V-образных моторов. Новый дизель OM 471 – рядная «шестерка» объемом 12,8 литра – заменяет двигатель V8 OM 502 и тоже является представителем семейства BlueEfficiency Power. Это моторы с аккумуляторной системой впрыска, но более современной, чем обычный Common Rail, – с сажевым фильтром, рециркуляцией отработавших газов, впрыском раствора AdBlue и каталитическим нейтрализатором. Стальные поршни – с полимерным покрытием. В головке два распределителя – такая схема применялась прежде лишь на небольших дизелях. А пневмокомпрессор, насос ГУРа и водяной насос благодаря различным электромагнитным муфтам имеют возможность трудиться вполсилы или автоматически отключаться. Хотя «на стакан», но уменьшают расход топлива.

Для грузовиков и автобусов предлагается шестнадцать вариантов форсировки OM 471. Для Actrosa выделен диапазон от 421 до 530 л.с., с моментом от 2100 до 2600 Н·м.

Топливная система и форма камеры сгорания адаптированы к характеристикам различных вариантов двигателя. Давление в рампе выросло с 900 до 1100 бар,





Компактные и более легкие рядные шестицилиндровые дизели постепенно приходят на смену V-образным «восьмеркам».



Давление в рампе аккумуляторной системы впрыска – 1100 бар.



⚡ Нет нужды маяться с гидроподъемником, чтобы поднять кабину, – электропривод работает быстро и почти бесшумно.



⊕ Мультиплексная проводка высвободила пространство, упразднив множество толстых жгутов. Масляный щуп не предусмотрен – за уровнем следит компьютер.



Панель приборов своим дизайном и расположением некоторых кнопок переключается с легковыми Мерседесами.

в форсунках – с 2100 до 2300 бар. Эти и другие ухищрения позволили сократить расход топлива на 13%.

### УЗКИМИ ДОРОЖКАМИ

Словения – не Россия. Разграниченные световозвращающей разметкой полосы движения очень узкие – не более 2,7 метра. Обочины практически отсутствуют. Перекрестки – преимущественно с круговым движением. Пешеходы и велосипедисты, коих тут великое множество, не обращают внимания на проезжающий в угрожающей близости сорокатынный автопоезд. Соблюдая ПДД, местные по умолчанию считают, что и другие поступают так же, а потому чувствуют себя в безопасности. Поначалу я невольно принимал левее, чтобы не задеть очередного блуждающего «велосипеда», но система контроля полосы движения трещала левым динамиком акустической системы, а встречные большегрузы добавляли дискомфорта. Если же скрупулезно следовать

**Actros MP4 насыщен электронными системами, именно поэтому на его основе был создан тягач с функцией «автопилот»**

разметке, весь этот «миллиметраж» не напрягает – несмотря на маленькие боковые интервалы, я везде поместился и не «чокнулся» на узкой дуге зеркалами со встречными машинами. В этих условиях хорошо помогала автоматическая коробка передач PowerShift третьего поколения: с нею можно вообще не отвлекаться от дороги.

### КОНТРОЛЬ СВЫШЕ

Actros MP4 насыщен электронными системами. Именно поэтому на его основе был создан тягач с функцией «автопилот», который показали летом прошлого года. Например, автоматическая коробка передач и двигатель ориентируются на GPS-данные. Зная рельеф местности и все повороты, электроника подбирает оптимальную передачу, регулирует подачу топлива, поддерживает безопасную дистанцию до идущего впереди автомобиля и использует оптимальный способ торможения (задействуется рабочая тормозная система, или моторный замедлитель, или трансмиссионный ретардер). Интересно работает система рационального использования мощности и экономии топлива (Predictive Powertrain Control). Водитель задает скорость движения и пределы её колебаний; мне инструктор предложил установить 85 км/ч, плюс 3 км/ч на спуске и минус 7 км/ч в качестве нижнего предела. В режиме *Ecopot* удастся еще немного

снизить расход топлива на подъемах, избежав ненужных ускорений.

### ЭЛЕКТРОНИКА В ПРОБКЕ

Дорожные работы ограничивают движение и создают заторы не только в родном отечестве. Плетусь в правом ряду в плотной колонке на автобане в сторону Италии. Ноги топчут пол в такт заводному музыкальному треку, руки лишь для приличия держу на руле – и всё! Если не предполагается смена ряда, поворот или съезд на обочину, тягач обо всем позаботится сам. Он плавно трогается, набирает скорость и аккуратно замедляется в двух-трех метрах от кормы ползущего перед ним автомобиля. Справа оказался карман аварийной остановки, и немедля туда из левого ряда метнулась легковушка. Инстинктивно бью по тормозам, но электроника оказалась проворнее и своевременно затормозила автопоезд. Теперь нужно вновь включить систему – нажать кнопку на руле.

### ПРОГРЕССИВНЫЙ ИМИДЖ

Модернизированный Actros дружелюбен, но требователен к водителю. Нужно не только уметь работать рулем и педалями, но и находить общий язык с интерфейсом бортовой электроники. Придется быть более дисциплинированным, иначе многочисленные системы безопасности житья не дадут. Но всё



⬆ Приборы в глубоких колодцах не бликуют, информация считывается легко.

⬇ Сложный интерфейс и перегруженное меню с непривычки пугают.



⬆ Огромные зеркала хороши, но порой они создают большие мертвые зоны, в которых «спрячется» даже автомобиль.



это – из красивой западной жизни. А у нас Actros уровня Евро-5 появится позже и будет адресован в первую очередь международным перевозчикам. Причем обещают специальные российские цены. На этих машинах мы увидим большинство систем, протестированных на дорогах Словении. Хотя немцы говорят, что карты России, хранящиеся в памяти бортовой электроники, охватывают далеко не все зауральские территории, – значит, во всей красе современным системам помощи водителю не разгуляться.

ЭР

## И Знать всё

### Телематическая система

FleetBoard – штатное оснащение Actros четвертого поколения. Перед началом движения водитель активирует карту в специальном устройстве, после чего система собирает и обрабатывает в режиме реального времени информацию обо всех текущих параметрах автомобиля. Полученные сведения позволят проанализировать работу и автомобиля, и водителя. Наиболее востребованы данные о местонахождении грузовика, скорости движения и расходе топлива. В случае необходимости можно сделать диагностику и удалить ошибки из памяти ЭБУ. Данные хранятся в архиве или передаются по каналу GSM. Уровень профессионального мастерства водителя оценивают по нескольким параметрам – это количество разгонов и торможений, использование ретардера и других вспомогательных систем, средняя скорость движения и расход топлива.

