



MERCEDES-BENZ SPRINTER

Коммерческие автомобили Mercedes-Benz выбирают не только за престижность марки – чаще за надежность, которой они всегда славились. Оправдает ли надежды покупателей малотоннажник Sprinter последнего поколения?

Sprinter – один из самых массовых «коммерсантов» в общероссийском автопарке, эмблему с трехлучевой звездой у нас традиционно уважают. Но довольно высокие цены сдерживают объемы продаж новых автомобилей дилерами, поэтому большая часть машин попала в нашу страну со вторичного рынка Европы и представлена экземплярами выпуска начала 2000-х годов (см. таблицу данных аналитического агентства «Автостат»). Соотношение количества стоящих на учете машин по округам ожидаемо – покупатели

новых автомобилей сосредоточены в основном в насыщенном деньгами московском регионе. Занимающий второе место Петербург сильно отстает по машинам последних семи лет выпуска, зато может похвалиться большим количеством древних экземпляров старше 15 лет, от которых столица избавляется активнее.

Модификации

Основной вехой в истории малотоннажников марки Mercedes-Benz стала смена моделей в 2006 году – вместо прежней T1N образца 1995 года,

пережившей серьезное обновление в 2000-м (по заводской номенклатуре – в кузовах W 901–W 905), пошла в серию современная – NCV 3 (кузов W 906).

Mercedes-Benz Sprinter – автомобиль классической компоновки. Цельнометаллические фургоны выпускают с несущим кузовом, а шасси под надстройки собраны на лонжеронной раме с приваренными кабинами – трехместными однорядными или семиместными двухрядными. Большинство модификаций – заднеприводные, но по заказам покупателей собирают и версии с полным приводом.

В обозначении модели первая цифра указывает на условную полную массу в тоннах (у современных машин 200-серии она составляет



Полный привод редко кто заказывает. Но в провинции он пригодится



Бортовой Sprinter с двухрядной кабиной – тоже редкий гость в России



«Коротыш» с низкой крышей у нас чаще востребован как микроавтобус

МНЕНИЕ

НИКОЛАЙ СИДЕЛЕВ
директор «МАП №2 Автоколонна 1417», Коломна

– В нашем автопарке свыше сотни микроавтобусов Mercedes-Benz Sprinter, работающих в качестве маршрутных такси по городу и в пригородах. Среднегодовой пробег 60–70 тысяч километров. Первую партию машин этой модели мы приобрели еще в 2002 году – в виде подержанных грузовых фургонов и самостоятельно переоборудовали их в 18-местные автобусы. Впоследствии регулярно закупали новые, переоборудованные в заводских условиях – они постепенно вытеснили отечественные «ГАЗели». В последние несколько

лет покупаем 5-тонные 26-местные Mercedes-Benz Sprinter 515 CDI, но немалую часть парка по-прежнему составляют микроавтобусы предыдущего поколения в версии 413 CDI. Самые старые из них – 2005 года выпуска, максимальный пробег – 560 тыс. км. Некоторые, при пробеге 380–450 тыс. км, пережили капитальный ремонт двигателя. Кузова до сих пор в хорошем состоянии и требуют лишь периодических косметических ремонтов. Все ремонтные работы производим собственными силами – «МАП №2 Автоколонна 1417» имеет статус официального сервисного партнера Mercedes-Benz в России. После ряда экспериментов с применением запчастей

альтернативных производителей предпочитаем ставить оригинальные – как показала практика, ничего лучше их нет. Шины эксплуатировали моделей Continental Vanco, Michelin Agilis, Michelin AgilisAlpin, Bridgestone RD613 Steel, Matador MPS 320, MatadorMPS 520, KSH3 (Амтел) K192 и др. При эксплуатации летом хорошо себя показали Continental Vanco, Bridgestone RD613 Steel, Michelin Agilis, в зимних условиях лучшими оказались Michelin Agilis Alpin. В целом же Sprinter показал себя весьма надежным и долговечным автомобилем, затраты на его эксплуатацию сравнительно невелики, а рыночная цена при продаже подержанного достаточно высока.



С 2009 года на Sprinter пошел совершенно новый мотор OM 651

3 тонны), остальные две – на округленную мощность двигателя в лошадиных силах, поделенную на 10. Далее могут стоять буквы CDI (дизельный двигатель) либо NGT (газобензиновый на метане). Для чисто бензинового добавочных букв не предусмотрено. Модификации полной массой до 4,6 т включительно оснащены ведущими мостами с односкатными задними колесами и полуразгруженными полуосями, а 5-тонные – двускатными с полностью разгруженными. Задняя подвеска – зависимая на малолистовых рессорах, передняя – независимая рычажная на поперечной одно- или двухлучевой рессоре.

В гамме двигателей, идущих на комплектацию автомобилей Mercedes-Benz Sprinter, всегда при-

существовала пара-тройка бензиновых агрегатов – в основном для экспорта в страны, где есть их поклонники, пяти- или шестицилиндровые дизели объемом около трех литров – для любителей ломовой тяги, и, наконец, самые массовые дизельные «четверки» объемом слегка за два литра. Переломным для мерседесовских мотористов стал 2000 год, когда дизели, идущие на Sprinter, перевели с электронно-механического впрыска на систему Common Rail – это были двигатели OM 611 (2,2-литровый четырехцилиндровый) и OM 612 (2,7-литровый пятицилиндровый). Со стартом производства машин последнего поколения NCV 3 – в 2006 году – пошли моторы, отвечающие нормам Евро-4,



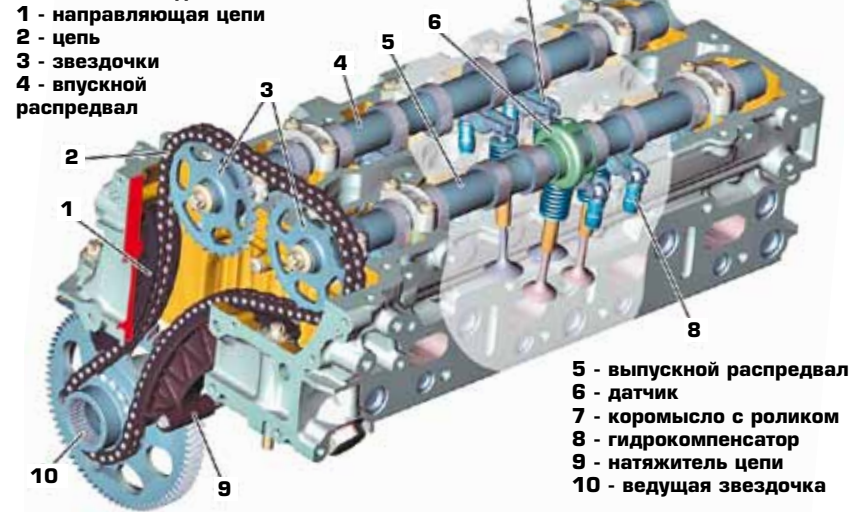
Газобензиновые моторы (сверху) в России редкость – все берут дизели

МНЕНИЕ

ДМИТРИЙ КУЛАКОВ
начальник отдела экспедирования
ООО «Аспект», Москва

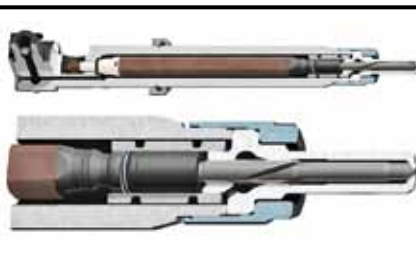
— Наша компания занимается малотоннажными автоперевозками по вызовам клиентов, основная марка транспорта — Mercedes-Benz. Помимо привлекаемых к работе автомобилей наших партнеров имеем и собственный автопарк. На сегодняшний день в нем три цельнометаллических фургона Sprinter выпуска 1998-2004 годов. Покупали их поддержанными с пробегами от 160 до 250 тыс. км: один был пригнан из Европы, а два — с нашего вторичного рынка. Выбрали самые компактные короткобазные модификации паспортной грузоподъемностью до 1 тонны — чтобы без пропуска въезжать в центр Москвы. Как показал многолетний опыт эксплуатации, Sprinter прошлого (с 4-цилиндровым турбонаддувным Common Rail-дизелем OM 611) и позапрошлого (с атмосферным 5-цилиндровым OM 602) поколений весьма надежны и долговечны. Несмотря на большие суммарные пробеги — от 285 до 465 тыс. км, — машины находятся в рабочем состоянии и пока не требуют крупных вложений средств. Заменяем в основном «расходные» детали. В отличном состоянии двигатели, коробки передач и ведущие мосты. Ни разу не меняли подшипники ступиц и элементы карданных передач. Неисправности возникают в основном мелкие. Так, на самой старшей машине 1998 года выпуска вышел из строя от коррозии подкапотный жгут электропроводки. Заменяли новым, и все стало нормально. Несколько раз меняли ремни привода генератора в комплекте с натяжным роликом — именно отказ последнего вызывает быстрый выход из строя ремня. В начале зимы, когда на заправках еще попадает летнее топливо, периодически бывают проблемы с пуском двигателей — на морозе от 20 градусов и ниже приходилось заводить их с буксира. Сцепление, несмотря на постоянную езду по московским пробкам, служит в среднем четыре года, пробегая до замены более 100 тыс. км. Шины ставим марки Nexen зимой и Bridgestone летом. Смешанный расход топлива составляет около 8,5 л/100 км, а при рейсах по подмосковным трассам — около 8 л/100 км. Обслуживаем и ремонтируем автомобили в недорогой частной мастерской у знакомого механика — он же подбирает нам неоригинальные запчасти проверенного качества.

Головка блока двигателя OM 651



и оснащенные сажевыми фильтрами. Наиболее распространенный четырехцилиндровый OM 646, представляя собой модернизированную версию старого мотора OM 611, сохранил тот же рабочий объем 2,145 л (размерность цилиндра 88x88,3 мм), а дизель-«ломовик», прибавив один цилиндр, стал V-образным модели OM 642 рабочим объемом 3 л. Каждый из моторов выпускали в не-

скольких настройках мощности (см. таблицы). Для автомобилей, официально поставляемых на российский рынок, двигатели всех моделей выпускали в исполнении Евро-3 — без сажевого фильтра. Появившаяся в гамме бензиновая 3,5-литровая «шестерка» мощностью 258 л.с. в паре с гидромеханическим «автоматом» на обычных коммерческих машинах не



На моторы OM 651 первого года выпуска ставили пьезофорсунки...

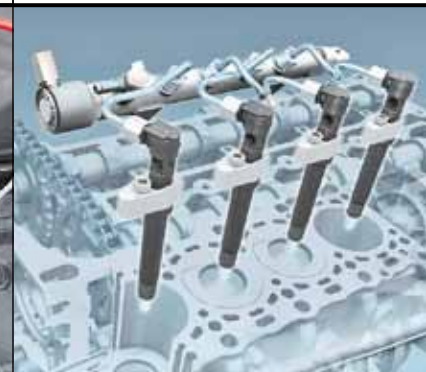
Технические характеристики*

Модель	Экологический класс	Рабочий объем, см³	Мощность, л.с. при 3800 об/мин	Крутящий момент, Н.м (об/мин)
OM 611 DE 22 LA	Евро-3	2148	82	200 (1400-2600)
OM 611 DE 22 LA	Евро-3	2148	109	270 (1400-2400)
OM 611 DE 22 LA	Евро-3	2148	129	300 (1600-2400)
OM 612 DE 27 LA	Евро-3	2685	156	330 (1400-2400)
OM 646 DE 22 LA	Евро-4	2148	88	220 (1600-2600)
OM 646 DE 22 LA	Евро-4	2148	95	250 (1400-2400)
OM 646 DE 22 LA	Евро-4	2148	109	280 (1600-2400)
OM 646 DE 22 LA	Евро-4	2148	129	305 (1200-2400)
OM 646 DE 22 LA	Евро-4 (для России — Евро-3)	2148	150	330 (1200-2400)
OM 642 DE 30 LA	Евро-4 (для России — Евро-3)	2987	184	400 (1600-2600)
OM 651 DE 22 LA	Евро-5	2143	95	250 (1400-240)
OM 651 DE 22 LA	Евро-5	2143	109	270 (1400-2400)
OM 651 DE 22 LA	Евро-5	2143	129	305 (1200-2400)
OM 651 DE 22 LA	Евро-5	2143	163	360 (1400-2400)
OM 651 DE 22 LA	Евро-3 (для России)	2143	150	330 (1400-2600)
OM 642 DE 30 LA	Евро-5	2987	190	440 (1600-2600)

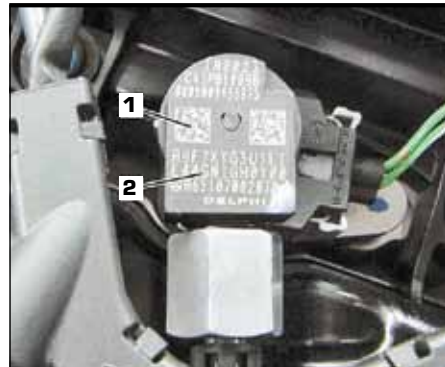
* дизельных Common Rail-двигателей автомобилей Mercedes-Benz Sprinter



Помимо ABS тормозов на Sprinter ставят и систему стабилизации



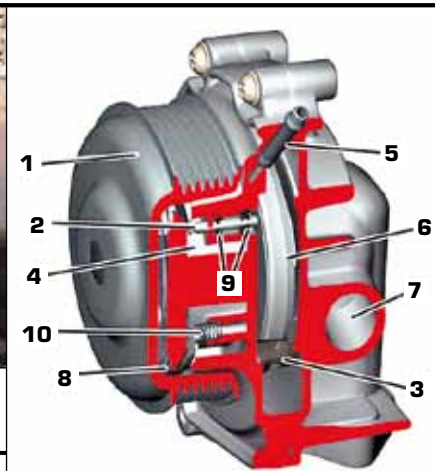
...которые имели неустраняемые дефекты и были упразднены



1 – двумерный матричный штрихкод
2 – 12С-код форсунки



На неухоженных моторах с большими пробегами появляются потеки масла



Отключаемая помпа мотора OM 651
1 – шкив, 2 – регулировочный шток,
3 – клапан, 4 – вакуумная камера,
5 – вакуумный патрубок, 6 – крыльчатка, 7 – отводной канал, 8 – диафрагма, 9 – уплотнения штока,
10 – возвратная пружина



Машины в кузове W 903 делали на совесть, и их не спешат продавать...



...а у нового W 906 образца 2006 года есть ряд проблемных узлов

востребована – разве что подойдет микроавтобусу в исполнении «офис на колесах».

С введением Евросоюзом с 1 сентября 2009 года норм Евро-5 двигатель OM 646 пошел только на машины для внешних рынков, включая Россию, а в Европе ему на смену создали совершенно новый длинноходный (83x99 мм) дизель OM 651 рабочим объемом 2,143 л. Вместо традиционной двухрядной цепи привода распредвалов, расположенной под передней крышкой мотора, применили комбинированный привод со стороны маховика – косозубыми шестернями на промежуточный вал, а с него – короткой однорядной цепочкой вверх, на две звездочки распредвалов в головке блока. Кроме того, «гитара» шестерен понадобилась для вращения в противоположные стороны двух балансировочных валов, снижающих вибрацию двигателя. Правда, из-за «лишних» зубчатых соединений возрос уровень шума двигателя, что особенно заметно при работе на холостом ходу. Шестицилиндровый мотор OM 642 заменять новым не стали – просто довели его до соответствия нормам Евро-5.

Практически все автомобили Mercedes-Benz Sprinter, находящиеся у российских перевозчиков, собраны в Германии на собственных заводах фирмы в Дюссельдорфе (цельнометаллические фургоны и микроавтобусы) и Людвигсфельде (шасси под бортовые кузова и спецфургоны). Место сборки зашифровано цифрой на 11-й позиции VIN-номера: в первом случае – 5, во втором – 9. Заводской номер кузова приведен на позициях 4, 5 и 6 – число от 901 до 905 указывает на Sprinter T1N первого и второго поколений выпущенных в 1995- 2006 годах, а 906 – на модель NCV 3 третьего поколения образца 2006 года. Код WMI на первых трех позициях VIN-номера всегда немецкий: WDB, WD2 или WD5 – вероятность попадания на наш рынок машин с аргентинского и китайского заводов крайне мала.

Сегодня на день стартует и российская сборка автомобилей Mercedes-Benz Sprinter в Нижнем Новгороде – совместный с немцами проект «Группы ГАЗ». Увы, это всего лишь реинкарнация уже позапрошлой модели – с узкими фарами, ведь одновременно

Парк Mercedes-Benz Sprinter на 01.01.2013 г.

	Всего	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	Нет данных
Россия	44934	1969	1976	1267	1390	4435	4365	3574	2341	2301	2230	2723	2910	2107	2156	2202	2478	2907	1580	23
СЗФО	13282	383	384	148	222	851	1053	860	827	750	658	784	930	730	848	957	1076	1080	740	1
ЦФО	18444	725	760	740	872	2329	1936	1871	911	931	940	1112	1168	777	732	705	703	847	375	10
СКФО	2026	58	59	36	39	134	168	99	127	114	140	157	147	124	117	126	142	158	81	0
ЮФО	4427	157	251	82	120	418	392	210	213	261	243	360	329	244	221	180	226	368	149	3
ПФО	4187	287	332	174	83	467	610	383	171	143	147	197	191	138	150	141	198	255	115	5
СФО	947	77	63	25	16	94	77	50	40	37	40	44	62	40	35	47	67	99	33	1
УФО	1532	262	115	56	34	139	123	97	46	62	62	68	81	52	49	45	61	91	86	3
ДФО	89	20	12	6	4	3	6	4	6	3	0	1	2	2	4	1	5	9	1	0

По данным аналитического агентства «Автостат»



Штампованные рычаги, амортизационные стойки и реечный рулевой механизм – типично «легковая» схема...

...в которой есть весьма нестандартный элемент – поперечная рессора. С 2006 года она из стеклопластика

в Европе представят переименованный Sprinter 2013 года. А Россия, уже привыкшая к роли младшего брата, будет еще лет пять донашивать штанишки старшего... Большому бизнесу это выгодно – как показывает опыт компаний ТагАЗ, «Соллерс» и др., коммерческий эффект от оживления «зомби» (в данном случае – на восьмой год после похоронов) всегда впечатляющий: дешевые легковушки народ сметает вместо «жигулей», а производство коммерческих «динозавров» в конечном итоге оплачивает государство в лице муниципальных автобусных парков, служб скорой помощи и прочих зависимых от решений чиновников структур. На объемы дилерских продаж современной модели Sprinter NCV 3 появление «старичка» из параллельного мира мелких частных и шоферов унитарных предприятий особо повлиять не должно – традиционные покупатели машин с трехлучевой звездой в его сторону даже не посмотрят.

Что ломается

Ностальгические вздохи: «Вот раньше были машины...» сегодня услышишь от владельцев техники почти любого назначения, и практически всех марок. В том числе и Mercedes-Benz, что, впрочем, немудрено – усиление конкуренции на рынке заставляет производителей экономить на всем и внедрять новые разработки в спешке, чтобы опередить соперников. В результате падает качество, но отнюдь не прибыль компаний, поскольку процесс деградации – всеобщий, а значит, потребитель, желающий купить что-либо «вечное», например, малотоннажный грузовик с ресурсом в миллион километров, просто физически не может достать такой. Ни за какие деньги. И он берет то, что есть.

В полной мере это почувствовали перевозчики, издавна доверявшие престижной штутгартской марке, после того как в очередной раз заменили старый Sprinter на новый – в 906-кузове. Кто-то в радостном нетерпении сделал это сра-

зу в 2006 году, как только модель NCV 3 появилась в продаже. Другие, раздраженно сетуя на то, что их Sprinter «все никак не начинает сыпаться – работает и работает» (мол, не списывать же абсолютно исправную машину!), наконец-то заменили его новым в последние год-два. Результат один и тот же – недоумение. Узлы и детали, служившие раньше годами и пылившиеся в единственном экземпляре на складах запчастей, вдруг стали чрезвычайно востребованными. Например, полуоси заднего моста. Или детали карданной передачи, жалоб на которую в Интернете – хоть отбавляй.

Странно – не было с карданами проблем ни на советских грузовиках, нет и сегодня на куда более дешевых, чем Sprinter, современных иномарках. Тонкостенная труба, вилки, крестовины – эту нехитрую конструкцию инженеры даже нашего вечно отстающего автопрома довели до совершенства еще лет во-



Первой выходит из строя задняя крестовина карданной передачи



Вибрация вызывает люфт в подшипниках хвостовика и течь сальника...



...зато задняя подвеска на малолистовых рессорах вполне надежна



В табличке на картере моста указано количество зубьев шестерен



Тросовый привод кулисы КП позволил разместить рычаг на торпедо



На W 906 батарея в салоне, а под капотом клемма для «прикуривания»

семьдесят назад. И вот, в начале XXI века немецкий автопром возвратил простейшую задачу передачи крутящего момента в стадию творческих мук и поиска приемлемых в плане долговечности технических решений. Состоящий из трех звеньев карданный вал, вибрируя, довольно быстро, за 30 тыс. км пробега, разбивает подвесные подшипники по 10 тыс. рублей за штуку. Затем, после 70-80 тыс. км, по той же причине выходят из строя подшипники крестовины. А они здесь фиксируются не стопорными кольцами, а кернением металла вилок. Официальные дилеры карданные шарниры не перебирают – предлагают заменить вал в сборе (одна часть – около 35 тыс. рублей, все три комплектом – втрое дороже). Кто-то покорно платит, а кто-то едет в специализированный карданный сервис для замены крестовин. Но хватает ремонта ненадолго, к тому же не везде вал хорошо отбалансируют. Кернить вилки карданов можно не бесконечно, а всего раза четыре. Потом вал идет в утиль. А может пойти туда гораздо раньше – крестовина нередко разбивает отверстия в вилках до

овала. Как результат длительной езды с вибрирующим карданом может появиться люфт в подшипниках ведущей шестерни редуктора заднего моста с последующим смещением пятна контакта в главной паре и появлением гула. Ремонт редуктор на 906-й машине невыгодно: запчасти безумно дороги. Поэтому чаще заказывают мост б/у в сборе.

Намучавшись с ремонтами карданов и заменами их на новые, владельцы дозревают до радикальной реконструкции карданной передачи. Множество мастерских и заводиков предлагают такие услуги, связанные либо с расточкой вилок под более крупные и недорогие крестовины от других автомобилей, либо сваркой карданов нужной длины из валов «ГАЗели» – с крестовинами, фиксируемыми стопорными кольцами. Обходится это примерно в полцены новой карданной передачи у «официала», и полностью устраняет проблему – при каждом ТО шарниры шприцуют, а раз в два-три года 300-рублевую крестовину можно и заменить. Самостоятельно, и минут за десять. Когда-то

Цены запчастей *		
Позиция	Цена оригинальной детали с НДС, рублей	Производитель/цена альтернативной детали с НДС, рублей
Фильтр воздушный (элемент)	1268	Mann-Hummel /537
Фильтр масляный	622	Mann-Hummel /203
Шатун	8086	-
Поршень в сборе с кольцами и пальцем	8661	-
Прокладка ГБЦ	2878	Elring/1 510
Головка блока цилиндров	85 898	-
Комплект вкладышей шатунных	4269	-
Комплект вкладышей коренных	3468	-
Форсунка	21 177	Bosch/10 361
Топливный насос Common Rail	45 792	Bosch/21 879
Водяной насос	9588	SKF/3257
Клапан впускной	620	-
Клапан выпускной	935	-
Глушитель	11 074	Dinex/6137
Стартер	33 724	Bosch/16 241
Термостат	2 830	Europart/1015
Двухмассовый маховик	33 423	Sachs/13 094
Сцепление в сборе	20 380	Sachs/10 019
Выжимной подшипник сцепления	12 848	Sachs/4 835
Тормозной диск передний	2975	Ferodo/875
Тормозные колодки передние (комплект на два колеса)	3245	EMMERRE/1309
Тормозной суппорт передний	9252	Europart/8444
Тормозные колодки задние дисковые (комплект на два колеса)	3245	EMMERRE/1310
Подшипник передней ступицы	2013	SKF/1679
Подшипник задней ступицы внутренний	2582	SKF/857
Подшипник задней ступицы наружный	1468	SKF/925
Насос гидроусилителя руля	17 180	-
Рулевой механизм в сборе	70 157	-
Шаровая опора	1340	Europart/318
Амортизатор задний	4287	Sachs/1596
Стекло ветровое	7695	Eurocode/4233
Фара в сборе	10 003	Eurorites / 3 628,50
Фонарь задний	2999	Eurorites/1171
Стойка стабилизатора передней подвески	1190	TruckTec/437
Стойка стабилизатора задней подвески	2092	MEYLE/709

* автомобиль Mercedes-Benz Sprinter с двигателем OM 611 по каталогу компании «Европарт»



Под сколами краски – противостоящие коррозии слои покрытия...



...но около петель металл изгибается – в покрытии образуются трещины



Оригинальные тормозные колодки А 004 420 55 20 от фирмы Jurid



Оригинальный масляный фильтр А 611 180 00 09 от Mann+Hummel

наши инженеры разбирали до винтика трофейную германскую автотехнику, чтобы скопировать идеи и решения. И вот настал черед маститых немецких конструкторов тайно раздобыть для изучения сыпучую и всеми ругаемую нижегородскую полуторку...

Из мелких недостатков «девятьсот шестого» владельцы отмечают «расходные» шарниры передней подвески и рулевых тяг, вечно разболтанную посадку тормозных суппортов на направляющих пальцах и капризы электромеханического противоугонного блокиратора рулевого вала. Последнее весьма неприятно в дальней дороге – машина не заводится, руль заблокирован, на тропе не отбуксируешь, а если еще и передние колеса в сторону вывернуты, то не всякий эвакуатор забрет – надо вызывать тот, что с КМУ. А где такой найдешь в глубинке? Вот почему бывалые владельцы не дожидаются приключений и заблаговременно, в комфортабельных гаражных условиях, высверливают болты крепления блокиратора, после чего отрезают «болгаркой»

входящий в паз рулевого вала ригель. И правильно – зачем нужна противоугонка, не подконтрольная самому хозяину машины?

Еще одна непрекращающаяся эпопея, красочно описанная на форумах «спринтероводов», связана с двигателем OM 651. Первыми забили тревогу покупатели подержанных машин из Европы, где новый движок пошел на Sprinter в 2009 году, изначально в исполнении Евро-5. Поставщиком топливной аппаратуры для него вместо родного Bosch выбрали фирму Delphi, пьезоэлектрические форсунки которой оказались «не доведенными до ума». В результате в сервисные центры хлынул поток пригоняемых «на галстук» машин, которые наотрез отказывались заводиться, светя в глаза водителю лампочкой Check engine. Но шансы быстро попасть в ремзону у хозяев коммерческих фургонов Sprinter были невелики, поскольку в гораздо больших количествах злополучный OM 651 шел на комплектацию легковых автомобилей и джипов марки Mercedes-Benz,

Цены оригинальных запчастей*

Позиция	Цена с НДС, рублей
Фильтр воздушный (элемент)	755
Фильтр масляный	497
Шатун	6761
Поршень в сборе с кольцами и пальцом	6733
Прокладка ГБЦ	2343
Головка блока цилиндров	71 581
Комплект вкладышей шатунных	2742
Комплект вкладышей коренных	6951
Форсунка	15 978
Топливный насос Common Rail	48 661
Водяной насос	4350
Клапан впускной	461
Клапан выпускной	784
Глушитель	12 348
Стартер	19 496
Термостат	1715
Двухмассовый маховик	26 665
Сцепление в сборе	15 066
Выжимной подшипник сцепления	8592
Тормозной диск передний	2855
Тормозные колодки передние (комплект на два колеса)	3706
Тормозной суппорт передний	12 879
Тормозные колодки задние дисковые (комплект на два колеса)	3706
Подшипник передней ступицы (ступица в сб.)	3224
Подшипник задней ступицы	1770
Насос гидроусилителя руля	11463
Рулевой механизм в сборе	59 766
Амортизатор задний	3284
Стекло ветровое	7612
Фара в сборе	7929
Фонарь задний	3545
Стойка стабилизатора передней подвески	1638
Стойка стабилизатора задней подвески	1351

* автомобиля Mercedes-Benz Sprinter с двигателем OM 646 в техцентре официального дилера



Оригинальный ремень генератора А 014 997 17 92 от Contitech

МНЕНИЕ

ДМИТРИЙ КУПЦОВ
начальник ПТО Автоколлны № 1793 ГУП МО «Мострансавто», Орехово-Зуево

– Профиль работы нашего предприятия – пассажирские перевозки. Помимо полноразмерных автобусов ЛиАЗ на маршрутах работают 19-местные Mercedes-Benz Sprinter 413CDI предпоследнего поколения, переоборудованные из грузовых фургонов нижегородским предприя-

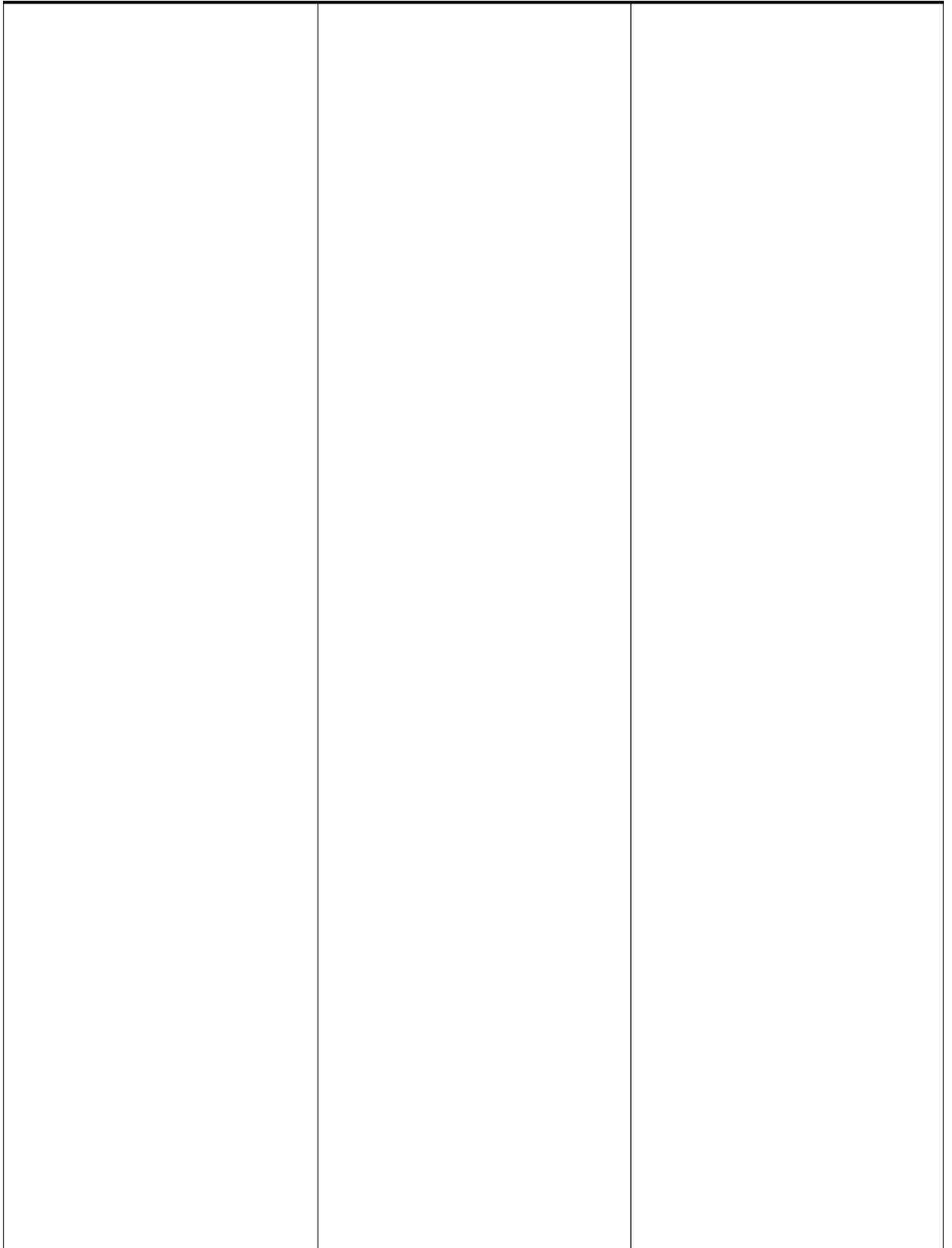
ем «Самолор НН». На сегодняшний день их у нас 76 единиц, все с 2,2-литровыми 129-сильными дизелями OM 611. К нам в автоколлону они поступали в 2006-м и 2007 годах – на смену «ГАЗелям». Микроавтобусы работают в основном на городских маршрутах, но есть и пригородные длиной до 28,7 км. Среднегодовые пробеги – около 70 тыс. км, общие достигают 700 тыс. км. Техобслуживание проводим собственными силами – от сторонних предприятий по-

ручаем только капитальный ремонт двигателей – за семь лет эксплуатации микроавтобусов Sprinter отремонтировали 56 моторов. В целом немецкие машины весьма надежны и долговечны – несмотря на интенсивную работу в качестве маршрутных такси, эксплуатационные затраты сравнительно невелики. Запчасти применяем как оригинальные, так и неоригинальные, а шины – модели Michelin Agilis, хорошо проявившие себя в наших дорожных условиях.

Нормативы замены деталей*

Позиция	Норматив, чел.час
Подшипник задней ступицы	1,8
Подшипник передней ступицы	1,5
Ремкомплект гидроусилителя руля	3,5
Рессора передняя поперечная	3,6
Капремонт двигателя	40
Колодки тормозные (на ось)	1
Суппорт дискового тормоза переднего	1,2
Стартер	0,8
Диск сцепления (либо узел в сборе)	3,9
Радиатор	1,6
Рессора задняя	0,9
Форсунка	1,1
Переборка КП	30
Шаровая опора	1,4

* в техцентре официального дилера, цена нормо-часа – 2100 рублей





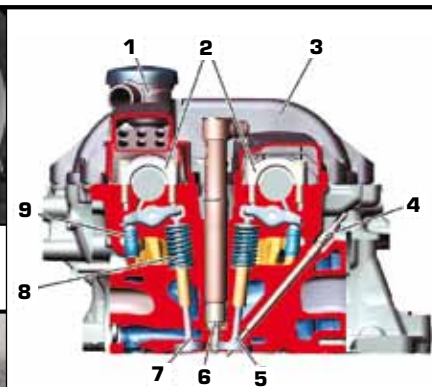
На маршрутных такси механизмы сдвижной двери долго не живут



Комбинация приборов компактна и информативна – ничего лишнего



На междугородние микроавтобусы ставят индивидуальные плафоны

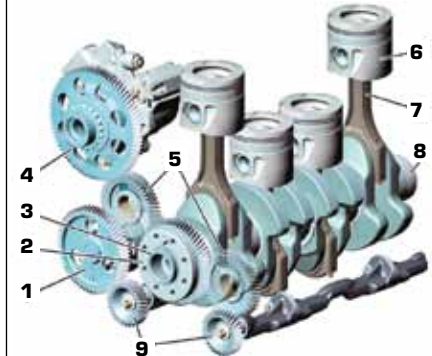


Привод клапанов двигателя OM 651
1 – сапун, 2 – опоры распредвалов, 3 – клапанная крышка, 4 – свеча накалывания, 5 – выпускной клапан, 6 – форсунка, 7 – впускной клапан, 8 – пружина клапана, 9 – гидрокompенсатор

на которых также отказывался работать. К счастью, фирмой были приняты экстренные меры, и в 2010 году новомодные пьезофорсунки уступили место более консервативным и надежным электрогидравлическим. Тех, кто покупал машины в России у официальных дилеров, эта проблема не затронула – Sprinter с двигателем OM 651 к нам пошел только в 2011 году, уже с нормальными форсунками. Более того, первый год дилеры его заказывали в уникальном исполнении Евро-3, то есть без сажевого фильтра, и пара тысяч счастливиц успела такой купить.

С 2012 года пошли дилерские машины в исполнении Евро-5 – со всеми их капризами. Чисто теоретически все правильно – экология

превыше всего. Но когда чистоту выхлопа обеспечивают «сырые» разработки – те самые, о внедрении которых фирмы наперегонки рапортовали европейским политикам, выбросы в атмосферу получаются еще грязнее, чем были раньше. Поскольку перевозчик, «попадая на деньги» из-за этой борьбы за экологию, с негодованием выламывает из машины «вредные приبلуды». Например, тот же сажевый фильтр, который не переносит две объективно существующие вещи: загрязненную примесями российскую солярку и пробки наших городов, мешающие ему выйти на рабочую температуру из-за преимущественной работы мотора на холостом



Привод валов двигателя OM 651
1 – шестерня привода масляного и вакуумного насосов, 2 – шестерня коленвала, 3 – коленвал, 4 – шестерня привода ТНВД, 5 – промежуточные шестерни, 6 – поршень, 7 – шатун, 8 – гаситель вибраций, 9 – балансировочные валы



Sprinter последнего поколения радует эргономикой места водителя. А на заказ ставят даже GPS-навигатор...



...в кабине старого W 903, конечно, попроще – особенно если это не микроавтобус, а грузовой фургон



Рычаг КП на консоли торпеды Sprinter впервые обрел в 2000 году



На «маршрутках» обеспечен аварийный проход к кормовым дверям

ходу. Независимые сервисные предприятия за 10 тыс. рублей предлагают перевести Sprinter Евро-5 на Евро-3 – процедура включает не только механическое удаление начинки сажевого фильтра из корпуса, но и необходимое при этом перепрограммирование блока управления двигателем. Да, разумеется, это варварство. И «шкурный» интерес, поставленный выше общественно-го. Но те, кто честно бережет атмосферу, порой весьма дорого платят за свою сознательность. А почему именно перевозчик должен быть «крайним»?

Вот как обычно развиваются события. Топливо с повышенным содержанием примесей дает при сгорании больше сажи, фильтр забивается быстрее, но его автоматический прожиг (регенерация) не происходит, поскольку температуры не хватает – в мегаполисе негде разогнаться и хорошенько прогреть выпускной тракт. Со временем фильтр засоряется почти наглухо и подлежит замене, что в дилерском сервисе стоит около 50 тыс. рублей. Но это еще цветочки. Если фильтр все же прожигается путем впрыска дополнительного топлива при эпизодических рейсах за городом, то результат может быть куда более плачевным. Электроника чувствует повышенное сопротивление забитого фильтра и запускает процесс регенерации гораздо чаще, чем это

предусматривали немецкие конструкторы- мотористы. При каждой такой процедуре несгоревший избыток топлива стекает по стенкам цилиндра в картер и разбавляет масло. Если водитель не имеет привычки каждые сто километров останавливаться на полчаса и мерить щупом уровень, то наступает момент, когда ко вкладышам подшипников коленвала начинает поступать уже не масло, а его жиденький раствор. И когда мотор нагружают, например, обгоняя фуру на подъеме, один из шатунов прихватывает к шейке, обрывает, и он показывает «руку друга» через пролом в стенке блока... В Интернете описаны случаи замены по гарантии двигателей в сборе при пробегах до 10 тыс. км.

Конечно, столь разорительные поломки случаются не часто, и в основном с машинами мелких перевозчиков. В крупных автохозяйствах быстрее приспособляются к недостаткам той или иной модели и, учась на своих ошибках, принимают меры, упреждающие подобные эксцессы. Примечательно, что хозяева крупных парков, приобретающие новые партии автобусов или фургонов Sprinter, не спешат распродавать старые машины в 904-м кузове. Ведь такие уже не купишь...

Антон Уткин

Фото Андрея Махотина, Олега Прохорова и фирмы-производителя