АВТОТРАК № 4 2017

WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 4 АВГУСТ-СЕНЯБРЬ 2017

АМЕРИКАНЦЫ ОБНОВИЛИ VOLVO VNL
ОЧЕРЕДНОЕ УЛУЧШЕНИЕ ПОПУЛЯРНОГО «КАПОТНИКА»: ЭКОНОМИЧНОСТЬ И КОМФОРТ

ПАО КАМАЗ ПРЕДСТАВИЛО MERCEDES ACTROS
БУДУЩЕЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГРУЗОВОЙ ИНДУСТРИИ

JAC: ОБОНЯНИЕ КИТАЯ
КИТАЙСКИЕ ГРУЗОВИКИ ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

ISSN 1812-5107
17 004
9 771812 510001 >

Пневморессоры-подделки. Вам нужны?

Надежность с оригинальными пневморессорами ContiTech

ContiTech Luftfedersysteme GmbH
30165 Hannover, Germany
www.contitech.de
www.contitech.ru

Continental CONTITECH

ГАЗ — браво!

Среди компаний, производящих серьезную коммерческую технику в РФ, Группа ГАЗ – единственная, кто действительно создает новую, а не копирует, как некоторые, импортную. Причем, вполне сопоставимую с лучшими иностранными образцами.

Сделать мало! К машинам надо привлечь внимание: пресс-релизы, презентации, тест-драйвы. А в промежутках между традиционными для журналистов мероприятиями нужен и другой информационный повод. Лучше — эмоциональный. Ребята из газовской пиар-службы превзошли самих себя. Браво!

Началось с выставки, на которой Группа ГАЗ выставила свои новинки, в том числе и цельнометаллический внедорожник Вепрь NEXT. А буквально через пару дней в солидной и известной российской газете появляется статья, что дизайн и концепцию этой машины газовцы украли у немецкого автодизайнера русского происхождения.

Что тут началось! Эту информацию не процитировал и не прокомментировал только ленивый. Весь автомобильный интернет об этом говорил несколько дней. Специалисты, недоспециалисты и псевдоспециалисты комментировали налево и направо. Пресс-служба Группы ГАЗ через день после публикации о плагиате выступила с заявлением, что подает в суд на русского немца и накажет его, где бы он не прятался. Информационная компания повышения цитирования и узнаваемости газовских машин набирала обороты.

Вы верите в то, что производитель, новая машина, выставка, солидное издание и неизвестный дизайнер появляются в нужное время и одновременно просто так? И даже если и не так, то немецкий дизайнер со своими претензиями появился очень вовремя. А случайности, как говорят, не случайны — это лишь неосознанная закономерность. Ждем продолжения.

36. Американцы обновили Volvo VNL

20. Dolce Vito

46. JAC: обоняние Китая

42. ПАО КАМАЗ представило Mercedes Actros

54. Новое поколение строительных грузовиков

содержание

События и факты	4	Новости
Загреметь на 15	14	Закон и человек
Dolce Vito	20	Тест-драйв
Ford Transit подключили	30	Легкий класс
Реинкарнация	34	Новинка
Американцы обновили Volvo VNL	36	Новинка
ПАО КАМАЗ представило Mercedes Actros	42	Выставка
JAC: обоняние Китая	46	Тест-драйв
DAF New CF и New XF: везде и всюду	52	Новинка
Бренд + бренд: Foton в сравнении	58	Новинка
Новое поколение строительных грузовиков	64	Спецтехника
MAN TGS 18.500 4x4 BL выступит в зеленом	68	Спецтехника
Третье пришествие Setra DT	70	Автобусы
Автобусов на водороде станет больше	76	Автобусы
Случайные снимки	80	Репортаж

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 4
АВГУСТ-СЕНТЯБРЬ 2017

Главный редактор:

Дмитрий Жигульский

(495) 796-8384

dskiy@mail.ru

Коммерческий директор:

Феликс Бекерман

Обозреватели:

Андрей Карасёв

Владимир Чехута

Дизайн и верстка:

Юлия Гольцева

Офис:

(499) 209-3792

info@autotruck-press.ru

Рекламный отдел:

(495) 749-4550

reklama@autotruck-press.ru

Распространение:

(495) 749-4550

distributor@autotruck-press.ru

info@autotruck-press.ru

WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати: свидетельство № 77-3368 от 10.05.2000 г.

Тираж 15 000 экз.

Перепечатка материалов, представленных в журнале «Автотрак», допускается только с разрешения редакции.

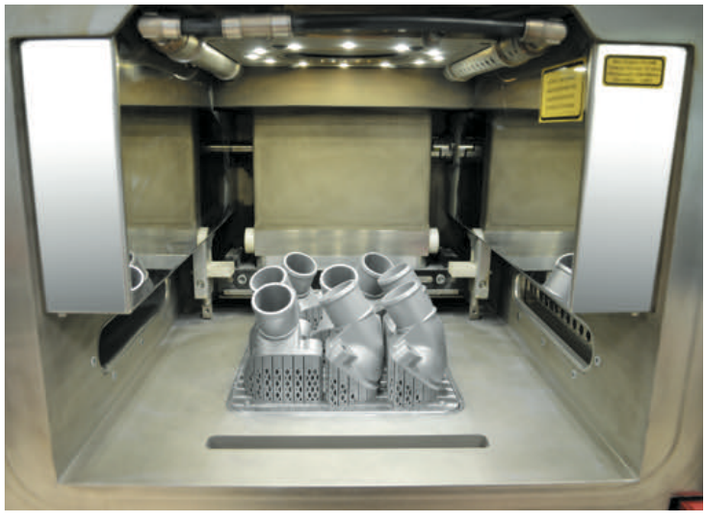
«Лаптежнику» КрАЗ-255Б – 50!

Полвека назад, в июле 1967 года, он стал на конвейер Кременчугского автозавода и продержался на нем вплоть до 1993 года.

За это время было выпущено 160 732 автомобиля семейства КрАЗ-255Б/Б1: из них только в экспортно-тропическом исполнении продано предприятием за границу более 30 000 единиц. А сколько шасси было экспортировано в составе различных специзделий — знают только архивы ВО «Автоэкспорт» и засекреченных управлений ГКЭС СССР. Наибольший выпуск автомобилей этой серии пришелся на 1978–1987 гг., когда ежегодно с конвейера сходило по 7500–8000 единиц. Покоритель бездорожья, всенародный любимец, «лаптежник», автомобиль-легенда — все это народные названия КрАЗ-255Б, которые он заслужил благодаря надежности, прочности конструкции, выносливости, ремонтопригодности и, особенно, высокой проходимости. 50 лет – преклонный возраст для техники. Но КрАЗ-255Б уходить на покой не собирается. Сегодня, спустя почти четверть века после снятия с производства автомобилей семейства КрАЗ-255Б, их можно встретить в странах СНГ, на горных дорогах Индии, Афганистана, Ирана, в саваннах, песках и тропических джунглях Африки. Участие в боевых действиях, миротворческих миссиях, ликвидации чрезвычайных ситуаций, работа в экстремальных природно-климатических и дорожных условиях – это прошлое и настоящее «лаптежника». ■

Mercedes-Benz Trucks *изготовил запчасти на 3D-принтере*

Компания Mercedes-Benz Trucks объявила о производстве первой запасной части, сделанной из металла с использованием технологии 3D-печати.



Речь идет о крышке термостата, выполненной из алюминия. Данная деталь применялась на двигателях, устанавливаемых на грузовиках и моделях Unimog, производство которых прекратилось около 15 лет назад. Спрос на такие изделия небольшой, поэтому Customer Services & Parts, принадлежащее компании подразделение, приняло решение использовать технологию SLS (Selective Laser Sintering): заготовка детали выполняется непосредственно по компьютерным 3D-CAD моделям. При 3D-моделировании можно максимально оптимизировать форму сложного изделия для снижения массы и увеличения прочностных характеристик.

До этого, с 1992 г., компания Mercedes-Benz использовала технологию быстрого прототипирования, работающую аналогично технологии прямого лазерного спекания (DMLS). Метод селективного лазерного спекания (SLS) похож на технологию прямого лазерного спекания металлов. Эти два метода являются продуктами одной и той же концепции, но отличаются техническими деталями. Технологии быстрого прототипирования в настоящее время получают все большее распространение для производства отливок. Они позволяют изготовить модель отливки с наименьшими затратами. То есть, технологии аддитивного производства могут обеспечить изготовление деталей, выпуск которых давно прекращен, а литьевые модели не сохранились. Услуги 3D-печати использовались раньше в частном порядке. Mercedes-Benz Trucks, начав предлагать детали, изготовленные 3D-принтерами, на рынке запасных частей делает, по существу, доступными технологии аддитивного производства по всему миру. ■

Цена от 965 000 ₽*

150 000 км ГАРАНТИЯ

до 13,5 м³ ОБЪЕМ ГРУЗОВОГО ОТСЕКА

8 ЛЕТ ГАРАНТИЯ ОТ СКВОЗНОЙ КОРРОЗИИ

6,7 руб. ЗАТРАТЫ НА 1 КМ ПРОБЕГА

Миллионы километров пробега, сотни тысяч тонн перевезённых грузов, тысячи довольных владельцев. ГАЗель Next каждый день доказывает свою эффективность.

www.azgaz.ru

8-800-700-0-747

Звонок по России бесплатный

ГАЗ

* Указанная стоимость действительна при приобретении Клиентом цельнометаллического фургона ГАЗель NEXT (ГАЗ-А31R23-20 1) стоимостью 1 160 тыс. руб. с учетом одновременного действия программ: «Фирменной лизинговой программы», Государственной программы льготного лизинга и программы «Свое дело». Возможно участие Клиента во всех одновременно или в каждой отдельно из указанных программ с предоставлением соответствующей скидки: по «Фирменной лизинговой программе» скидка в размере 58 000 рублей предоставляется Клиентам, приобретающим данный автомобиль в лизинг через лизинговые компании-партнеры ООО «Элемент Лизинг», АО «ВТБ-лизинг», АО «ВЭБ-лизинг», АО «Сбербанк Лизинг»; по Государственной программе льготного лизинга скидка предоставляется лизинговой компанией в размере 10% от стоимости автомобиля с учетом всех иных скидок и возможной доработки/тюнинга; по программе «Свое дело» скидка предоставляется в размере 2,5% от стоимости автомобиля. Клиент – индивидуальный предприниматель или юр. лицо, должен быть включен в Единый реестр субъектов малого и среднего предпринимательства. Количество автомобилей ограничено. Предложение действительно до 31.10.2017 либо до окончания бюджета Программ. Подробности в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой. Реклама.

Active Brake Assist 4 *появится на автобусах*

Компания Daimler Buses, производящая в Daimler A. G. автобусы под брендами Mercedes-Benz и Setra, представила новую систему автоматического торможения Active Brake Assist 4 (ABA 4) с возможностью распознавания пешеходов.

Система предупреждает водителя визуальными и акустическими сигналами о любом потенциальном столкновении с пешеходами и одновременно автоматически запускает частичное торможение. Предупреждение дает водителю возможность предотвратить наезд на пешехода. Водитель может предупредить пешехода с помощью звукового сигнала, начать экстренное полное торможение или применить рулевое управление во избежание происшествия. В техническом плане Active Brake Assist 4 основана на радиолокационной технологии нового поколения, которой также оснащены новейшие легковые автомобили и грузовики Mercedes-Benz. Многорежимный радиолокатор с электронным сканированием включает в себя системы дальнего и ближнего радиуса действия. Радиолокатор дальнего радиуса действия регистрирует транспортные средства и стационарные препятствия на полосе движения на максимальной дистанции до 250 м, такие как велосипедисты – на расстоянии до 160 м и пешеходов – до 80 м. Радиолокатор с малой дальностью действия имеет максимальный радиус – 70 м и способен распознавать пешеходов и транспортные средства по сторонам перед автобусом. Дебют ABA 4 состоится в 2018 г. на Mercedes-Benz Tourismo, Setra ComfortClass 500 и Setra TopClass 500. Покупатели, которые выбирают вариант с адаптивным круиз-контролем, получат ABA 4 бесплатно, так как система круиз-контроль добавляет радар, необходимый для функциональности ABA 4. ■

Газотурбинный *гибрид*

Фирма Capstone Turbine Corporation объявила об успешном завершении испытаний электрического грузовика Kenworth с комбинированной силовой установкой, в которой используется микротурбина Capstone C65 мощностью 65 кВт.

Грузовик категории Class 7 оснащен также аккумуляторной Li-Ion батареей емкостью 47 кВт. Работа проводилась совместно с Kenworth. Микротурбина, работающая на природном газе, служит для увеличения радиуса действия грузовика, который оснащен рефрижераторной установкой, работающей от электричества.

Проведенное моделирование показало, что гибридная силовая установка с микротурбиной при эксплуатации с небольшим пробегом при доставке грузов в условиях города может быть в три раза экономичнее, чем эквивалентный грузовик; выбросы парниковых газов снижаются на 65%, NOx – более чем на 90%.

Capstone Turbine Corporation планирует провести в этом году демонстрацию автомобиля клиентам, а также дополнительный цикл испытаний для подтверждения его характеристик.

Capstone начала сотрудничество с автопроизводителями Kenworth и Peterbilt по расширению пробега электрических грузовиков Class 7 и Class 8 с помощью своих микротурбин в 2011 г. Микротурбина Capstone представляет собой установку, в которой объединены газотурбинный двигатель и генератор. ■

Торжество силы и величия

Рассматривая технику для работы в тяжелых условиях — выбирайте правильный ориентир! Самосвал «Мерседес-Бенц», созданный специально для работ в условиях бездорожья при низких температурах — это настоящая полярная звезда!

Представляем вам пакетное предложение по привлекательной цене:

- Полноприводный самосвал Actros 3341 AK
- 1-ое ТО бесплатно
- Шины Michelin X Works повышенной проходимости и грузоподъемности
- Скидки на легковые автомобили «Мерседес-Бенц»

Подробную информацию можно узнать у официальных дилеров грузовой техники «Мерседес-Бенц». Узнайте адрес ближайшего к вам дилера на сайте www.trucks.mercedes-benz.ru или по телефону 8 800 444-04-45 (звонок по России бесплатный).

Реклама. * Грузовики, которым доверяют. Количество автомобилей и сроки проведения акции ограничены. Обращаем ваше внимание на то, что данное предложение носит исключительно информационный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями статьи 437 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust*

FIAT начинает продажи
«проходимого» пикапа Fullback Cross

Британский офис итальянской компании FIAT начинает продажи «проходимого» пикапа Fullback Cross. Автомобиль доступен как с механической, так и автоматической трансмиссией, по цене от £26 495 без учета НДС, что по текущему обменному курсу валют составляет порядка 1 984 000 рублей.

За указанную минимальную стоимость британские клиенты получают пикап FIAT Fullback Cross с 6-ступенчатой «механикой». Автомобиль с 5-диапазонным «автоматом» обойдется в £27 895 (без учета НДС). В моторном отсеке модели FIAT Fullback Cross располагается 2,4-литровый дизельный движок с турбиной, способный генерировать 180 сил и 430 Н•м крутящего момента. Согласно данным производителя, силовая установка соответствует экологическому стандарту Евро-6. Уже в самом доступном исполнении пикап FIAT Fullback Cross поставляется с системой полного привода и дифференциалом Torsen. Помимо всего прочего, автомобиль в Cross-версии получил ряд визуальных отличий от обычного пикапа FIAT Fullback. Например, в грузовом отсеке пикапа имеется уникальный защитный каркас. Также у автомобиля черная радиаторная решетка, дополнительные защитные пластины, черные подножки и оригинальные 17-дюймовые литые колесные диски черного цвета. Помимо уникальных решений в оформлении экстерьера, пикап FIAT Fullback Cross получает максимально расширенный список стандартного оснащения. В арсенале «проходимого» грузовичка значатся обогреваемые кожаные сиденья и рулевое колесо, двухзонный автоматический климат-контроль, круиз-контроль, семидюймовая информационно-развлекательная система с навигацией и многое другое. ■

Ford представил
новый микроавтобус Tourneo Custom

5 июля в немецком Кельне компания Ford официально представила свой новый микроавтобус – Ford Tourneo Custom. Как сообщает пресс-служба производителя, старт европейских продаж данной модели запланирован на начало 2018 года, о сроках начала продаж нового Tourneo Custom в России будет сообщено позднее. Информации о ценах пока тоже нет.

Новый Tourneo Custom комплектуется 2-литровым дизельным двигателем Ford EcoBlue в вариантах мощностью 105, 130 и 170 л.с. Этот дизель обладает улучшенной на 13% экономичностью и увеличенным на 20% в зоне низких оборотов крутящим моментом. Также в оснащение автомобиля входят новая 6-ступенчатая автоматическая КП SelectShift и опциональная пневматическая подвеска задней оси. На автомобиле впервые появились интеллектуальный ограничитель скорости и мультимедийная система SYNC 3, которая совместима с Apple CarPlay и Android Auto. Предусмотрены системы мониторинга слепых зон и предупреждения о движении транспорта в пересекающем направлении. Последняя предупреждает водителей, выезжающих задним ходом из парковочного места, об автомобилях, которые приближаются справа или слева. ■

Fuso eCanter – *старт в Европе*

Корпорация Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) открыла производство электрических грузовиков Fuso eCanter в Европе.

Мероприятие произошло в португальском портовом городе Трамагал. Здесь eCanter будет производиться наряду с обычными грузовиками Fuso Canter. Автомобили eCanter, производимые в Португалии, предназначены для рынков европейских стран и североамериканского рынка. Fuso – японский бренд, принадлежащий Daimler Trucks Asia, – компании, ставшей первым глобальным брендом, организовавшим серийное производство электрических грузовиков. Компания уже получила заказ на поставку eCanter в Нью-Йорк в сентябре этого года. В самой Португалии и Лиссабоне в частности электрические eCanter тестируются с 2014 г. Первые eCanter европейского производства поступили заказчикам уже в начале августа.

Легкий грузовик eCanter имеет запас хода около 100 км, грузоподъемность от двух до трех тонн в зависимости от кузова. Автомобиль оснащен шестью высоковольтными литий-ионными батареями напряжением 420 В, емкостью 138 кВт•ч каждая. Как показал опыт эксплуатации предсерийных автомобилей в 2014-2017 гг. в Германии и Португалии, по сравнению с обычным грузовиком eCanter экономит до 1000 евро каждые 10 тыс. км пробега за счет эксплуатационных расходов.

Fuso имеет большой опыт в области транспортных средств с альтернативными приводами. В 2006 г. компания начала серийное производство грузовиков с комбинированной силовой установкой – Canter Eco Hybrid. В 2012 г. началось производство второго поколения этих автомобилей. eCanter был представлен на IAA в 2010 г. ■

MAN Lion's City *показал личико*

Компания MAN Truck & Bus объявила о создании нового поколения автобусов MAN Lion's City.

MAN Lion's City впервые получил фары головного света и задние фонари, сделанные по технологии LED. Дорожное тестирование будет осуществляться отдельными транспортными компаниями с сентября 2017 г. Официальный выход модели на рынок, как ожидается, состоится весной 2018 г. До сих пор новый MAN Lion's City был хорошо замаскирован во время тестирования. Разработчики автобуса говорят о новых стандартах в области снижения затрат во всем жизненном цикле – LCC (Life Cycle Costs), эргономики рабочего места водителя и освещения. Сиденье водителя приподнято и отделено от прохода дверью в высокой перегородке. Тестирование начнется в нескольких европейских городах в сентябре. ■

Volkswagen отзывает в России *около 7,7 тысячи автомобилей Multivan*

Компания «Фольксваген Груп Рус» 5 сентября 2017 года объявила об отзыве 7670 легких коммерческих автомобилей Volkswagen Multivan, реализованных с 2014-го по 2016 год.

Причиной отзыва являются возможные проблемы поликлинового ремня. Данный дефект может привести к преждевременному износу и в отдельных случаях к обрыву поликлинового ремня.
На транспортных средствах Volkswagen Multivan будет проведена замена натяжителя ремня и поликлинового ремня, сообщает пресс-служба Росстандарта. Уполномоченные представители изготовителя «Фольксваген Груп Рус» проинформируют владельцев автомобилей Volkswagen Multivan, подпадающих под отзыв, путем рассылки писем и/или по телефону о необходимости предоставить транспортное средство в ближайший дилерский центр для проведения ремонтных работ. Все ремонтные работы будут осуществляться бесплатно для владельцев. ■

8585

SCHMITZ CARGOBULL
Осн. 1892

Ограниченное предложение к 125-летию!
Успейте приобрести по специальной цене ко дню рождения Юбилейные пакеты, включающие сервисное обслуживание.

Smart Transportation.

Больше преимуществ в Юбилейном пакете.

125 YEARS
SCHMITZ CARGOBULL

По случаю юбилея „125 лет“ наше специальное предложение только для Вас: ограниченный выпуск пакетного предложения. Улучшенная комплектация инновационного транспортного решения и комплексных сервисных услуг.

www.cargobull.ru

Более подробная информация по телефону: +7 499 753-64-13

Tesla проведет испытания *беспилотного грузовика*

Tesla собирается протестировать беспилотный электрический грузовик в пустыне штата Невада, сообщает Reuters. Во время испытаний фуры должны будут действовать группами и следовать за ведущей машиной. По данным агентства, компания вплотную приступила к созданию рабочего прототипа.

9 августа в Сан-Франциско прошла встреча руководства компании и департамента транспорта Невады, посвященная созданию автономных грузовиков Tesla. По словам главы департамента Джессики Гонзалез, компания пока не делала запрос о лицензии на эксплуатацию такого вида транспорта. Ранее основатель Tesla Илон Маск сообщил о разработке электрогрузовика и пообещал, что модель будет представлена в сентябре 2017 года. Ранее в апреле успешные испытания беспилотных грузовиков провел китайский автопроизводитель FAW Jiefang. В июле шведская компания Scania объявила о начале испытаний на дорогах своих автономных грузовиков и автобусов. ■

Компания Ram *представила самый мощный серийный пикап*

Американский производитель Ram Truck официально представил обновленный пикап 3500 Heavy Duty 2018 модельного года. «Посвежевший» грузовик называется в компании самым мощным серийным пикапом.

В моторном отсеке обновленного пикапа Ram 3500 HD 2018 расположен сверхмощный 6,7-литровый дизельный мотор Cummins. Крутящий момент модернизированного движка – 1260 Н•м. Это, на секундочку, рекордный показатель в сегменте. Согласно официальным данным, обновленный пикап Ram 3500 HD способен брать на буксир прицеп, общая масса которого составляет более 13 600 килограмм. Как рассказали в компании, добиться увеличения отдачи дизельного мотора позволили изменения геометрии наддува и системы подачи топлива. Помимо всего прочего, для обновленного пикапа Ram 3500 Heavy Duty 2018 модельного года доступно новое сцепное устройство, которое разработано подразделением Ram Engineering. Благодаря этой опции, пикап Ram 3500 HD является лучшим тягачом в сегменте и «позволяет клиентам отказаться от грузовиков 4 и 5 класса в пользу пикапа». Новое сцепное устройство для обновленного сверхмощного пикапа Ram 3500 HD будет предлагаться в качестве опции по минимальной цене от 1395 долларов. ■

Siemens построит *первое в Германии электрическое шоссе для грузовиков*

Германский технологический концерн Siemens получил контракт властей земли Гессен на строительство электрической контактной линии для грузовых электрических и гибридных автомобилей. Соглашение подразумевает создание контактной цепи на федеральном автобане A5 между Франкфуртом и Дармштадтом.

Контракт предполагает строительство и обслуживание контактной цепи на участке длиной 10 километров. На нем планируется оценить эффективность новой технологии, создаваемой Siemens в рамках инициативного проекта eHighway. Предполагается, что над экспериментальным участком будут размещены по два контактных кабеля – фазовый и земля. Оказавшись на этом участке, специальная система на электрических или гибридных грузовиках будет выдвигать над кабиной два небольших пантографа и прижимать их к контактному кабелю наподобие троллейбуса, передает N+I. Согласно проекту eHighway, электрические грузовики, перемещаясь по трассе с контактными линиями, смогут заряжать свои батареи не сбавляя хода, а гибридные автомобили смогут выключать вспомогательные двигатели внутреннего сгорания и переводить электромоторы на питание от электрической сети трассы. Как ожидается, участок eHighway на автобане A5 заработает уже в 2018 году. Если власти сочтут его эффективным, длина контактной сети может быть увеличена. Кроме того, Siemens получит контракты на строительство eHighway в других регионах страны.

Напомним, летом прошлого года власти Швеции совместно с Siemens и национальным производителем грузовиков Scania запустили eHighway в районе города Евле к северу от Стокгольма. Длина первого тестового участка электрифицированной дороги составила всего 2 км. ■

Москва откажется *от автобусов на дизтопливе*

Столица взяла курс на избавление от троллейбусов. Сеть не просто не развивают, а ликвидируют. Висящие над дорогами провода, по мнению властей, уродуют облик города, и их убирают в процессе реконструкции улиц. Лишенных инфраструктуры «рогатых» заменяют на автобусы.

Но дизельные двигатели явно не столь экологичны, как электрические, а Москве очень хочется выглядеть «чистым» городом. Мэр Сергей Собянин нашел выход. «Через три года Москва откажется от автобусов на моторном топливе: будем закупать исключительно электробусы. Экология города сильно выиграет», – заявил градоначальник в своем Твиттере.

Напомним, что в Москве за последний год проходили тесты электробусы из Набережных Челнов и Минска. Готовит аналогичную модель и ЛиАЗ. Однако электробусы существенно дороже обычных автобусов. Их конструкция пока не доведена до серийного воплощения. Кроме того, значительная часть автобусов в Москве – новые, закупленные в последние несколько лет. Менять их пока преждевременно.

Видимо, столица даст очередной пример остальной стране, как нужно тратить деньги. ■

Загреметь на 15 — легко!

В Саудовской Аравии за самое грубое нарушение правил дорожного движения водителя побьют палками (несчастный может получить до 300 ударов) и посадят на нары. В Китае, если по вине пьяницы случилось ДТП со смертельным исходом, его казнят. В России самое суровое наказание за нарушение ПДД составит девять лет заключения.

Согласно нашему Кодексу об административных правонарушениях, минимальный срок заключения под стражу составляет 10-15 суток. Именно такое наказание грозит водителю, управляющему машиной несмотря на лишение прав (ст. 12.7.2). К тому же его автомобиль будет задержан, ему самому выпишут штраф в размере 30 000 рублей и пошлют на обязательные работы до 200 часов. «Пятнашка» и 30 000 штрафа светят и тому, кто рулит в пьяном виде — вне зависимости от того, лишили его прав или у него их нет в принципе (ст. 12.8.3). То же самое ждет автомобилиста, если он отказывается от законного требования сотрудника полиции пройти медицинское освидетельствование на состояние опьянения (ст. 12.26.2).

На 15 суток посадят участника ДТП, который покинул место аварии (ст. 12.27.2). Кроме того, его лишат прав на полтора года. Такой же административный арест и 1000 рублей штрафа светят за неповиновение любому законному требованию сотрудника полиции, исполняющего свои обязанности по охране правопорядка (ст. 19.3.1). Также минимальный срок прописан за неуплату административного штрафа в срок, предусмотренный кодексом. Это не касается разве что пресловутых «писем счастья» со штрафами за правонарушения, зафиксированными камерами (ст. 20.25.1).

Уголовная ответственность водителя в Российской Федерации согласно статье УК 264 связана не только с управлением машиной в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Посадить на два или три года могут за нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. За это предусмотрена и пара лет принудительных работ с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью (ст. 264.1). Если водитель, по неосторожности тяжело покалечивший кого-то в результате ДТП, был при этом пьян, он может загреметь на нары и на четыре года (ст. 264.2).

Трезвого водителя, по вине которого произошла авария со смертельным исходом, приговорят к заключению на срок до пяти лет (ст. 264.3), пьяного — до семи лет (ст. 264.4). Та же «семерка» светит нарушителю правил дорожного движения, из-за которого произошло ДТП, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц (ст. 264.5). Если при этом водитель был пьян, его могут «закрыть» на максимальные девять лет (ст. 264.6). Не пейте за рулем! ■

Что, **опять!?**

Один из членов Палаты молодых законодателей в Совете Федерации в очередной раз открыл Америку. Он заявил, что с увеличением акциза на топливо на рубль-полтора появится реальная возможность отказаться от транспортного налога, и каждый будет платить столько, сколько реально купил и сколько проехал в зависимости от мощности автомобиля.

«Что касается транспортного налога. Эта тема обсуждается. Есть и сторонники того, чтобы отказаться от транспортного налога и перейти на повышенный акциз на бензин. Есть и противники. Мне кажется, что повышение акциза — это более справедливая мера, нежели налог на транспортное средство», — ответила ему Валентина Матвиенко.

Ожидаемо была включена заезженная пластинка про то, что это было бы хорошей социальной мерой для ветеранов и пенсионеров, которые зачастую используют свой автомобиль только летом, а в остальное время машина стоит в гараже.

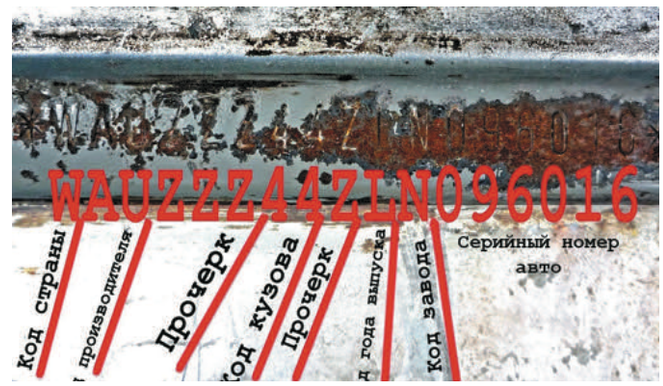
Вот только Министерство транспорта РФ не собирается уходить от транспортного налога в ближайшие годы, поскольку он исправно собирается и наполняет региональные дорожные фонды. Глава Минтранса Максим Соколов считает, например, что это вопрос следующего десятилетия.

Сама идея об отмене транспортного налога с компенсацией потерь бюджета за счет повышения акцизов возникла в далеком 2010 году. С тех пор эта тема неоднократно поднималась самыми разными популистами во власти, но в итоге каждый раз только повышались акцизы. Между прочим, это происходит с тех пор с регулярностью раз в год, а в 2013-м так вообще два раза подряд.

Заботы наших законодателей о народе налицо: в 2010 году бензин Аи-95 стоил 23 рубля, дизтопливо — 19 целковых за литр. Желающие оценить результат работы властей за прошедшие семь лет могут ознакомиться с ним на ценнике любой заправки. ■

Без VIN – опять машина

МВД изменило правила работы регистрационных подразделений ГИБДД с машинами, по тем ли иным причинам лишившимися идентификационных номеров на кузове или раме.



С 10 июля ГИБДД обязана регистрировать машины с поврежденными VIN-номерами. Соответствующий приказ МВД РФ был издан весной 2017 года, но вступил в силу только сейчас. Само главное в нем то, что отныне разрешается ставить на учет машины «с измененной маркировкой транспортных средств и номерных агрегатов в результате естественного износа, коррозии, ремонта или возвращенных собственникам или владельцам после хищения, при условии их идентификации».

Ранее получить новые номера или продать такое транспортное средство было невозможно в принципе. Теперь, согласно разъяснениям полиции, чтобы узаконить исчезнувший (например, из-за ржавчины) номер, автовладельцу придется пройти экспертизу по идентификации транспортного средства. И на основании полученного заключения, а также постановления об отказе в возбуждении уголовного дела (а вдруг машина была угнана), ГИБДД вносит в регистрационные данные пометку, что VIN-номер у машины утрачен.

На самом деле, для автомобилистов принципиально ничего не поменялось. Просто раньше машины с утраченным VIN отправляли на так называемую криминалистическую экспертизу, единственной задачей которой было выявление следов «перебивки» VIN-номеров на кузове и, следовательно, факта угона машины. А сейчас фактически аналогичный процесс назвали иначе. Видимо, чтобы процедура воспринималась гражданами не столь «уголовно».

Куда более интересно другое нововведение в гаишный регламент. Отныне стало возможно «восстанавливать в правах» машину, до того по документам отправленную в утиль. Например, после аварии. Или проданную некогда «по доверенности». Теперь, если машина не была фактически утилизирована, ее регистрацию в ГИБДД можно восстановить «на основании подтверждения учетных данных по месту последней регистрации транспортных средств». Причем в любом регистрационном подразделении полиции любого региона страны.

«Вступление в силу нового приказа МВД, упрощающего регистрацию автомобилей — это значимый шаг навстречу автовладельцам, одна из нужных либеральных мер, которая учитывает запросы со стороны водителей, — комментирует генеральный директор «BMW Адванс-Авто» Сергей Янчук. — Каждая поправка нового законопроекта добавляет послабления как для всех автомобилистов без исключения, так и для отдельных категорий владельцев авто. Каждый водитель, например, выиграет от того, что теперь не нужно будет предъявлять полис ОСАГО при регистрации авто. Активных пользователей интернета заинтересует возможность записи на посещение ГИБДД через портал Госуслуг без прохождения лишних процедур. Смягчились условия посещения подразделений ГИБДД и для водителей-инвалидов. Но, конечно, главное нововведение — это возможность зарегистрировать автомобиль с нечитаемыми идентификационными номерами: если ваш VIN-номер пострадал от ржавчины, естественного износа или последствий ремонта машины, проблем с регистрацией все равно не возникнет». ■

Истина — **в круге**

Министерство внутренних дел опубликовало проект изменения ПДД, в котором будет закреплено правило проезда круговых перекрестков «как в Европе» — находящиеся на кругу машины имеют приоритетное право проезда.

Спустя почти 12 лет после начала первых разговоров власти решили поставить точку в вопросе о «круговом движении». МВД предложило ввести в Правила дорожного движения положение, устанавливающее, что на круговом перекрестке машина, уже двигающаяся по его кольцевой части, имеет безусловный приоритет проезда перед только въезжающей. Другими словами, перед въездом «на круг» водитель должен будет пропустить всех, кто уже по нему едет. В данный момент в России, фактически, продолжает существовать «экспериментальный режим», который де-факто был введен еще в 2006 году.

Тогда отечественные транспортные власти, насмотревшись на то, как «в европах» машины лихо и без пробок катаются по бессветофорным круговым перекресткам, решили сделать так же. В качестве эксперимента многие (но далеко не все) круговые перекрестки в России оснастили знаками, которые устанавливали приоритет проезда тех машин, которые уже находятся на круге. При этом никаких изменений в ПДД по этому поводу сделано не было. Здравая, по большому счету, идея привела к неоднозначным результатам. Часть автомобилистов почему-то решила, что все круговые перекрестки у нас теперь главные, и соответствующим образом ведут себя на дороге.

Хотя на самом деле это не так: «круг главный» только там, где перед въездом на такой перекресток установлены знаки «уступи дорогу» или «стоп». Если таковых нет, то с точки зрения ПДД как раз «круговые» машины должны уступать всем, кто только намерен выехать на перекресток. В результате каждый раз, оказываясь или подъезжая к круговому перекрестку, приходится не только смотреть на знаки, но и еще на окружающих водителей, каждый раз гадая: едут они «по знакам» или «по понятиям»? Иначе, того и гляди, в тебя влетит какой-нибудь уверенный в априорном главенстве «круга».

Учитывая это обстоятельство, конечно, инициатива МВД заслуживает исключительно одобрения — пусть уже почва для возможных недоразумений на круговых перекрестках в конце концов будет ликвидирована на корню раз и навсегда. «Круг» по умолчанию станет повсеместно главной дорогой отныне и присно. ■

Вердикт — **по крови**

Законопроект о новой норме содержания алкоголя внесен в Госдуму

Правительство внесло в Госдуму законопроект, вносящий поправки в ст. 12.8 КоАП РФ. Водитель будет считаться пьяным, если в 1 л крови будет обнаружено 0,3 г алкоголя. Сейчас состояние опьянения определяется по выдоху, замеры производятся через алкометр (технология одинаковая независимо от того, кто проверяет — инспектор или врач) и в определенных случаях через анализ мочи. Однако бывают случаи, когда замерить алкоголь в выдохе не получается: водитель находится без сознания после ДТП, либо просто очень сильно пьян. Бывают случаи, когда некоторые водители специально притворялись, будто бы находились без сознания, чтобы не дать замерить выдох.

Законопроект, который будет рассматриваться Госдумой, эту проблему должен снять. ■

За езду без техосмотра будут **штрафовать**

Минэкономразвития разработало поправки в Уголовный и Административный кодексы, наказывающие за нарушения при проведении гостехосмотра и за управление машиной, не прошедшей его.

Чиновники решили бороться с нарушениями в этой сфере не экономическими, как можно было бы ожидать, а откровенно полицейскими методами. Ведомство подготовило сразу два законопроекта с поправками в УК и КоАП РФ. Водителей, в первую очередь, коснутся поправки в последний. Так, в его статью 12.1 предлагается ввести дополнительную часть 3. По ней за управление машиной, не прошедшей техосмотр, будет полагаться штраф в 800 рублей. Причем, в тексте законопроекта специально оговаривается, что это правонарушение будет фиксироваться средствами автоматической фото-видеофиксации.

Напомним, что власти уже готовятся «обучить» придорожные камеры выписывать штрафы за езду без полиса ОСАГО. В случае принятия упомянутых выше поправок, каждый «скворечник» автоматической фиксации на дороге будет отправлять водителю машины, не прошедшей ТО, по два штрафа одновременно — 800 рублей за езду без техосмотра и еще 800 рублей за езду без «ав-

тогражданки». Ведь без диагностической карты ТО легитимный полис обязательного автострахования не приобрести. Кроме того, в КоАП появится штраф для работников станций техосмотра за выдачу диагностических карт на машины, не прошедшие ТО. За это предлагается штрафовать сотрудников на 5-10 тысяч рублей. Забавно, но, похоже, само Минэкономразвития не считает эту меру достаточной для прекращения всероссийского бизнеса на торговле «техосмотром».

Параллельно министерство опубликовало еще один законопроект на эту тему — с поправками уже в Уголовный кодекс. Его предлагается дополнить статьей 264.2 — «Внесение в единую автоматизированную информационную систему технического осмотра транспортных средств заведомо недостоверных сведений». Работнику станции техосмотра она будет грозить целым набором кар. От 80 тысяч рублей штрафа до лишения свободы на срок до четырех лет в случае, когда такие его действия повлекли тяжкие последствия.

В законодательной суете, разворачивающейся в последнее время вокруг «техосмотра», недостает лишь одного — связи с реальностью. Большинству российских автовладельцев давным-давно известно, что «техосмотр» во все времена не имел ничего общего с безопасностью дорожного движения. В данный момент он, фактически, представляет собой просто некую «дань», которую автомобилисты вынуждены ежегодно платить каким-то левым фирмочкам, именующим себя «операторами техосмотра».

Лишь абсолютно далекий от мира машин человек может поверить в сказку, что если раз в год проверил работу тормозов и работоспособность фар, получив за это диагностическую карту, то в течение последующих 365 дней в машине не придется менять тормозные колодки или перегоревшую лампочку стоп-сигнала. А именно это, по факту, утверждают поборники системы гостехосмотра, ратуя за ее сохранение.

То, что процедура прохождения ТО не влияет вообще ни на что с точки зрения безопасности на дорогах, подтверждается полицейской статистикой ДТП, свидетельствующей, что число аварий, связанных с техническими неисправностями, незначительно растет лишь среди грузовиков и автобусов, да и то лишь в последние пару лет. Сейчас, конечно, не модно ссылаться на заокеанский опыт, однако в такой сугубо технической сфере, как состояние автопарка страны, он более чем интересен.

Дело в том, что в США каждый штат вопрос гостехосмотра решает по-своему. Где-то ежегодный техосмотр обязателен для абсолютно всех машин, начиная с первого дня эксплуатации. В других штатах он не требуется для авто младше 5-7 лет, а для более старых обязателен с периодичностью раз в 2 года. А в третьих штатах гостехосмотра в принципе не существует. При этом статистика аварий на дорогах этих штатов абсолютно никак не зависит от «строгости» техосмотра. В штате с ежегодным ТО количество аварий частенько бывает даже выше, чем в соседнем, где о техосмотре и не слыхивали. Этот факт — наглядное подтверждение того, что отсутствие или наличие техосмотра не влияет на реальную безопасность на дороге, как утверждают лоббисты этой системы. ■

Dolce Vito

«Как хорошо ничего не делать, а потом отдохнуть!» Некоторые думают, что в этих словах ключ к пониманию образа жизни средиземноморских народов и итальянцев в частности. Спорить об этом можно до хрипоты, но именно Италия стала для меня любимой страной, куда возвращаюсь часто. И всегда — как в первый раз.

АВТОР: *Дмитрий Жигульский. Фото автора*

Мало мест, чужих для тебя от рождения, где чувствуешь себя хорошо лишь от одного присутствия. Для меня таким местом стала Италия, которая эмоционально настолько близка, что как только пересекаю границу Австрия-Италия – как будто заново рождаюсь.

Почему через Австрию? Предпочитаю ездить на машине. Нравится путешествовать, нравятся автомобили, нравится независимость от времени и обстоятельств. Случалось путешествовать на разных автомобилях. В крайний раз – на Mercedes-Benz Vito. И поговорим мы только о действительно важных и необходимых для путешествий моментах в комплектации автомобиля, коротко о самой машине и о самой поездке.

Машины можно и нужно оценивать разными критериями. В путешествии главный – комфорт. Комфорт для всех: водителя, в первую очередь, и пассажиров. Поэтому предпочитаю большие автомобили. Vito – большой и комфортный. Мне предложили пассажирский 8-местный, включая водителя, вариант Tourer: 2 сиденья спереди и 2 ряда матерчатых диванов вплотную друг к другу – после. Расстояние между сиденьями, кстати, можно регулировать. Для большего комфорта есть V-класс с «кожей» и другими «хотелками». Зато в нашей машине сразу выделяю полку в багажном отсеке, которая делит его на два отделения, что позволяет удобно и полностью использовать объем высокого багажника – это важно при большом количестве вещей. Еду один, поэтому комфорт пассажиров меня не интересует.

Не читаю инструкции нигде и никогда – это принципиальная позиция. Лень! Но она – двигатель прогресса. Для меня хорошая техника – это не только надежная, но и понятная. Не понимаю, почему в 21-м веке доступ в салон и запуск двигателя без ключа не стал повсеместным на всех машинах? Это же удобно! Но немцы в этом вопросе консервативны, поэтому сначала жмем на кнопку разблокирования дверей, ключ в замок, и мотор мягко и тихо затарахтел под капотом, который в новом исполнении стал более выраженным, чем у предыдущей серии.

Коробка переключения передач – 7G-Tronic Plus, автоматическая – «честная» гидромеханика с управлением на правом подрулевом переключателе. Как ей управлять, большого труда разобраться не составило. Причем, это не «кочерга», как у американцев, а «а-ля» переключатель поворотов. Для быстрого вмешательства в переключение передач предусмотрены подрулевые «лепестки». Попробовал – смысла не много, так как и в стандартном режиме при обычном движении передачи перебираются вполне адекватно. Если только есть необходимость тормозить трансмиссией, перекидывая ступени «вниз» вручную. Но не советую, ресурс КП резко снижается – проверено на другой марке.

За рулем Vito первым делом начинаю разбираться с информацией, выводимой на дисплей в центре приборной панели. Элементарно – честно. Посмотрел общий пробег, средний расход,

Разделительная полка очень функциональна

на сколько хватит топлива. На светофоре встал рядом с таким же автомобилем – двигатель, цвет – Vito. Но полный привод. Пока ждали зеленый, перекинулись парой слов. У соседа – 7,5 л на 100 км в городском цикле, на моем дисплее – пока 8,5. Наоборот было бы логичнее.

Надо заметить, что производитель для модели предлагает разные приводы: классику – задний, полный и передний. Для российской действительности предпочитаю полный постоянный, но монопривод – самый распространенный: дешевле при покупке и в обслуживании. В нашем случае машина заднеприводная, укомплектована самым мощным для модели дизельным мотором ОМ 651 с рабочим объемом 2143 куб. см, мощностью 190 л.с. при 440 Н • м и двухступенчатым турбонаддувом. Для автомобиля полной массой 3100 кг и с двумя турбинами – одна с «низов», другая с «середины» – этой мощности достаточно для повседневной жизни.

На следующий день, заправившись топливом под завязку и залив 20 л фирменной немецкой мочевины (AdBlue), беру курс на запад. Для достижения экологического стандарта Евро-6 немцы решили делать ставку на мочевину, пообещав взамен более низкий расход топлива. Забегая вперед, скажу, что 20 литров Adblue хватило на все 6500 км пути при среднем расходе топлива 7,5 л на 100 км – это с одним водителем и небольшим грузом около 100 кг.

До деревни Красная горка на российско-белорусской границе – 470 км хорошего асфальта, заброшенных полей вдоль дороги и разношерстных кафе-столовых, ларьков, мотелей-гостиниц, продавцов всякой ерунды в виде мягких игрушек, гипсовых статуй, чучел животных. Много брендовых заправок, редко попадаются и совсем «левые» (но капитального строения) с актуальным для нас дизельным топливом почти в два раза дешевле, чем на фирменных – обходите такие стороной. Российские дороги, к сожалению, единственные на маршруте следования, которые имеют грунтовую обочину. Чем это грозит, рассказывать смысла нет. В остальных странах – асфальтированные.

Дорога до Беларуси хоть и хорошая, но требует постоянной концентрации внимания: населенные пункты, постоянные перепады скоростного режима, десятки (сотни?) камер, засады с радарами, опасная разметка на перекрестках, отсутствие нормальной по ширине разделительной полосы между встречными потоками с нелепыми пластиковыми столбиками или железными тросами – худшие 470 км на всем пути. Только в Польше два участка, 180 и 50 км, совсем отдаленно будут напоминать этот. Скоростной режим до Беларуси – то 80, то 110 км/ч с учетом разрешенных двадцати сверх. Поэтому и средний расход – 6,8 л.

Я не ем в придорожных кафе до польской границы – брезгую.

На торпедо целых три ниши под бумаги и мелочь – это слишком

Раньше, пока не ездил в Европу, ел. После поездок «за бугор» на машинах понял, что наш придорожный общепит – пещерный век. Обычно в поездку беру бутерброды, газ с плиткой, что-то из продуктов быстрого приготовления, чай-кофе. Еду не более 3-4 часов, дальше – останавливаюсь размяться и подкрепиться – ритм, выработанный годами и, на мой взгляд, самый правильный. Приготовить пожевать и заварить кипяток – 10 минут максимум.

Так как в Беларуси топливо уже лет как несколько дороже на 10-15%, чем в РФ, то заливаю полный бак перед границей: 34 литра и 10, которые можно официально ввезти в таре в Евросоюз, – в канистру.

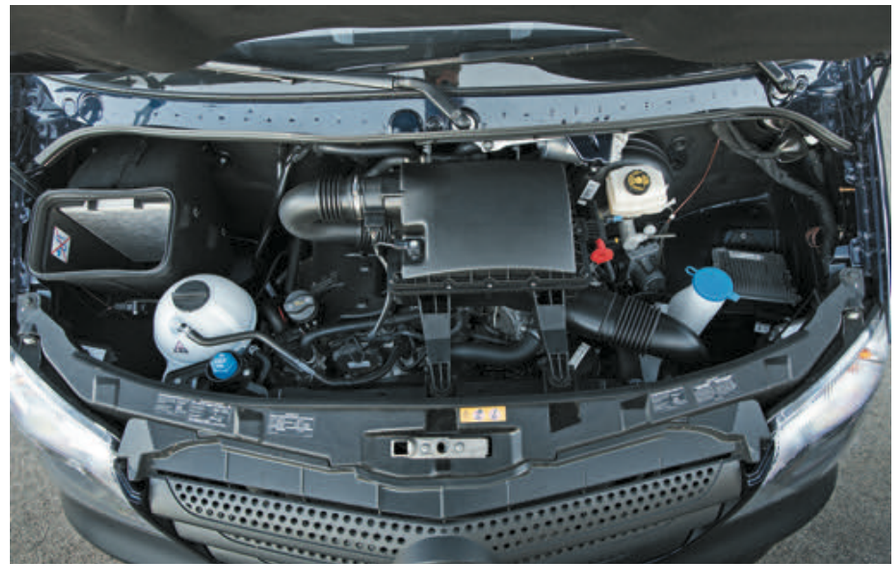
Для въезда к братским славянам необходимо иметь международную страховку ОСАГО. Перед

границей на заправке покупаю полис на Беларусь и Европу. Можно купить предварительно в Москве – цена будет та же самая. За автомобиль класса Vito заплатил 2190 рублей за 2 недели.

Беларусь выглядит по-советски, но культуры больше – у батьки не забалуешь: поля обработаны на всех 700 км пути, придорожных продавцов, кроме грибов и ягод – нет (не сезон), радаров меньше и информация о них броская и задолго, общепита и заправок – значительно меньше, чем в России. Но главное – дорога! Само покрытие может и хуже, чем в Смоленской области, но точно

безопаснее: широкий разделительный газон, отсутствие перекрестков, минимум населенных пунктов и ограничение скорости 120 км/ч. Пытаюсь разобраться с круиз-контролем, который из-за рваного темпа не трогал в России. Без подсказок – не более минуты. Заодно выясняю, что этим же подрулевым переключателем активируется и ограничитель скорости, удобный в населенных пунктах. На мой взгляд, круиз-контроль – необходимая вещь при дальних поездках. Но с одной поправкой – на хороших дорогах. Еще лучше – адаптивный круиз-контроль, отслеживающий расстояние до впередиидущего транспорта. Его возможности позволяют тормозить не пользуясь педалью тормоза. Скорость на круиз-контроле в ходе движения можно менять в диапазоне от 1 до 10 км. Кто активно пользуется такой опцией – оценит.

Не я включил опцию движения по полосам, но она здорово выручала, когда машина начинала пересекать границу разметки, толчками на руле. Начинаю уставать, пытаюсь устроиться поудобнее – опускаю правый подлокотник. Левый интегрирован на дверную панель. Это позволяет разгрузить плечевой пояс. Все-таки подлокотник придумали не дураки!

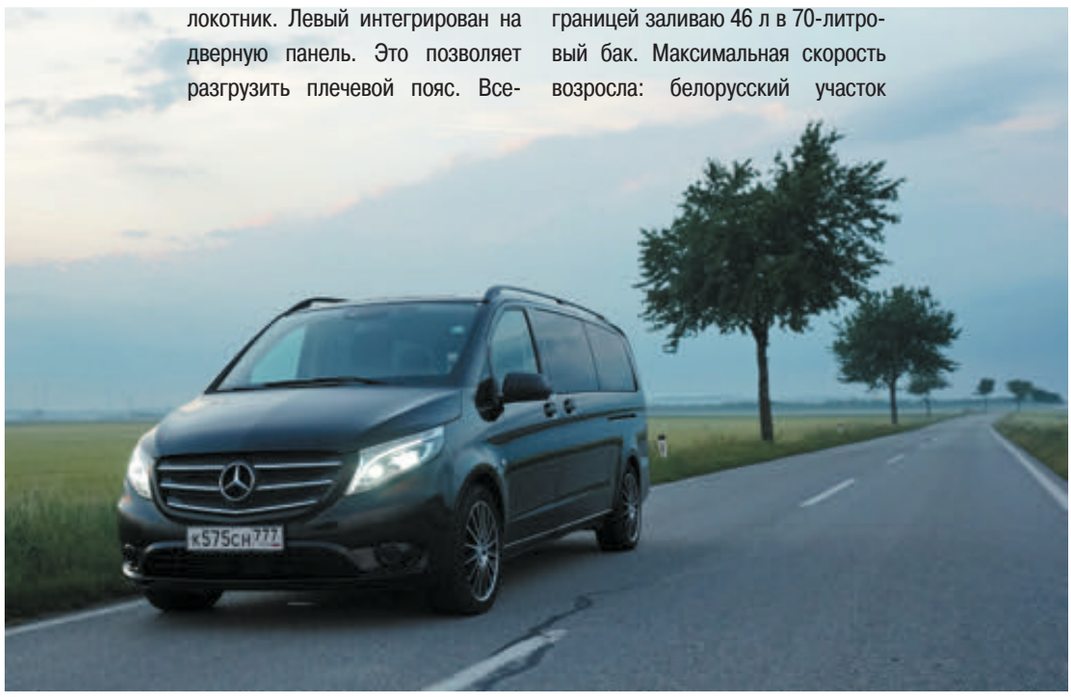


Тест длиной 6500 км

В Польше топливо стоит уже значительно дороже, чем в Беларуси – 1-1,25 евро/л, поэтому перед границей заливаю 46 л в 70-литровый бак. Максимальная скорость возросла: белорусский участок был пройден с включенным круиз-контролем и средним расходом 7,9 л/100 км. Необходимо помнить, что на белорусских заправках российские рубли не принимают: плати или картой, или местными, которые можно обменять до этого в конторах по обе стороны границы. Картой невыгодно, так как банковская система РФ устроена таким образом, что при транзакции валюты сверх списывается еще процентов 10 от цены.

На брестский погранпереход «Варшавский мост» попадаю часов в 10 вечера. И действительно – попал! Так как хобби приграничных жителей – торговля всем, что можно продать по обе стороны границы, то тысячи местных бизнесменов оккупировали погранпереход и установили порядки: одни машины держат очередь для своих, другие предлагают за деньги возможность ускоренного перехода транзитникам из России.

На въезде в таможенный пост местная бабенка предлагает ускорить процедуру за 4 тыс. российских рублей. Поняв, что простою в очереди не менее 6 часов, объявляю цену, которая спасет «отца русской демократии» – тысяча. Она «падает» до двух и на этом мы расходимся. Принимаю



решение ехать до погранперехода «Домачево», который находится в получасе езды от Бреста. Его прохождение заняло 1,5 часа. На погранпереходе приходится часто глушить машину, автоматический стояночный тормоз на новом Vito – бонус лентяям. В полночь по местному времени я уже в отеле «Паджеро», который находится в 20 км от перехода «Варшавский мост». Приличный номер за 30 евро, суп с потрохами и кровяная колбаса на второе – лучшее после продолжительного дня.

Так как после границы до отеля добирался уже в темное время суток местными узкими дорогами через леса-поля и редкие населенные пункты, автоматика автомобиля включила фары ближнего света. Вау – биксенон! Вот это свет! У меня уже были машины с ксеноновым светом и считаю, что нет таких денег, которые заставили бы от него отказаться. Почему? Да потому что 90% информации человек получает с помощью зрения! На Vito ксеноновые фары нового поколения, адаптирующиеся к дорожным условиям: скорости, встречному транспорту, степени загрузки.

Утром завтрак в ресторане отеля и курс на юго-запад – в Австрию. Если больше о Польше, то страну можно ставить в пример нашим чиновникам: без ресурсов, без ракет-атома-балета, без претензий на сверхдержавность ляхи делают свою страну удобной для жизни. Отличные дороги, включая сеть новых автобанов; придорожный сервис с низкими ценами и хорошего качества – это несмотря на то, что 25 лет назад при распаде соцлагеря наши телевизоры рассказывали, как Польша будет мучительно «умирать» без поддержки России. У «покойника», похоже, хорошее здоровье и одна из самых стабильных в Европе валют!

Дорог строят много, но есть одно направление, которое принципиально обходят польские дорожники – Варшава–Тересполь. Трасса длиной 180 км до границы

с Беларусью как была в два ряда еще при Российской империи, так и есть до сих пор. Плотный трафик, множество населенных пунктов и минимальное количество полос роняют среднюю скорость до 50-60 км/ч. Но уже от Варшавы начинаются отличные автобаны со скоростным лимитом 130-140 км/ч. Расход топлива возрастает до 9 литров. Опытным путем определил, что у автомобилей класса Vito в скоростном интервале 80-130 км/ч разница в расходе топлива составляет примерно 0,5 л при изменении скорости на 10 км. Выше 130 км/ч расход возрастает по экспоненте. На нашем маршруте именно в Польше самые высокие разрешенные скорости. Будет, правда, еще один «медленный» 50-километровый участок в районе города Честохова со светофорами и населенными пунктами, но в каждую сторону по две полосы с разделительным газоном – никогда там не «зависал». Зато в окрестностях этого города прямо на трассе есть отличные рестораны с прекрасной кухней и смешными ценами: фирменный суп жур (журек), который подается в каравае хлеба – 5 евро, стейк из великолепного мяса, не уступающий таковым в фирменных заведениях Москвы, – те же 5 евро. Обычно там обедаю. У поляков можно есть – качество отличное, но надо помнить, что валюта своя – злотый, хотя не было случая, когда паны отказывались от евро.

В процессе поездки обнаруживаю другие функции на Vito, подсказывающие обстановку на дороге – предупреждение о помехах сбоку и дистанции до автомобиля впереди.

Польский отрезок – около 550 км. Перед границей с Чехией заправляюсь – только чтобы доехать до пункта назначения в Австрии – по 1,25 евро за литр на фирменной заправке Orlen, так как в соседней Чехии топливо дороже и, главное, туалеты платные. При этом валюта тоже своя, и в пересчете на евро посетить заведение – 50 центов. И нет придорожных обменников. Но за монету в 1 евро автоматы пропустят. Так же на польской заправке покупаю виньетки на Чехию и Австрию – начинаются платные дороги. За минимальный срок – 2 недели – отдаю 36 евро.

Чехию прохожу быстро – 250 км, поэтому останавливаться и тормозить незачем. Из придорожных достопримечательностей можно упомянуть поле, на котором произошло историческое Аустерлицкое сражение. Его (поле) вместе с монументом видно с дороги, не доезжая Брно километров 20. Кому интересно, может съехать с трассы и, как Андрей

Болконский, поваляться на траве, рассматривая облака на небе и пытаясь найти смысл жизни. Наш смысл – добраться до Италии.

На автобанах и скоростях под 140 Vito показал себя молодцом. Очень приятное впечатление оставили шумоизоляция салона и великолепная подвеска – особенно задняя. Думал, что пневмо, но, заглянув под машину, обнаружил обычную комбинацию пружины и амортизатора. Подвеска независимая что спереди, что сзади, с настройками на комфортабельную езду. Рулевое управление понравилось. Усилитель электрический, меняющий усилие на «баранке» в зависимости от угла поворота и скорости автомобиля – заявка на спортивность.

Вы думаете Vito без грехов? Их есть и у Mercedes! Не понравились тормоза: неважная информативность и прогнозируемость, высокое усилие на педаль. Склоняюсь, что это такой экземпляр, так как в одной статье я отмечал тормоза предыдущей модели Vito как идеальные. Но есть в машине и неоправданный, на мой взгляд, косяк – играющая панель передних дверей. Они широкие, а ребер жесткости металл не имеет. Поэтому при закрывании панель идет волной и дверь издает звук, какой машина такого класса и цены генерировать не должна.

После Чехии въезжаем в Австрию. В районе границы по обе ее стороны есть участок примерно в 25 км в обе стороны с двумя полосами, затруднительным обгоном из-за плотного трафика, населенными пунктами и возможностью встать в многочасовую «колейку», как говорят дальнобойщики-международники, в районе старинного и красивого городка Пойсдорф. Автобан в стороне от городов тянут, и через несколько лет кошмар для местных жителей закончится.

По дороге заезжаю на заправку с мойкой: заправляюсь до крышки бака по 1,05 евро и самостоятельно мою машину. Вот поэтому я заправился в Польше только чтобы доехать до местной австрийской заправки, где дизель дешевле. В любой стране на автобане топливо стоит дороже, чем на местных дорогах. В Польше из-за 20 литров съезжать с автобана смысла нет, а вот в Австрии это надо взять за правило, так как это крайняя страна перед Италией с ее высокими ценами на топливо.

Утром выезжаю на 5-полосный бетонный автобан сразу за Веной и через Альпы, которые из австрийской столицы еще не видны, на юг. Австрийцы – самые правильные водители по всему маршруту следования. Обгон справа – и тебе уже возмущенно показывают пальцем у виска, при первой возможности машины уходят на правую полосу, превышение скорости выше чем на 5 км – редкость.

Несмотря на то, что культура российских водителей повышается, в Москве – точно, но наши водители, попадая на европейские автобаны, совершают несколько грубейших ошибок: любят ездить в левом ряду, тормозят на полосе разгона при заходе на автобан и до съезда с него на полосу торможения, не освобождают полосу разгоняющемуся со второстепенной дороги автомобилю.

В пятидесяти километрах от Вены начинаются Альпы, и тянуться они будут 400 км до итальянского города Удине. Несмотря на горы, сама трасса совершенно не сложная и скоростная – 130 км/ч. За 40 км до итальянской границы сворачиваю с автобана на указатель Граффенштайн, и в 100 метрах от съезда заливаю дизель по 1,08 евро. На самой трассе это удовольствие на 25% дороже на заправках той же компании.

Любимое занятие некоторых австрийских граждан – уезжать на велосипедах далеко от дома. Эти туристы встретились в Италии в нескольких стах километрах от Австрии

Туалеты на австрийских заправках – платные. Кстати, если решили сэкономить на австрийской виньетке, то милости просим на местные дороги: красота неописуемая, ехать будете бесплатно и в два раза дольше. Да и кухня австрийская – с колбасками и капустой – на любителя.

От нечего делать начинаю рассматривать торпедо машины – это через два дня пути! Все-таки мерседесовский стиль мне нравится: не вычурный, продуманный, с удобным и понятным расположением кнопок и регуляторов. Сам пластик хотелось бы видеть мягче. Удивило то, что электрический разъем для подключения потребителей – один. Или не нашел больше? Лишней считаю нишу на приборной панели перед водителем – дополнительный пыле- и мусоросборник. Тем более что правее такая уже есть. А вот очечник на потолке – к месту, ценю такие мелочи. Из пожеланий – больший диапазон регулировок водительского сиденья. Может кому-то и нравится сидеть высоко, я не из таких. А ниже опустить сиденье под свои привычки – задача невыполнимая.

А вот и цель нашего путешествия – Италия! И если австрийские пограничники еще появляются иногда на границе для профилактики, то итальянцам – все равно, кто въезжает и выезжает из страны. А едет к ним вся Европа – особенно в сезон отпусков, каникул и распродаж. Итальянцы во многом похожи на нас! Пятничная вечерняя забава для наших народов – стоять в пробках на выездах из городов. Различие в том, что мы едем отдыхать на дачи, работая на грядках, итальянцы – загорать и веселиться на море. Ну а что, море в Италии – с трех сторон, а континентальная – одна большая грядка. В воскресенье вечером две наши страны опять стоят в пробках в обратную сторону.

Правила дорожного движения в Италии есть. Но если у вас будут «висеть на хвосте» при вашей скорости 150 км/ч на дороге с ограничением 110 и требовать фарами уступить дорогу – это итальянец. Обгон справа – проще простого. Включенные указатели поворота – издеваетесь? А перестроение за несколько сантиметров до бампера вашего автомобиля на скорости за 150 не хотите? Я тоже не хочу, но постоянно с этим сталкиваюсь на итальянских дорогах.

Было бы полцарства – отдал бы за климат-контроль. Знаете, почему? Чтобы включить, настроить, и не вспоминать никогда. До Италии погода была не жаркой, после Альп – за 30 тепла. Мой Vito в правильной комплектации, поэтому вспоминаю о температуре в машине только после долгой стоянки на солнце. Минут за 5 кондиционер нагоняет в салон комфортную температуру. Никак не могу понять, как в юности ездил на советской машине без кондиционера при 45-градусной жаре. Но на Vito есть одна особенность – на полной мощности вентилятора воздушные дефлекторы схлопываются на закрытие от потока сильного воздуха: или необходимо открывать дефлекторы на максимум, или – ничего.

За поездку (питание не включено)

Пройдено	6500 км
Средний расход топлива	7,5 л/100 км
Потрачено топлива	490 л
Средняя скорость	82 км/ч
Стоимость топлива	26 700 руб.
Стоимость страховки	2190 руб.
Платные дороги	9960 руб.
Отели (5 ночей)	14 125 руб.
Разное (кофе-вода)	5000 руб.
ИТОГО:	58 000 руб.

Технические характеристики Mercedes-Benz Vito Tourer

Снаряженная масса	2542 кг
Полная масса	3100 кг
Двигатель	OM 651
Рабочий объем двигателя	2143 см^3
Мощность	190 л.с.
Крутящий момент	440 Н·м
Коробка передач (автоматическая)	7G-Tronic Plus
Привод	задний
Подвеска	независимая пружинная
Максимальная скорость	160 км/ч

Конечный пункт поездки – Пескара на Адриатике. Еду туда на полтора дня ради двух вещей – моря и магазина со старыми вещами. Стоит у дороги неприметное строение, но, попадая во внутренний двор и помещение в нем, погружаешься в другой мир лет на 50-100 назад – от старинных открыток до автомобилей. Был там один раз с твердым намерением вернуться еще раз для фотосъемки ретро-автомобилей. Увы, с обеда пятницы и до понедельника – выходной.

Несмотря на широкую сеть отличных платных и бесплатных дорог, решаю ехать по платной. На въезде на автобан выдергиваю талон с указанием начального пункта, на съезде – вставляю его же в автомат, который показывает стоимость. Платить можно наличными и картой. Один км обойдется в 4-5,5 руб. – это в 3,5 раза дешевле, чем на платных дорогах Подмосковья. Надо помнить, что чем чаще съезжаешь с автобана, тем дороже, но не значительно. Как уже говорил, заправляться лучше на второстепенных дорогах – дешевле на 20-30%. Это притом, что дизель на автобанах стоит в Италии 1,8 евро. Здесь-то и пригодится канистра с топливом из России – копейка, но наша. Колонки на одной и той же заправке делятся на те, где самообслуживание, и где тебя обслужат. На вторых будет дороже. И главное, не заправляйтесь картой на полностью автономных АЗС! Прежде чем топливо пойдет в бак, с карты спишется 101 евро в любом случае, даже если залили вы на 10. Как возвращать – не понял. Наверное, поэтому итальянцы будут стоять в очереди, чтобы оплатить топливо или дорогу «кэшем», но не пойдут к свободным окнам с картой.

Иногда итальянцы работают! Начинают часов с 10, после 12 уже обедают. Продолжается это «безобразие» – обед – часа 3, после – еще 2 часа работы, и уставшие потомки этрусков расходятся по…, нет, не по домам, – по кабакам и кофейням. Понимаю, жизнь – тяжелая штука!

Если хотите узнать вкус настоящего кофе – вам в Италию. Капучино – не в жару и не после полудня. Эспрессо, ристретто, корретто – это то, что бодрит как красивая женщина. Судя по тому, что итальянцы кофе пьют на ночь, с личной ночной жизнью у них все хорошо. Спросил у одного бариста о сортах кофе, используемых в Италии. Оказалось, что лучший в мире кофе делают из самого дешевого сырья. Главное – технология жарки. Или разыграл?

Ford Transit подключили.
В будущем – везде

Новый фургон Ford Transit Custom с подзаряжаемой гибридной силовой установкой впервые был представлен публике в Великобритании в сентябре этого года.

АВТОР: *Дмитрий Жигульский*

Показ автомобиля состоялся в преддверии проекта по испытанию коммерческих автомобилей Ford с подключаемым или подзаряжаемым от электросети гибридным приводом. В рамках испытаний 20 гибридных Ford Transit в течение года будут работать в автопарках клиентов компании. Эксперимент, который начнется позже в этом году, поможет исследовать влияние коммерческих автомобилей на электротяге на качество воздуха в городе, а также изучить особенности их эксплуатации в типичной городской среде.

Автомобиль оснащен гибридной системой – электромотор и ДВС, которая позволяет преодолеть расстояние более чем в 50 км на электротяге без выбросов вредных веществ в атмосферу. Это необходимо в тех случаях, когда запрещено использовать двигатель внутреннего сгорания. Так как многие страны и муниципалитеты уже объявили о создании таких зон, и их география будет только расширяться, коммерческий транспорт на электротяге становится все более востребованным.

В электрифицированных Ford Transit Custom применяется технология последовательного гибридного привода, в котором колеса автомобиля приводятся в движение исключительно электродвигателем: ДВС только вырабатывает электричество для подзарядки батарей. Серийное производство электрифицированных Transit Custom начнется в 2019 году.

Ford – первый массовый производитель, предложивший технологию подзаряжаемого гибридного привода в данном сегменте рынка коммерческих автомобилей. Это позволяет автомобилю заряжаться от электросети для поездок с нулевым уровнем выбросов, в то время как компактный и экономичный мотор EcoBoost генерирует дополнительную энергию для подзарядки батарей, когда это требуется. Чаще всего запаса хода на электротяге 50 км достаточно в дневное время для лондонского коммерческого трафика и работа ДВС на таких машинах предполагается от случая к случаю.

Блок батарей представляет собой компактную конструкцию из литий-ионных элементов с жидкостным охлаждением, рас-

дистанциях. Автомобили с подзаряжаемым гибридным приводом также имеют увеличенную грузоподъемность по сравнению с электрическими автомобилями, в которых для движения используется исключительно энергия батарей, так как батарейный блок на последних больше и тяжелее, чем на гибридных машинах.

Коммерческие автомобили всех категорий в Лондоне в обычный будний день совершают около 280 000 поездок, покрывая, в общей сложности, ежедневное расстояние в 13 000 000 километров. В центральной части Лондона малотоннажные фургоны составляют 75% от грузового транспорта в часы пик: по дорогам каждый час проезжают свыше 7000 автомобилей этого класса.

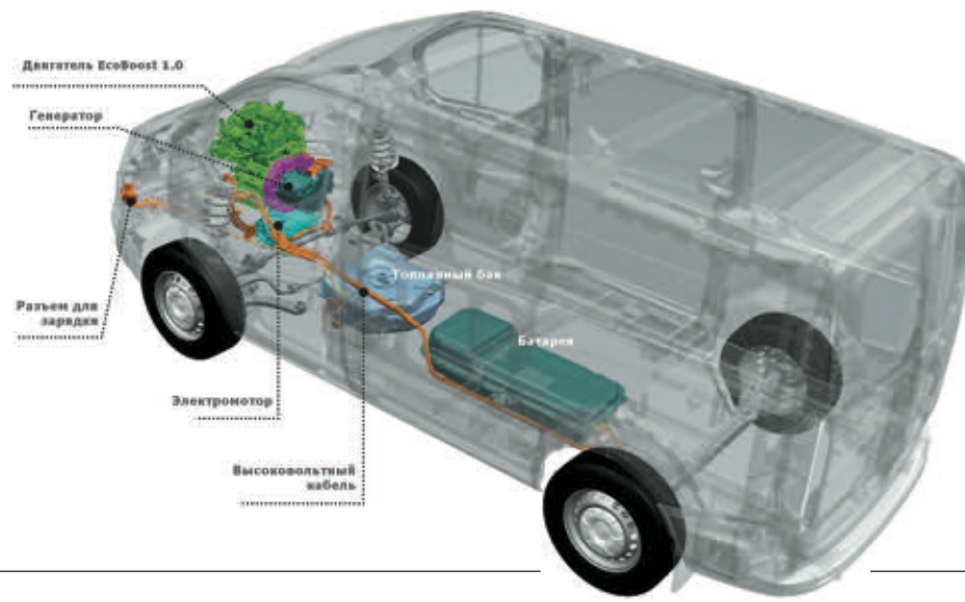
Ford Transit на электротяге будут проходить испытания сразу в нескольких лондонских компаниях, а также в аэропорту Хитроу и полиции Лондона, которая будет пользоваться ими на ежедневной основе. Кроме того, 20 гибридных Ford Transit оборудуют передовыми телеметрическими системами, которые будут собирать данные об эксплуатации автомобилей в реальном времени. Это поможет понять, как можно сделать использование коммерческого автотранспорта на электротяге максимально эффективным в будущем.

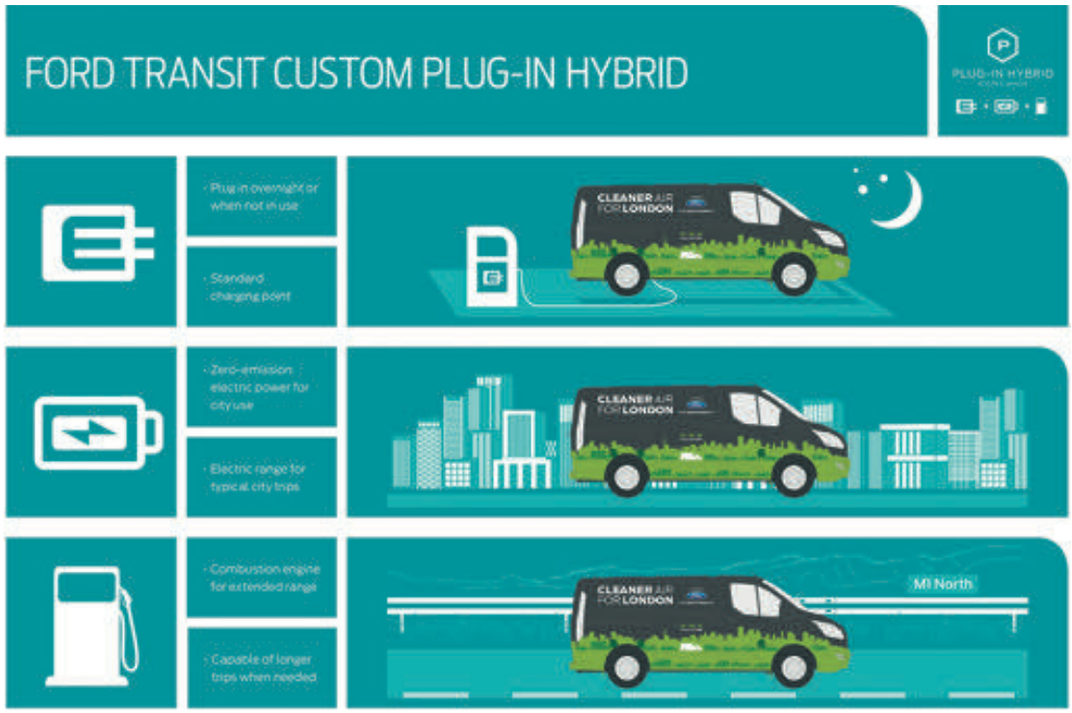
Кроме того, в экспериментальных автомобилях будет использоваться технология геозонирования, которая может автоматически ограничивать скорость автомобиля в зависимости от местности, в которой он находится. Например, в центре города скорость может быть ограничена 30 км/ч, а на шоссе – 110 км/ч.

положенную в подполье грузового отсека фургона. При этом в кузове фургона полностью сохранен полезный объем пространства, предлагаемый стандартным Transit Custom с ДВС.

Технология подзаряжаемого гибрида предоставляет операторам коммерческого автотранспорта ряд дополнительных преимуществ. Помимо накопленной в батареях энергии, позволяющей преодолеть свыше 50 км с нулевым уровнем выбросов, бензиновый двигатель в гибридном Transit Custom способен увеличить общий пробег до 500 км, что позволяет не беспокоиться о статусе заряда батарей на более длинных

Ford Transit Custom PHEV:
Схема подключаемого последовательного гибридного привода





В августе Ford подписал меморандум о взаимопонимании с Anhui Zotye Automobile Co., Ltd., крупным производителем полностью электрических автомобилей с нулевым уровнем выбросов в Китае

томатически изменять настройки Transit на основе текущего местоположения каждого фургона. Это может быть использовано, например, для перехода гибридной системы в режим движения только с использованием электротяги, когда автомобиль въезжает в зону с ограничением по уровню выбросов в центральной части города.

Автопроизводитель и дочерняя компания Ford Smart Mobility инвестировали $4,5 млрд в создание электромобилей, которые предложат покупателям больше возможностей, эффективности и экономичности. В ближайшие пять лет Ford планирует представить 13 новых электрифицированных автомобилей, в том числе полностью электрический компактный внедорожник, который будет продаваться в Европе, Северной Америке и Азии.

Недавно Ford объявил об амбициозной стратегии электрификации модельной линейки в Китае и подтвердил, что к 2025 году 70% всех моделей Ford, продаваемых в Китае, будут предлагаться с электрифицированными версиями. В августе Ford подписал меморандум о взаимопонимании с Anhui Zotye Automobile Co., Ltd., крупным производителем полностью электрических автомобилей с нулевым уровнем выбросов в Китае. Компании изучат возможность совместного запуска новой линейки полностью электрических автомобилей на крупнейшем в мире автомобильном рынке.

Кроме того, Ford реализует совместный проект с Deutsche Post по производству специализированных фургонов доставки на электрической тяге. Это позволило Ford стать крупнейшим в Европе производителем электрифицированных среднетонажных фургонов. До конца 2018 года будут построены 2500 фургонов StreetScooter WORK XL на шасси Ford Transit, оснащенных электродвигателем с блоком батарей и кузовом, изготовленным по спецификациям Deutsche Post DHL.

Реинкарнация

Председатели правления Volkswagen и Volkswagen Commercial Vehicles д-р Герберт Диесс и д-р Экхард Шольц объявили о решении компании начать производство электромобиля I.D. BUZZ.

АВТОР: *Карасёв А.В. Фото Volkswagen*

Заявление ответственных лиц компании прозвучало в Калифорнии на открытии одного из самых престижных ретроавтомобильных мероприятий в мире – Pebble Beach Concours d'Elegance. Правда, поступление электрического минивэна в дилерские центры обещано только в 2022 г., после дебюта компактного четырехдверного электромобиля.

Как пояснил Г. Диесс, совет директоров выбрал Pebble Beach (галечный пляж) для своего заявления, потому что микроавтобус уже давно стал частью калифорнийского стиля жизни. Как и классический T2, I.D. BUZZ будет представлен как в пассажирской, так и в грузовой версии.

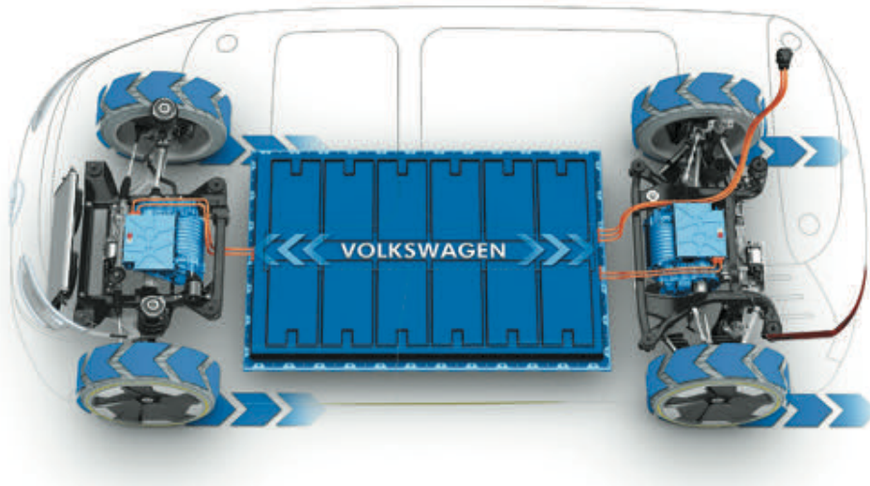
По словам Э. Шольца электромобиль, соответствующий третьему уровню автономности – идеальная концепция для доставки посылок и товаров в городе. Volkswagen нацеливает I.D. BUZZ прежде всего на рынки Северной Америки, Европы и Китая.

I.D. BUZZ разработан на платформе MEB. Автомобиль может вместить 8 человек или вместить груз объемом 4,6 куб. м. Как концепт I.D. BUZZ демонстрировался на выставке в Детройте. Увеличенная «электрическая» платформа MEB-XL позволила установить под полом тяговую батарею емкостью 111 кВт·ч. Емкости батареи, которая питает два электромотора (по одному на ось), хватает на 435 км пробега по североамериканскому циклу (или 600 км по европейскому циклу NEDC). Суммарная пиковая мощность электромоторов составляет 374 л.с. Каждый двигатель по отдельности может развить мощность до 204 л.с. Volkswagen I.D. BUZZ может оснащаться одним двигателем мощностью 268 л.с, установленным сзади.

Автомобили модельного ряда Type 2 были представлены в 1949 г. Первый VW Bus был продан в США в 1950 г. Он был оснащен двигателем 30 л.с. Электрические фургоны и автобусы VW появились позже, в США не поставлялись. Нефтяной кризис начала 70-х годов подтолкнул Volkswagen к созданию электромобилей на базе популярной модели Type 2. В 1972 г. был выпущен Elektro-Transporter. Мощность его электродвигателя была 17 кВт (23 л.с), пиковая достигала 33 кВт. Электродвигатель устанавливался, как и ДВС, сзади, и агрегатировался с коробкой передач. При полной массе 2075 кг грузоподъемность электромобиля равнялась 800 кг и соответствовала массе блока из 72

свинцово-кислотных аккумуляторных батарей. Elektro-Transporter развивал максимальную скорость 70-75 км/ч, для достижения которой электромобилю требовалось 30 секунд. Пробег на одной зарядке – 50-80 км. После разряда батарей их можно было заменить или подключить электромобиль к зарядке на несколько часов. Стоил Elektro-T2 около 60 тыс. немецких марок, в то время как обычный T2 – примерно 15-17 тыс.

Электромобили Elektro-Transporter использовались, главным образом, в городском коммунальном хозяйстве. После покупки первых образцов, немецкие коммунальщики заявляли о готовности закупить в ближайшем будущем еще 200 автомобилей. В период с 1972 г. по 1979 г. было изготовлено около 150 электромобилей.



Если T2 с двигателем внутреннего сгорания еще бороздит дороги во всем мире, то электрический встретить нереально

Кислотно-свинцовая батарея

Замена блока батарей

Блок электрооборудования

Старый разъем для подключения к источнику тока

Американцы обновили Volvo VNL

Компания Volvo Truck North America представила в США новую версию тягача модели VNL.

АВТОР: *Карасёв А.В.*

Новинка оснащена множеством высокотехнологичных устройств, которые обязательно должны понравиться водителям. Шведский автопроизводитель добавил своему капотному тягачу набор современных систем помощи водителю (ADAS) как стандартное оборудование. В их число входят системы предупреждения фронтального столкновения, экстренного автоматического торможения, предупреждения о выезде из полосы движения и адаптивный круиз-контроль.

В США системы помощи водителям быстро становятся популярными среди производителей легковых автомобилей, таких как Tesla и Cadillac, но еще не пробились в кабины американских магистральных грузовиков – по крайней мере не как стандартные функции. Многие устройства, правда, уже доступны в качестве опции или при послепродажном обслуживании. Volvo Truck заявляет, что она является первым из производителей OEM, сделавшим их стандартными.

Широко распространены опасения, что интеллектуальные технологии управления автомобилями приведут к колоссальным изменениям в профессиональной среде водителей грузовиков. Недавнее исследование Международного транспортного форума – ITF (International Transport Forum) – показало, что автоматизированные грузовики могут снизить спрос на услуги водителей на 50-70% в США и Европе к 2030 г., а это 4,4-6,4 млн профессиональных водителей на обоих континентах.

Межправительственная организация ITF, подготовившая доклад, включает 57 стран-участниц.

Грузовик Volvo VNL оснащен информационно-развлекательной системой с 5-дюймовым экраном, на который можно вывести данные о поездках или диагностики. Как опция доступен 7-дюймовый сенсорный экран с навигацией и камерой заднего вида. Также опционально предлагается Apple CarPlay. Это делает Volvo VNL вторым грузовиком, который добавил продукт от Apple на свою приборную панель после того, как Scania объявила об этом в апреле прошлого года. Для грузовиков Scania предлагаются 7-дюймовые сенсорные экраны (AUS4) и голосовое управление. Поддержка Apple CarPlay введена с июня 2017 г. Более ранние устройства могут быть обновлены при условии, что у них есть распознавание голоса.

Дизайнеры нового VNL ввели в облик грузовика Volvo черты, придающие ему динамизм. Грузовик получил вытянутые назад LED фары, включающие в себя дневные ходовые огни, обновленную решетку радиатора и капот смелой формы. Перепроектированы и перемещены воздухозаборники двигателя с целью обеспечения меньшей турбулентности всасываемого воздуха. Движения воздушных потоков над кабиной и по ее бокам также оптимизированы благодаря конструкции нового шасси и обтекателю на крыше.

Автомобили серии VNL поставляются с 13-литровым двигателем Volvo D13, а модели Daycab и VNL 400 могут получить

11-литровый Volvo D11 в качестве опции. 15-литровый Cummins X15 также доступен в серии VNL.

Двигатели Volvo D11 и D13 оснащены запатентованными волновыми поршнями Volvo уникальной формы, которая помогает сжигать топливо более эффективно. Топливо в цилиндры впрыскивается проверенной топливной системой Common Rail.

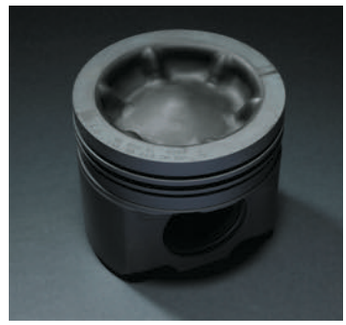
Для Volvo VNL также доступен двигатель Volvo D13 Turbo Compound (D13 TC), который преобразует энергию выхлопных газов в механическую работу двигателя. В результате получается еще 50 л.с., передающихся на коленчатый вал двигателя, а топливная эффективность увеличивается до 6,5%.

Включая эффективность турбокомпаунда мотора D13 TC, новый грузовик VNL расходует на 7,5% топлива меньше по сравнению с моделью VNL 2015 г., оснащенной двигателем D13 GHG 2014.

Все автомобили серии Volvo VNL оснащаются автоматизированными механическими коробками передач I-Shift Volvo. С полным набором датчиков, определяющих скорость и нагрузку, I-Shift знает, когда и какую передачу нужно включить или перевести в нейтральное положение.

Для всех моделей Volvo VNL стандартным оборудованием является система Volvo Active Driver Assist от компании Bendix. Она включает в себя камеру и радар,

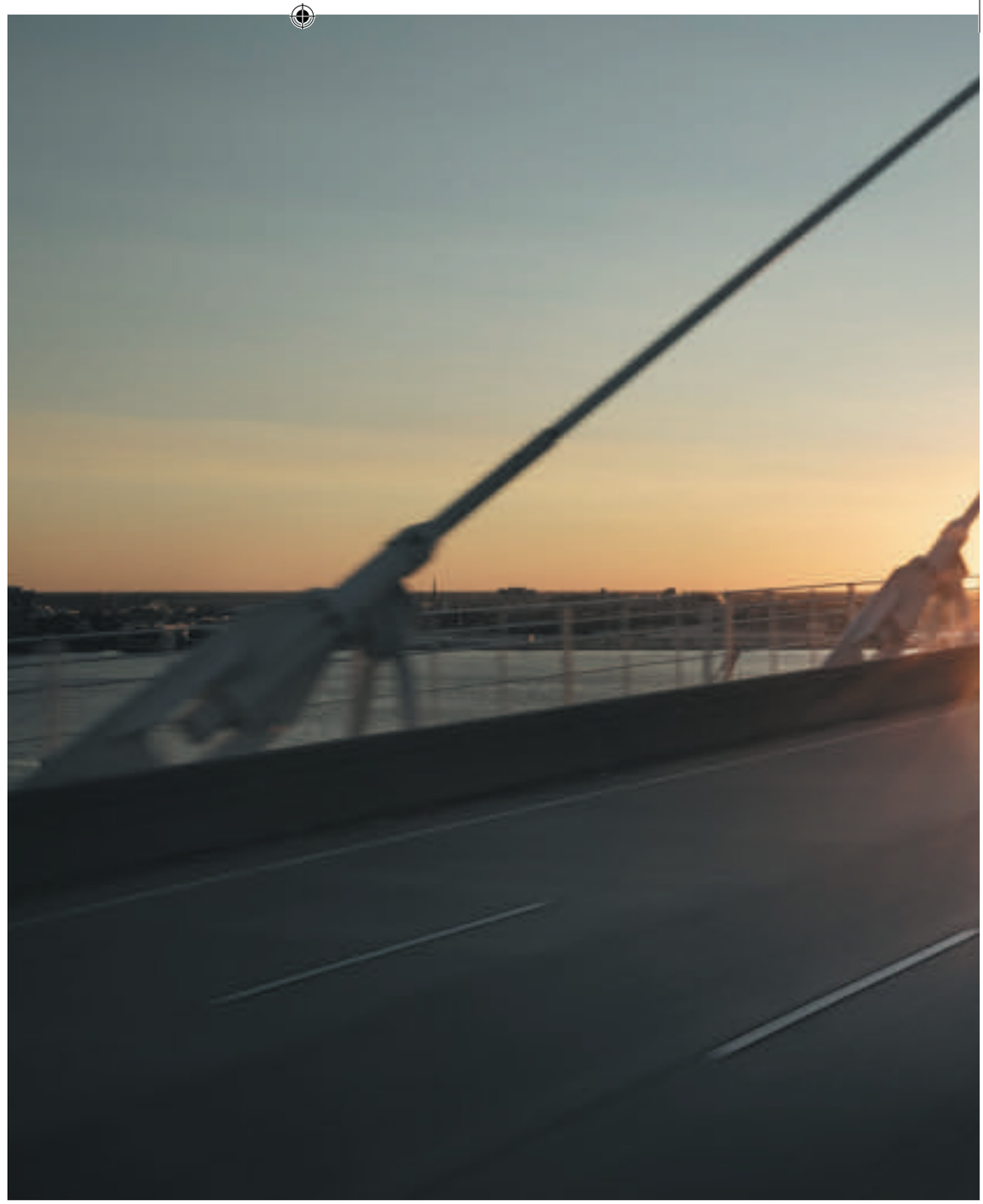
и предупреждает о возможном столкновении с впередиидущим транспортом и предпринимает активное торможение даже в случае стационарных объектов, если водитель не среагировал на предупреждение. Система оснащена первым в отрасли дисплеем на ветровом стекле. Volvo Enhanced Stability Technology – электронная система контроля устойчивости – является стандартной для всех моделей VNL, так же, как и автоматическое включение освещения и датчики дождя.



Волновой поршень

Как и у всех моделей Volvo, новая кабина VNL изготовлена из высокопрочной стали и превосходит требования тестов, таких как Volvo Swedish Cab Safety Test, и по прочности при опрокидывании – ECE R-29. Боковая подушка безопасности для водителя теперь срабатывает вместе со встроенной подушкой безопасности перед водителем.

Грузовик получил новую приборную панель. По ее центру находится настраиваемый цветной информационный дисплей. Для нового Volvo VNL предлагается несколько вариантов водительских сидений. Возможности регулировки сиденья в поперечном и вертикальном направлениях увеличены. Доступны такие премиум-функции, как подогрев сиденья и вентиляция.



По словам Джейсона Спенса (Jason Spence), менеджера по маркетингу грузовиков Volvo Trucks, было опрошено почти 2000 водителей с тем, чтобы убедиться, что все изменения отвечают их потребностям. Результаты проведенной работы говорят сами за себя: кабина автомобиля отличается самой удобной для водителя средой, чем когда-либо было в шведских грузовиках.

Спальное место предлагается в четырех вариантах. Кроме того, в моделях Volvo VNL 760 и 740 имеется совершенно новый полный 70-дюймовый спальник. В нем располагается встроенная койка – новинка в Северной Америке. Светодиодное внутреннее освещение снижает энергопотребление и обеспечивает более мягкое освещение. Переделанная панель управления системами спальника позволяет водителям контролировать отопление и кондиционер и настраивать аудиосистему. Кроме того, с панели у койки водители могут запирать двери или активировать аварийную сигнализацию, если это необходимо.

Впервые в Северной Америке уровни отделки класса Volvo Globetrotter будут доступны на моделях VNL 760 и VNL 860 и включают полный аэродинамический пакет, алюминиевые полированные диски колес, сиденья высшего класса, а также встроенный холодильник, инвертор и стояночный кондиционер.

Все модели Volvo VNL в стандартной комплектации включают дистанционную диагностику, которая обеспечивается круглосуточно. Если проблема обнаружена дистанционно, агенты VAS будут оценивать ее серьезность. Все данные из процесса обслуживания фиксируются и отслеживаются ASIST – системой онлайн-обслуживания и коммуникационной платформой Volvo.

Новая серия Volvo VNL была разработана и спроектирована в североамериканском техноло-

гическом центре Volvo Trucks в Гринсборо, Северная Каролина. Грузовики будут изготавливаться на сборочном заводе Volvo New River Valley в Дублине, штат Вирджиния, где собираются все модели Volvo для рынка США. Двигатели и трансмиссии будут выпускаться на заводе по производству трансмиссий Volvo в Хейгерстауне, штат Мэриленд.

ПАО КАМАЗ представило Mercedes Actros

На выставке Комтранс автопроизводитель из Набережных Челнов представил новый магистральный грузовик — КАМАЗ-54901.

АВТОР: *Дмитрий Жигульский*

По заявлению официальных лиц, это совершенно новая машина класса, которого никогда не было в линейке челнинских машин. И правда, расстояние в кабине от пола до потолка составляет 1980 миллиметров, а внутренняя ширина – 2270 мм, два спальных места. Таких просторных кабин отечественная автопромышленность никогда не строила. Электронная начинка – современная, включая 10-дюймовый сенсорный экран, панель приборов высокого качества и с продуманной эргономикой.

Мотор тоже новый – рядная 12-литровая «шестерка» Р-6 с диапазоном мощностей 380-550 л.с. Этот же агрегат планируют «разогнать» до 750 л.с. и устанавливать на тяжелую многоосную спецтехнику для нужд армии. У КАМАЗ никогда не было отечественного рядного двигателя, а все потребности в замене V-образного 740-го мотора закрывались импортными китайскими и немецкими агрегатами Cummins и Mercedes-Benz. Теперь будет! Заявленный ресурс мотора – 1,5 млн км. Это притом, что импортные аналоги имеют ресурс не более 1 млн км. Радуемся за

отечественную промышленность! КАМАЗ-54901 оснащается новой автоматизированной коробкой передач ZF TraXon, которая на данный момент не производится в РФ, но не исключено, что к началу запуска конвейера

Пресс-центр КамАЗ утверждает, что создание новой машины – «результат тяжелого труда большого коллектива»

КАМАЗ-5490 с кабиной Axor

На месте «аксоровской» кабины могла быть такая. Корейская кабина для КАМАЗ от холдинга DMEC, входившего в состав компании KIA, которая в свою очередь с 90-х входит в состав компании Hyundai, грузовое отделение которой в 2000 г. купил германский концерн Daimler, которому в свою очередь принадлежит четверть акций КамАЗ. Без пол-литра не разберешься! Корейская кабина была представлена осенью 2011 года, потрачено несколько миллионов евро. Но КАМАЗ-5490 выпускается с кабиной Axor

КамАЗ нравится выдавать чужое за свое. Несколько лет назад была представлена кабина будущего. Как собственной разработки. На самом деле разработка одной иностранной компании с элементами интерьера вообще никак не вписывающимися не только в российскую, но и мировую концепцию грузоперевозок. Пипл хавает!

челнинцы смогут ее освоить на совместном с немцами заводе по производству трансмиссий.

Пресс-центр КамАЗ утверждает, что создание новой машины – «результат тяжелого труда большого коллектива». Эйфорию по поводу нового грузовика растиражировали большинство профильных средств массовой информации. Опытную серию машин планируют запустить в 2018 г., массово – в 2019.

А теперь чуть больше информации, чем официальная. Новый КАМАЗ-54901 – перелицованный Mercedes-Benz Actros четвертого поколения. Немцы, владеющие частью акций челнинского завода и год от года терпящие убытки от деятельности российского производителя, вынуждены предпринимать шаги, чтобы минимизировать дальнейшие инвестиции в завод и получить хоть какую-то прибыль от своих финансовых вливаний в российское грузовое подразделение. Если посмотреть историю челнинского завода после покупки его акций немцами, попытки создать новую кабину взамен старой «времен Очакова и покоренья Крыма» ни к чему хорошему не привели – растрата миллионов долларов на сомнительные корейские и другие проекты. Немцев вынудили отдать заводу КамАЗ кабину от Axor, что в итоге вылилось в грузовик КАМАЗ-5490 – не полная копия немецкого грузовика, но спутать легко. Качество сборки при этом осталось на уровне «сойдет», что не лучшим образом сказывается на имидже немецкой марки.

Сказав А, нужно говорить и дальше. Следующий шаг немецкого концерна – передача российской стороне технологии производства кабины Actros MP4. Здесь уже более серьезный подход в виде завода по производству кабин в Набережных Челнах с заявленными 50 тысячами кабин в год. Очевидно, что когда кабина встанет на поток, она уже морально устареет,

Этот двигатель – не что иное, как переименованный немецкий Liebherr D946. Это еще не все, потому что Liebherr D946 – мотор MAN D26

Мотор – рядная 12-литровая «шестерка» Р-6. Он же Liebherr D946, он же MAN D26. Насмотрелись фильмов про шпионов?

В дакаровском КАМАЗ тоже почти нет ничего отечественного, кроме рамы, кабины (ставили немецкую Zetros, но по каким-то причинам не прокатило) и экипажа

и к этому времени Mercedes создаст кабину следующего поколения. Немецких партнеров не остановил печальный опыт шведской компании Volvo, которая построила завод кабин в Калуге, и была вынуждена закрыть его на несколько лет из-за кризиса, хотя на запуске калужского завода оптимизма тоже было выше крыши. Немцы считают, что поддержка КамАЗ на государственном уровне будет продолжаться если не вечно, то очень долго. А это плохая перспектива для всех остальных.

С новым мотором Р-6 ситуация схожая. Этот двигатель – не что иное, как переименованный немецкий Liebherr D946. Это еще не все, потому что Liebherr D946 – мотор MAN D26. Вот такая коллизия! Создать свой современный мотор – трудная задача для любой компании, поэтому легче купить лицензию. У КамАЗ никогда не было своего двигателя: даже 740-й создавался не в Челнах. Максимум, что смогли сделать челнинские инженеры – модернизировать этот мотор. Поэтому сегодня альтернатива старой камазовской V-образной «восьмерке» – китайские и немецкие агрегаты. Почему Liebherr D946, а не такой же по литражу рядный Mercedes-Benz OM 457 – это уже другая история.

С учетом импортной трансмиссии, пневмоаппаратуры и рулевой группы можно констатировать факт, что отечественной инженерной мысли не осталось. Есть отечественная пиар-индустрия, которая представила КАМАЗ-54901 (5490 – ранее) как новую отечественную разработку. Поэтому среди перевозчиков популярна шутка с намеком на анекдот про полуслепую старушку, натолкнувшуюся на влюбленных в кустах: «Смотрю – КАМАЗ, присмотрелся – Мерседес!» (наоборот тоже можно).

Есть отечественная пиар индустрия, которая представила КАМАЗ-54901 как новую отечественную разработку

JAC: обоНяние Китая

Российский рынок новых коммерческих автомобилей полной массой свыше 3,5 тонн поделен между тремя региональными производителями: российскими, европейскими и азиатскими. Последние представлены китайскими, японскими и корейскими компаниями.

АВТОР: *Дмитрий Жигульский. Фото автора*

Конкуренция между ними на мировых рынках столь велика, что непредсказуемость российского с чередующими обвалами и ростом продаж техники никак не влияет на желание коммерсантов работать и зарабатывать в РФ. И если почти все европейские производители грузовиков пришли сразу основательно, вложив в российский бизнес солидные суммы, то китайцы осторожничали и предпочитали работать через независимых дилеров, которые просто выкупали технику на заводах Поднебесной, перепродавая ее на месте. Купить дешевле – продать дороже! Не обладая достаточными финансовыми возможностями, наши коммерсанты «сдувались» сразу и бесповоротно при очередном экономическом кризисе. Поняв, что бизнес по-русски – это не совсем то, что способствует продажам, некоторые китайские компании решились работать в России без посредников.

В 2012 году состоялось четвертое пришествие китайской компании JAC в Россию: с китайскими менеджерами и 100% долей в уставном капитале. Первое было в 2005; второе – в 2009, когда, вложив в таганрогский автомобильный завод $15 млн, пришлось оставить там инвестиции и машинокомплекты после его непредсказуемого закрытия.

Сегодняшнюю линейку грузовиков ограничили машинами до 17 тонн полной массы, хотя основные продажи техники в России приходятся на тяжелую – самосвалы и тягачи. Модельный ряд представлен грузовиками полной массой 5,6, 7,5 и 12 тонн. Последнюю модель, которая и была

Наши коммерсанты «сдувались» сразу и бесповоротно при очередном экономическом кризисе

на тесте в редакции, я бы назвал 12+. Производитель утверждает, что конструкция автомобиля рассчитана на 30-процентную нагрузку выше заявленной в пресс-релизах. Судя по пакету рессор и учитывая 12-тонное законодательство (система Платон), – это похоже на правду. Тест был короткий: фургон загрузили 3,5 тоннами и проехали с такой нагрузкой около 60 км со средним расходом топлива в городском цикле 19 литров на 100 км.

Получая машину в представительстве, я никак не мог избавиться от мысли, что где-то это уже видел. Представитель компании подтвердил: действительно – кабина Isuzu. Не секрет, что китайские автомобильные фирмы тесно сотрудничают с ведущими японскими и европейскими производителями. JAC – не исключение. Что касается нашей машины, то кроме японской кабины, которая производится по лицензии, почти все заимствовано: двигатель – Cummins, рулевое оборудование – ZF, электрика – Bosch, тормозная система – Wabco или Knorr-Bremse, ведущий мост – Stayer, коробка передач – Isuzu. Все произведено и собрано в Китае.

Самая сильная моя ассоциация с китайскими машинами – резкий химический запах в салоне. Поэтому в них никогда не заводились мыши и насекомые. Увы (с иронией), такие машины уходят в прошлое: в кабине 12-тонного JAC химического запаха нет вообще. Думаю, что и на других моделях. На самом деле сам пластик по текстуре мало чем отличается от такого в кабинах европейских грузовиков и придраться к качеству сборки, и то – местами, можно, только если сильно захотеть. Да, рулевое колесо регулируется не так четко, как у ведущих мировых производителей, для настройки зеркал заднего вида придется приложить силу, переключатель передач с тросовым приводом – чуть больше усилий. Но общее впечатление – уже не Китай, если

В 3-местной кабине сиденья раздельные. Спинку среднего можно опустить и получится удобный столик

Водительское сиденье без какой-либо подвески

Не спальник, но вздремнуть можно

Вложив в таганрогский автомобильный завод $15 млн, пришлось оставить там инвестиции и машинокомплекты после его непредсказуемого закрытия

вспоминать 5-летние машины из Поднебесной.

В базовую комплектацию включен радиоприемник, ящик для инструментов, основной набор ключей, электрические стеклоподъемники. Кондиционер и дополнительный жидкостный подогреватель Webasto с функцией обогрева контура охлаждающей жидкости и (или) кабины – по желанию. Заводская установка последнего обойдется покупателю в «смешную» цену 28 тыс. руб. – это против 60-70, если доустанавливать в России.

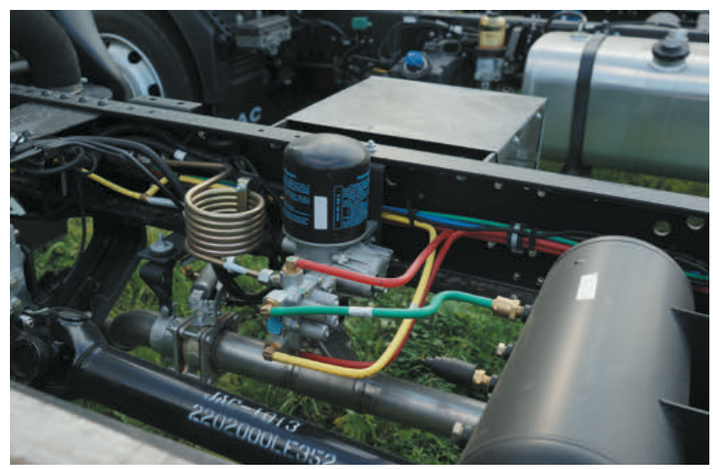
Машина серьезно подготовлена к российским холодам и качеству топлива: пол кабины утеплен, резиновые уплотнители, шланги и трубки – морозоустойчивые, внешний топливный влагоотделитель – с подогревом, подогреваемая «обратка» в бак, электрический тэн в блоке мотора на 220-вольтовую розетку. Топливный бак, правда, только 210 литров, но со следующего года обещают алюминиевый 280-литровый – уже лучше. Из рассказов представителя компании – машины заводятся в любой мороз даже без предпусковых обогревателей.

Подогреваемый сепаратор

Китайцы тяготеют к составным рамам. Если на тяжелых самосвалах раньше это списывалось на качество металла и 2-кратное превышение массы перевозимого груза местными перевозчиками, то на машинах среднего класса смотрится странно. Объяснение

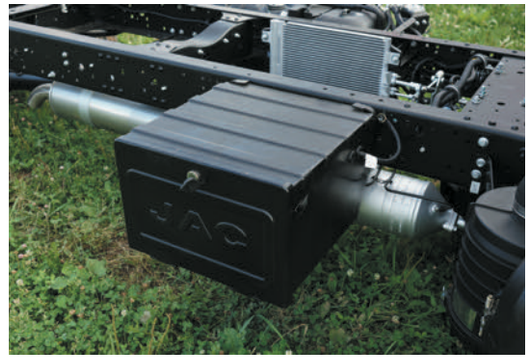
Часть ресиверов – снаружи

Часть – внутри рамы



На новом модельном ряду влагоотделитель вынесут наружу рамы

такое, что сэндвич всегда крепче монолита. На 12-тонном JAC рама двойная. Многолистовые рессоры – из той же серии. Задние состоят из двух пакетов, в которых целых 19 листов, спереди – тоже не пожадничали. Причем, подвеска на 2-3-листовых длинноходных рессорах или на пневмобаллонах даже не рассматривается. Догадываюсь, что в стране полно мест с направлениями, а не дорогами, но и нормальный асфальт уже тоже присутствует. И как показал тест, даже очень крепкий и тяжелый фургон никак не сказывается на плавности хода, которой просто нет (если сравнивать с пневматикой). К тому же, водительское сиденье жестко закреплено на полу. И это не единичный случай: все китайские грузовики (даже японские) тяготеют именно к такой подвеске – перегруз, похоже, – спасение позвоночника водителя. JAC обещает со следующего года машины с пневмоподвеской сиденья.



Аккумуляторный ящик с замком. Реле разрядки не позволит батареям умереть

12-тонник, говоришь?!

Заводская установка последнего обойдется покупателю в «смешную» цену 28 тыс. руб. — это против 60-70, если доустанавливать в России

Биметаллические необслуживаемые втулки рессор, бывает, требуют замены раньше срока, поэтому в новых партиях машин решено их заменить на проверенные временем и поколениями водителей – с пресс-масленкой.

Не понравились тормоза. Мне вообще не нравятся барабанные тормоза – тяжелые и непредсказуемые, несмотря на технический прогресс. На тестируемом JAC – та же песня. С поставками нового модельного ряда передние тормоза сделают дисковыми. Будем надеяться, что они станут более «дружелюбными».

Пластик по текстуре мало чем отличается от такого в кабинах европейских грузовиков и придраться к качеству сборки, и то — местами, можно, только если сильно захотеть

В Европе даже не знают, что это такое

Родной для водителей РФ – Cummins ISF

Жидкость для стекол заливать не удобно

Подвеска на 2-3-листовых длинноходных рессорах или на пневмобаллонах даже не рассматривается

Экологический стандарт на тестируемой машине – Евро-5. Достигается он с помощью мочевины (AdBlue) без применения системы SCR. В РФ Евро-5 вступает в силу с января 2018 года, ожидают и повышение цен на грузовики с моторами под новый стандарт. Представители JAC заверили, что повышения цен на их автомобили не будет даже на более легкие модели с нынешним стандартом Евро-4 – неожиданно.

В общем, машина оставила приятные ощущения: Китай, но не тот, к которому я привык еще несколько лет назад. Встречают по одежке, а ранние китайские машины – по запаху. Последне-

Модель	JAC N120
Снаряженная масса шасси	4290 кг
Полная масса	11 980 кг
Грузоподъемность	7690 кг
Двигатель	Cummins ISF 3,8 (166 л.с./2600 об/мин, 592 Н·м при 1300-1700 об/мин)
КПП	Механическая 6-ступенчатая
Максимальная скорость	110 км/ч
Аккумуляторная батарея	2x120 А·ч, 24 В
Тормозная система	Двухконтурная пневматическая

Новые партии машин уже идут с кронштейнами зеркал под установку фургонов. Слева – из старой партии

го уже нет. Да, есть, как написал выше, придирки к мелочам, но не существенные. Китайцам приходится тратить усилия на обнуление имиджа как примитивных и ненадежных грузовиков, который возник, когда завозом и обслуживанием машин Поднебесной занимались частные дилеры. Но это проходит. Клиенты, напуганные такой «славой», берут на пробу по 1-2 машины и возвращаются к продавцу уже за партиями грузовиков. Как говорят в китайской компании, продажи растут в геометрической прогрессии. Главных конкурентов видят в лице Isuzu, Hyundai, Hino с ценами на шасси, соответственно, 4250, 4500, 4350 тыс. руб. в минимальной комплектации и без учета скидок. Шасси JAC N120 – 2296 тыс. руб.

DAF New CF и New XF: везде и всюду

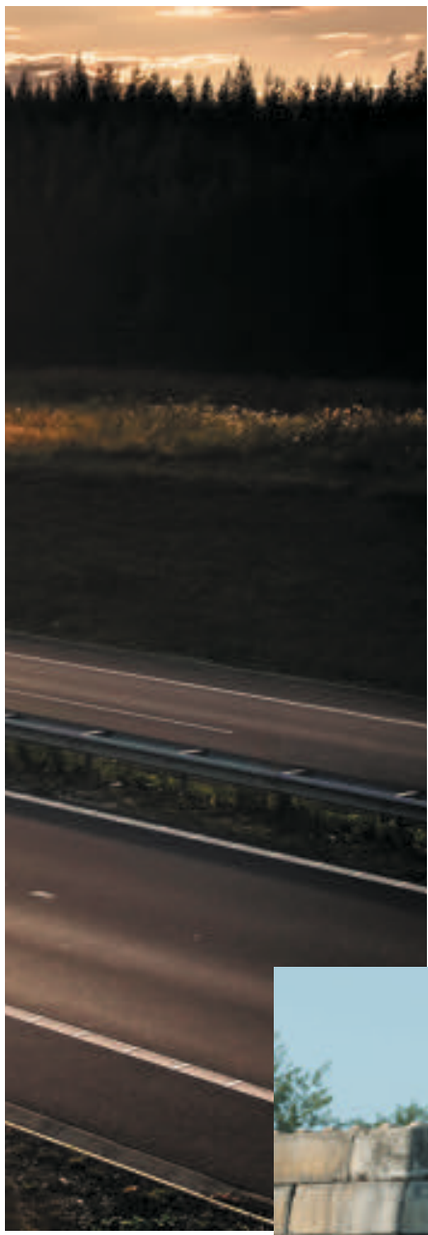
Компания DAF представила модели New CF и New XF в вариантах многоосных грузовиков и шасси.

АВТОР: *Карасёв А.В. По материалам DAF*

Презентация моделей магистральных тягачей New CF и New XF прошла в начале лета. Теперь компания показала грузовики широкого модельного ряда. Представленные машины, так же, как и тягачи, отличаются высокой топливной эффективностью – расход снижен до 7%.

Автомобили комплектуются полностью переработанными двигателями PACCAR MX-11 и MX-13.

Одной из основных задач, стоявших перед командой инженеров-разработчиков, было понижение оборотов двигателей при сохранении мощности – то есть, увеличение его крутящего момента. Уменьшение диапазона рабочей частоты мотора приводит к снижению расхода топлива. Такой «нехитрый» способ экономии является следствием развития систем турбонаддува, впрыска и оптимизации процесса



горения топливовоздушной смеси в цилиндрах, позволяющим поднять литровую мощность двигателя. Инженерам PACCAR удалось не только уменьшить максимальный крутящий момент, но и сделать его доступным при 900 об/мин. Мощность двигателей возросла от 7 кВт (10 л.с.) до 14 кВт (20 л.с.), а крутящий момент был увеличен на 50-200 Н·м. Кроме того, DAF использует функцию Multi-Torque, которая повышает крутящий момент на 100-150 Н·м при движении на высшей передаче. Благодаря этому грузовик может двигаться больше времени на высшей передаче, что в свою очередь оптимизирует расход топлива и увеличивает производительность.

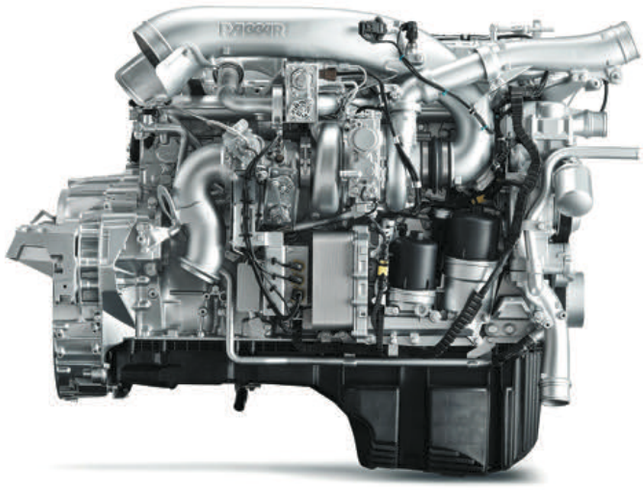
Функция Multi-Torque (MT), давно хорошо известная за океаном, – автоматическая, и представляет собой систему, в которой блок управления ECM

непрерывно контролирует и сравнивает частоту вращения коленчатого вала и скорость движения автомобиля. Если их отношение не превышает установленный коэффициент (обороты двигателя низкие, а скорость движения высокая), то ECM увеличивает крутящий момент двигателя.

Для автомобилей DAF New CF и New XF разработан ультра-компактный блок EAS (Emissions After-treatment System) – система обработки отработавших газов для снижения токсичности. На грузовиках специального применения предлагается установка DeNOx и DPF (Diesel Particulate Filter). Применение Ultra-compact EAS позволяет получить дополнительное пространство на раме грузовика и снизить его собственную массу на 50 кг. Полезная нагрузка автомобилей увеличена на 100-250 кг, а для вариантов CF FAD 8x4 – до 250 кг за счет новых мостов и тележек. В модели FAD 8x4 блок SCR больше не интегрирован в вертикально установленном глушителе. Вместо этого он находится в новом блоке EAS, который благодаря своим компактным размерам может полностью поместиться между передними осями. Это приводит к уменьшению массы на 115 кг.

Мотор PACCAR MX-11

Значимым компонентом введенных инноваций является новый подкатной мост, который обеспечивает максимальную маневренность



13-литровый мотор PACCAR MX-13

Шасси FAD 8x4, предназначенное для установки бетоносмесителя, теперь доступно с 19-тонной тандемной тележкой с одинарными редукторами SR1132T. Два передних моста имеют грузоподъемность по 7,1 т. Такая конфигурация шасси, популярная в Великобритании, стала доступна для заказа по всей Европе. Собственная масса грузовика, укомплектованного дизелем PACCAR MX-11 мощностью от 270 до 330 кВт (370 до 450 л.с.), составляет 9150 кг.

Значимым компонентом введенных инноваций является новый подкатной мост, который обеспечивает максимальную маневренность. Ось оснащена недавно разработанной системой электрогидравлического управления колесами EHS (Electric Hydraulic Steering), которая стала на 30 кг легче. Управление поворотом колес очень точное, так как система непрерывно рассчитывает оптимальный угол поворота на основе данных о скорости движения и длины колесной базы. Полученный эффект наиболее заметен при движении в городских условиях и маневрировании. Минимизация потерь на трение и тот факт, что насос усилителя рулевого управления активируется только при выполнении поворота, приводит к дополнительному снижению расхода топлива на 1%. При скорости, превышающей 40 км/ч, колеса подкатной оси фиксируются в положении, соответствующем прямолинейному движению, что способствует увеличению стабильности движения и снижает расход топлива. Кроме того, система рулевого управления оси содержит значительно меньше компонентов, а

это способствует повышению надежности любой системы. Новое управление колесами EHS может быть установлено на моделях грузовиков 6x2, в том числе и тягачей, а также 8x4.

Система EHS дополняется на моделях 6x2 CF и XF FAN новой пневматической подвеской, которая позволяет быстро опустить раму на 90 мм или поднять на 185. Такая функция нужна при работе грузовиков со сменными кузовами типа swap bodie.

DAF также вводит новые подкатные 10-тонные мосты для двойной установки. Такая двойная ось имеет статическую грузоподъемность не менее 34 т – она востребована при погрузке-разгрузке тяжелых контейнеров. Масса каждого моста снижена на 25 кг.

Для грузовиков, регулярно совершающих движение вне дорог, DAF предлагает новую тандемную двойную тележку со ступичными редукторами – HR1670T. Масса чугунного агрегата снижена на 60 кг. Мосты предлагаются с редукторами, имеющими передаточное отношение 3,46, 3,61, 3,76:1. Интервал смены масла в мостах увеличен до 3 лет или 450 тыс. км.

Дизеля CF и XF агрегатируются с автоматизированными коробками передач последнего поколения TraXon: они имеют низкие потери на трение и обеспечивают плавное переключение передач. В блоки управления «коробок» заложены специфические алгоритмы переключения передач: для стандартного, наливного, магистрального транспорта и Eco Combi. В строительных моделях DAF CF FAD, FAT (шасси под кузов) и FTT (тягач) устанавливаются коробки передач TraXon с дополнительными настройками для движения по бездорожью. Они обеспечивают быстрое переключение на повышенных оборотах для избегания резкого падения скорости и получения максимальной тяги.

Как и представленные ранее модели New CF и New XF для магистральных перевозок, многоосные варианты и шасси под кузова оснащены совершенно новой электрической и электронной архитектурой с новым блоком управления, позволяющим интегрировано управлять всеми компонентами силового агрегата. Функциональные возможности таких систем как EcoRoll и CruiseControl были рас-

Как и представленные ранее модели New CF и New XF для магистральных перевозок, многоосные варианты и шасси под кузова оснащены совершенно новой электрической и электронной архитектурой с новым блоком управления, позволяющим интегрировано управлять всеми компонентами силового агрегата

ширены для дальнейшего повышения их вклада в оптимизацию потребления топлива.

Еще одной особенностью моделей New CF и New XF является инновационная система мониторинга энергии батареи – BEM (Battery Energy Monitoring System). Эта опциональная система использует недавно разработанный сенсор для точного измерения состояния заряда аккумуляторной батареи. Система даже способна учитывать состояние окружающей среды для обеспечения готовности автомобиля к работе.

Для комплектации грузовиков доступны ведущие мосты с передаточным отношением 2,05:1. Такое низкое передаточное отношение позволяет двигаться со скоростью 85 км/ч при 1000 об/мин. В мостах используется новое поколение шестерен сателлитов дифференциала, ведущей и ведомой шестерен. Они обеспечивают редуктору оптимальную долговечность и эффективность, а также чрезвычайно низкий уровень шума.

С введением новых восьми 2-, 3- и 4-осных шасси под установку кузова и трех 3- и 4-осных тягачей, Pure Excellence становится стандартом для всей вводимой DAF линейки грузовиков.

Монтаж кузова или установки на шасси New CF и New XF стал еще проще благодаря применению новых модулей крепления BAM (Body Attachment Modules). Улучшенная конфигурация отверстий в задней части рамы облегчает установку подъемников, кранов, самосвальных кузовов и др., а также позволяет легко перемещать компоненты или монтировать кронштейны или защиты.

Бренд + бренд:
Foton
в сравнении

В конце августа, незадолго до выставки Comtrans, ООО «Фотон Мотор», принадлежащее на 100% компании Beiqi Foton Motor Co Ltd., провело предпремьерный показ нового поколения своих грузовиков.

АВТОР: *Карасёв А.В. Фото автора*

Компания Beiqi Foton Motor Co Ltd. – государственное предприятие. Она была основана как компания «Бейци Футянь» в августе 1996 г. путем слияния более сотни мелких предприятий, расположенных в 13 провинциях Китая. В 1998 г. компания освоила производство автомобилей по японской лицензии, а в 2003 г. была переименована в Фотон Мотор.

Компания продемонстрировала своего флагмана – магистральный тягач Auman EST A H5. Автомобиль с колесной формулой 4x2 является продуктом совместного с немцами предприятия Foton Daimler Automotive Co., Ltd. Мировая премьера тягача состоялась в Ганновере на AAI 2016. На местном рынке машина в 2016 г. получила звание «Грузовик года». От немцев автомобиль получил весьма важный элемент – каркас кабины: он от Mercedes-Benz Actros. О современности конструкции тягача говорит его масса, находящаяся в пределах 7620-8040 кг. Auman EST A H5 может эксплуатироваться в составе автопоезда полной массой 45 т. Это на тонну выше, чем у КАМАЗ-5490, который имеет собственную массу почти 8 т.

Foton Auman комплектуется моторами Cummins рабочим объемом 11,8 л мощностью 308 кВт (419 л.с.), 331 кВт (450 л.с.), 348 кВт (473 л.с.). КАМАЗ-5490 с двигателем Mercedes-Benz OM 457LA.V/3 объемом 11.97 л мощностью 401 л.с. смотрится немного устаревшим. Тенденция уменьшения рабочего объема и максимальной частоты вращения

От немцев грузовик получил весьма важный элемент — каркас кабины: он от Mercedes-Benz Actros

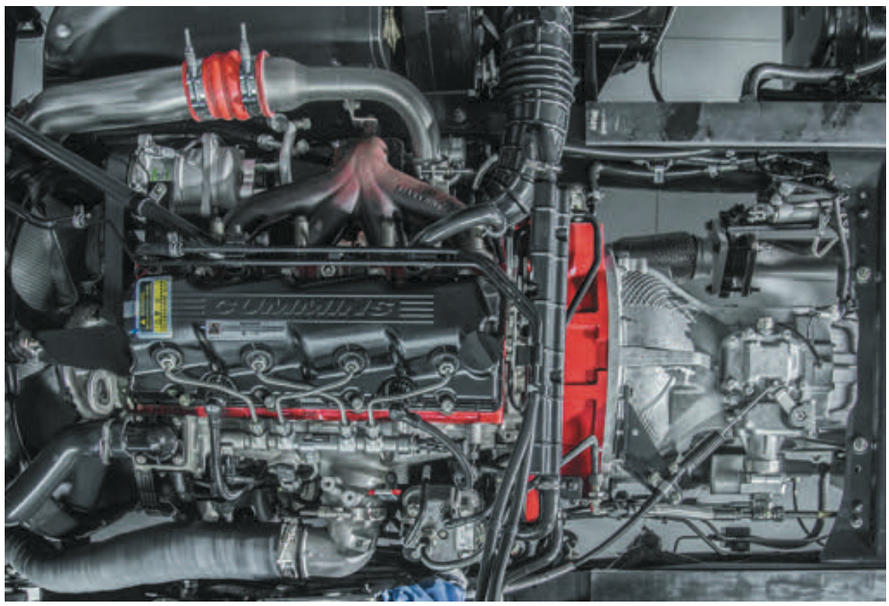
коленчатого вала проявилась еще в самом начале 80-х. В те времена двигатели Cummins по литровой мощности тоже были одними из лучших.

Схожим агрегатом у представителей китайского и российского СП с участием Daimler может быть 16-ступенчатая коробка передач ZF. На китайском тягаче устанавливается коробка ZF16S2230TD, а на российском – ZF16S2221, так как она рассчитана на меньший крутящий момент. Тягачи могут оснащаться 12-ступенчатыми «роботами» ZF: Foton – TraXon,

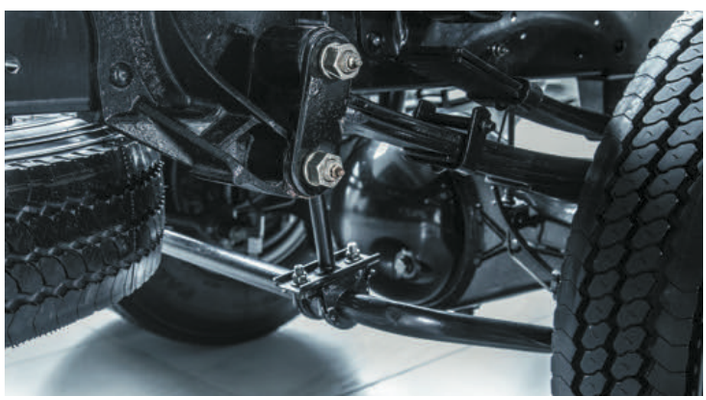
Вход в кабину Auman – 4 ступени

Кроме серии магистральных тягачей китайцы показали четвертое поколение развозных автомобилей Foton Aumark S, которое представлено двумя моделями: Aumark BJ1065 и Aumark BJ1088

ALMARK



Евро-5 – только с мочевиной



Увы, пневмоподвески даже не предвидится

а КАМАЗ – AS-Tronic. Таким образом, силовой агрегат Auman EST A H5 является одним из самых передовых. Foton использует агрегаты не только от известных брендов, производимых в Китае. Так, задний мост произведен Шанси (Shaanxi). Задняя подвеска Auman EST A H5 – на четырех пневморессорах (КАМАЗ-5490 – на двух).

Для подрессоривания кабины на грузовике Foton Auman EST A H5 использовано четыре пневмобаллона, на КАМАЗ кабина подрессорена пружинами. Кабина китайского грузовика более просторная: она не только шире, но и выше – ее внутренняя высота составляет 198 см (внутренняя высота кабины КАМАЗ – 191 см). Передняя подвеска Foton Auman EST A H5 – рессорная 3-листовая. Третий лист получили рессоры КАМАЗ-5490 Neo.

Кроме вышеупомянутой серии магистральных тягачей, китайцы показали четвертое поколение развозных автомобилей Foton Aumark S, которое представлено двумя моделями – Aumark BJ1065 и Aumark BJ1088. Шасси Aumark BJ1065 предназначено для создания комплектных автомобилей полной массой 6 т, комплектуется двигателем Cummins ISF2.8s5148T Евро-5 мощностью 103 кВт (140 л.с.) при 2900 об/мин и 5-ступенчатой коробкой передач ZF EcoLite 5S400. Модель шасси Aumark BJ1088 позволяет изготавливать 8-тонные грузовики и спецавтомобили. На BJ1088 устанав-

Интерьер Aumark

ливают дизель Cummins ISF3.8s5154, развивающий мощность 112 кВт (156 л.с.) при 2600 об/мин и 6-ступенчатую коробку передач ZF EcoLite 6S500. Максимальная скорость Aumark M4 составляет 110 км/ч. Foton может предложить также двигатели мощностью 107 и 167 л.с.

Aumark BJ1088 по полной массе имеет преимущество на полтонны перед JAC N75 (7490 кг). Полная масса Aumark BJ1065 на 400 кг выше, чем у JAC N56. При этом JAC N65 может комплектоваться двигателем мощностью 110 кВт (150 л.с.) при 3200 об/мин и 6-ступенчатой коробкой передач при той же максимальной скорости. JAC N75 оснащается аналогичным дизелем ISF3.8s5154 (Евро-5). Isuzu, как и JAC, предлагает шасси для автомобилей полной массой 7,5 т. Двигатель Isuzu также развивает 150 л.с. Модель Isuzu ELF 5.2 уступает по грузоподъемности Aumark BJ1065 уже 800 кг и имеет двигатель 91 кВт (124 л.с.).

Новая кабина Foton Aumark M4 по существу не отличается от кабин Isuzu и JAC и предлагается в богатом оснащении: кондиционер, стеклоподъемники с электроприводом, зеркала с подогревом, центральный замок, круиз-контроль, аудиосистема. Хотя надо отдать должное, эти комплектации есть в JAC и Isuzu. На заказ доступны камера заднего вида, интернет, многофункциональное рулевое колесо и другие опции. В стандартную комплектацию включены дневные ходовые огни (DRL).

В шасси Foton используются агрегаты и системы с маркировкой известных в автомобилестроении брендов – Wabco и Knorr-Bremse. Все версии снабжены антиблокировочной системой ABS+ESC и электронной системой распределения тормозных усилий EBD уже в базовом исполнении.

Кратко резюмируя знакомство с грузовиками Foton новых поколений нельзя не отметить качественные изменения автомобильной техники из Поднебесной. Продукция китайских предприятий становится в полной мере конкурентоспособной, а не просто дешевой. На ее фоне предложение Hyundai HD выглядит устаревшим.

Новое поколение строительных грузовиков из Седертелье

Компания Scania AB представила новые грузовики для строительной отрасли.

АВТОР: *Карасёв А.В. Фото Scania AB*

Представленный модельный ряд строительной техники является вторым этапом внедрения грузовиков Scania нового поколения, в разработку которых инвестировано более 2 млрд евро.

Грузовики нового модельного ряда Scania XT получат весь ассортимент кабин – от наименьших P-series до просторных S-series. Клиентам также предложат весь спектр двигателей мощностью от 280 до 730 л.с.

По заявлению президента и исполнительного директора Scania г-на Хенрика Хенрикссона (Henrik Henriksson), с введением на рынок модельного ряда XT компания Scania начала целенаправленное движение на удовлетворение индивидуальных запросов самых требовательных клиентов. Компания отмечает, что выпуск моделей Scania XT представляет собой движение вперед.

Введение нового модельного ряда началось осенью 2016 г. Тогда было предложено 11 моделей грузовиков для магистральных перевозок. Новые кабины серии G компания предложила только в июне. В настоящее время к ним

присоединились кабины серии P, предлагаемые в различных вариантах: короткая и длинная, с тремя уровнями крыши.

Scania предлагает 13 вариантов двигателей Евро-6, относящихся к трем различным семействам. Компания, в основном, использует метод селективного каталитического восстановления (SCR) для очистки отработавших газов без рециркуляции отработавших газов в виде системы EGR.

Для грузовиков строительной серии характерны подвески на параболических листовых рессорах, тележки с двумя ведущими мостами в типичной конфигурации 6x4 или 8x4, барабанные или дисковые тормозные механизмы.

У грузовиков передний бампер выполнен из прочной стали и выступает на 150 мм вперед от передней части кабины. Он расположен таким образом, что угол въезда составляет примерно 25 градусов (в определенной мере зависит от шин и конфигурации шасси). Фары ограждены защитной решеткой. Снизу между бампером и балкой переднего моста расположена стальная защита. В центральной части бампера, за регистрационным знаком, располагается буксирное устройство. Оно сертифицировано на усилие в 40 т. На бампере установлена ступенька, обеспечивающая легкий доступ для очистки ветрового стекла. Корпуса боковых зеркал усилили ребрами жесткости. На ступеньки (четыре для входа в кабины типа S, три для входа в кабины R и G, и две для кабин P) нанесено покрытие, предотвращающее соскальзывание. Для очистки от грязи в кабине имеется вывод сжатого воздуха под давлением 10 бар с пистолетом. В кабине G предусмотрено спальное место нормальной ширины. На задней стенке установлена полка для размещения личных вещей и оборудования. В G-серии она двойная. Также на задней стенке сделано окно, закрываемое шторкой. Через него можно контролировать работу оборудования. На приборной панели предусмотрено крепление кронштейнов для установки компьютерных устройств. Телескопический держатель планшета облегчает его использование.

Грузовики Scania XT, оснащенные автоматизированной коробкой Scania Opticruise, получили педаль управления сцепле-

нием на случай необходимости. Коробки передач имеют новый режим для движения по бездорожью. Новой опцией является электрический стояночный тормоз. Он оснащен функцией автоматической блокировки Auto Hold.

Для моделей строительной серии предусмотрены два вида воздухозаборников. Также предлагается два варианта размещения вертикальной выхлопной трубы.

Грузовики Scania нового поколения полностью заменят предшествующий модельный ряд на всех рынках к 2019 г. На европейских замена модельного ряда происходит сегментарно: сперва магистральные грузовики, теперь строительные, а затем городской транспорт.

MAN TGS 18.500 4x4 BL выступит в зеленом

Германия – не только держава с высокоразвитой промышленностью, но страна с передовым сельскохозяйственным производством.

АВТОР: *Карасёв А.В. Фото MAN Truck & Bus*

В аграрном секторе Германии перевозится ежегодно 500 млн тонн грузов. При уборке сельскохозяйственной продукции 85% пробега осуществляют по дорогам и только 15% – по полям. При этом среднее расстояние перевозок имеет устойчивую тенденцию к увеличению. Для транспортировки сельхозпродукции применение обычных тракторов рентабельно при плече, не превышающем 10 км. Очевидно, что сложные логистические схемы транспортировки урожая с перегрузкой на краю поля или на специальной площадке – далеко не эффективное решение. Уборка, к примеру, кукурузы в Германии проводится в течение примерно 6 недель. Из-за этого использование транспорта только для перевозки кукурузы неоправданно. С другой стороны, собранная кукуруза может храниться лишь в течение нескольких часов. Ее необходимо быстро доставить на переработку, а для этого требуется специализированный транспорт.

Учитывая эти факторы, применение для транспортировки сельскохозяйственной продукции большегрузных автомобилей и автопоездов, адаптированных к полевым работам, является перспективным направлением развития сельскохозяйственной техники. В транспортной цепочке аграрного

сектора Германии и Европы нашли применение специализированные тяжелые грузовики колесной формулы 8x8 и полноприводные тягачи, оснащенные широкопрофильными шинами низкого давления. Такие машины получили названия Агротрак (Agrotruck). Они позволяют развивать высокие скорости, имеют большую вместимость и грузоподъемность. Их производством занимаются специализированные компании. В последние годы заметный интерес к этому сектору проявляют производители грузовиков.

В этом году традиционная выставка AGRITECHNICA, ставшая Меккой с/х техники, пройдет в Ганновере. Компания MAN уже объявила, что представит на ней сельскохозяйственный грузовик на базе седельного тягача MAN TGS – полноприводный тягач мощностью 500 л.с. Автомобиль оснащен гидросистемой с функцией измерения нагрузки на механизм отбора мощности – PTO, установленного со стороны маховика, различными сцепными устройствами, и, конечно, широкими сельскохозяйственными шинами: 445/65R22.5 на передней оси и 600/50R22.5 на задней. После уборки урожая достаточно заменить шины и прицеп для использования грузовика для выполнения других транспортных задач, востребованных в строительном секторе или, к примеру, уборке снега в зимнее время.

> После уборки урожая достаточно заменить шины и прицеп для использования грузовика для выполнения других транспортных задач, востребованных в строительном секторе или, к примеру, уборке снега в зимнее время

Компания MAN производила с/х трактора по 1963 г. В этом году на выставке рядом с тягачом MAN TGS 18.500 4x4 BL будет демонстрироваться с/х трактор компании. Обе машины будут окрашены в оригинальный зеленый цвет тракторов MAN (MAN GRUEN – M107) с колесами цвета слоновой кости, также типичными для с/х техники MAN.

Третье пришествие **Setra DT**

Первый двухэтажный автобус Setra S 228 DT был представлен на выставке IAA в 1981 г. Это был трехосный автобус, построенный на шасси Setra S 216 HDS.

АВТОР: *Карасёв А.В. по материалам Mercedes-Benz*

Длина нового автобуса составляла 12 м, так как в то время исключений по максимально разрешенной для одиночных транспортных средств длине для автобусов еще не делали. Высота и ширина также были максимально разрешенными – 4 и 2,5 м соответственно. С точки зрения допустимой массы автобус также достиг разрешенного предела – 22 т.

Setra S 228 DT оборудовался ABS и электронной системой управления кондиционером. На автобусе был установлен самый мощный в то время двигатель Mercedes-Benz – 8-цилиндровый дизель OM 422 LA с турбонаддувом, мощностью 276 кВт (375 л.с.). Мотор агрегатировался с 8-ступенчатой коробкой передач с ручным переключением. Однако эта КП позднее была заменена на более удобный для водителя 6-ступен-

чатый агрегат с дополнительной ползущей передачей, сконструированный специально для автобусов с мощными моторами. Индекс Setra S 228 DT обозначал: 2 – модельную серию 200; цифры 28 – количество рядов кресел на нижнем и верхнем этажах автобуса. Однако автобусы с 14 рядами сидений, размещенными на первом и втором этажах, никогда не производили. Были доступны только версии 14+5, имеющие в общей сложности 89 посадочных мест. Буква D означала, что данная модель – двухэтажная, а буква T – туристическая.

В 1989 г. двухэтажный автобус модернизировали. Он получил более мощный двигатель Mercedes-Benz OM 442 LA, развивающий 362 кВт (492 л.с.). Второе поколение появилось в 1993 г. Машина была

Передняя лесенница

построена на базе моделей Setra серии 300, производство которых было развернуто в 1991 г. Полная масса возросла до 25 т, габаритные размеры остались прежними. На двухэтажных автобусах второго поколения устанавливали моторы Mercedes-Benz OM 442 LA с мощностью до 370 кВт (503 л.с.). Двигатель агрегатировался с 8-ступенчатой коробкой передач, оснащенной системой предварительного выбора.

В 2002 г., через год после начала производства автобусов семейства Setra TopClass 400, появилась модель Setra TopClass S431DT. Габариты новой машины увеличились: длина – до 13,89 м, ширина – до 2,55 м. Возросшая длина автобуса позволила разме-

Вид передней части второго этажа

Стеклоочиститель ветрового стекла второго этажа

стить дополнительный ряд сидений. Как опция для Setra TopClass 400 предлагалась остекленная крыша. Мощность нового двигателя V8 Mercedes-Benz OM 502 LA осталась прежней – 370 кВт (503 л.с.). Мотор передавал крутящий момент полностью автоматизированной 12-ступенчатой коробке передач ZF AS-Tronic.

В 2013 г. Setra провела модернизацию автобуса с целью привести его в соответствие с требованиями стандарта на выбросы уровня Евро-6. Двухэтажные модели получили рядный 6-цилиндровый дизель OM 471 рабочим объемом 12,8 л мощностью 375 кВт (510 л.с.) с крутящим моментом 2500 Н·м, а также новую автоматизированную коробку передач GO 250-8 PowerShift.

Двухэтажные автобусы 2017 г. построены на базе серии TopClass 500. Длина машины увеличилась до 14 м. Как и у его предшественника, высота потолка на первом этаже 180 см и 168 см – на втором. Автобус предназначен для поездки 83 пассажиров, но без удобств (хотя с туалетом и мини-кухней), с расстоянием между сиденьями, соответствующем 3-звездному уровню.

С целью улучшения аэродинамических свойств внешний вид автобуса подвергся изменениям. Ветровые стекла с выраженной кривизной и большими радиусами краев облегчают обтекание воздуха. В задней части кузов получил специальные ниши и аэродинамические кромки для управления движением воздушного потока. Из-за этих приспособлений длина задней части увеличилась на 25 мм. Инженеры-разработчики уделили внимание деталям – стеклоочиститель на верхней палубе занимает вертикальное положение в положении покоя, как это сделано на спортивных автомобилях с целью уменьшения аэродинамического сопротивления. Система стеклоочистителей с двумя поводками была заменена центрально расположенным стеклоочистителем

Ароматизатор

Датчики на лобовом стекле

с плоским дворником. Область очистки дворником соответствует той, что была в предыдущей системе, однако обзор теперь доступен и через середину ветрового стекла.

Снижению аэродинамического сопротивления способствует крышка, закрывающая переднюю часть автобуса снизу. При скорости свыше 95 км/ч кузов автобуса автоматически опускается на 20 мм. Все эти меры приводят к коэффициенту сопротивления Cd = 0,35. Аэродинамика обеспечивает основу для рекордно низкого расхода топлива, который снижен в зависимости от вариантов эксплуатации автобуса примерно на 7-10% по сравнению с пред-

шествующей моделью. Кроме того, улучшение аэродинамики способствовало снижению уровня шума, что повысило комфорт поездки.

Разработчики облегчили обслуживание автобуса. Панель с основными монтажными блоками и электрооборудованием находится рядом с передней дверью, что делает удобной процедуру ремонта и проверки электроцепей. Доступ к системе охлаждения, например, теперь осуществляется через большую дверцу с правой стороны. Раньше для этого использовали два люка. На противоположной стороне автобуса другая дверца открывает доступ к системе выпуска отработавших газов. Для облегчения опорожнения приемника отходов предусмотрен большой люк. Через него также обеспечивается удобный доступ для технического обслуживания сантехнической установки.

Ресиверы пневмосистемы, наоборот, перенесены в самые неудобные для доступа места: под рабочее место водителя и в область задних мостов. В освобожденное от ресиверов место на приподнятой платформе слева конструкторы поместили топливный бак с увеличенной с 510 до 540 л емкостью. При потребности, рядом с пространством, занимаемым отсеком хранения, может быть размещен дополнительный топливный бак емкостью 170 или 270 л. Бак для AdBlue, который имеет емкость 40 л (опционально 49 л), остался на прежнем месте – рядом с двигателем в задней левой части.

Также на своем прежнем месте осталось запасное колесо. Когда данное пространство требуется использовать, например, для инвалидных колясок, для оборудования в Bistro Bus (автобусах бистро) и специальных транспортных средствах, то «запаска» может быть размещена в пространстве багажного отделения. Для того чтобы водитель мог ее безопасно доставать, инженеры Setra разработали подъемное устройство.

Автобус получил большие возможности по изменению архитектуры нижнего этажа, что позволяет приспособить его для всевозможных вариантов использования. Операторы могут заказать машины с задней дверью с тремя вариантами ширины. Дверь может быть оборудована пандусом для инвалидных кресел: с механическим или складным приводом типа Tri-Fold.

Как и его предшественник, новый двухэтажный автобус предлагает два варианта расположения лестниц. В то время как задняя лестница всегда расположена за задним входом, заказчики могут выбирать положение передней лестницы. Популярным выбором является расположение лестницы позади водителя. Для автобуса, выполняющего дальние маршрутные перевозки, обычно выбирают расположение лестницы справа – непосредственно у входа, так как это позволяет ускорить посадку пассажиров.

Для облегчения перемещения пассажиров конструкция лестницы была переработана.

Непрерывные поручни сопровождают пассажиров на верхний уровень. Равномерно разнесенные широкие ступени обеспечивают удобную опору под ногами. Окантовка ступеней из высококачественного алюминия помогает пассажирам различать ступени на их пути по лестнице. Каждая ступень имеет индивидуальное освещение. Также возможно дополнительное освещение краев ступеней. На полпути по лестнице расположена площадка, позволяющая пассажирам перевести дыхание. Передняя лестница с левой стороны автобуса включает даже две площадки.

Благодаря ровному полу стал удобнее вход в туалетную комнату новой машины. Диагональная компоновка – это мастер-ход, который максимизирует доступное пространство для ног и свободу передвижения при использовании туалета и умывальника при сохранении той же площади, что и у предшественника. Еще одним фактором, способствующим новому ощущению пространства, является значительно увеличенный запас высоты – от 1,70 до 1,82 м. Яркое светодиодное освещение, цветные поручни и скрытая система вентиляции завершают внутреннее

Салон первого этажа

оборудование. Резервуар для сточных вод остается неизменным, поскольку он ранее был увеличен со 105 до 150 л в стандартной конфигурации.

Кроме разнообразного оборудования салона операторы могут выбрать один из двух вариантов кокпита водителя: ComfortClass 500 или TopClass 500. Обе кабины оснащены системой CMS (Coach Media System) с 7-дюймовым дисплеем.

Обзор из кабины улучшают новые боковые зеркала. Они оснащены сферическим зеркалом, установленным над основным в одном корпусе. Как стандартное оборудование устанавливаются фары с источниками света LED.

В новой машине, благодаря конструктивным улучшениям, до 8,4 куб. м. увеличен багажный отсек. Водитель получил дополнительное пространство для хранения инструментов. Ящик для него размещается перед передней осью под кокпитом водителя.

Setra S 531 DT комплектуется ведущими осями RO 440, используемыми на других автобусах

Задняя лестница

Mercedes-Benz. Неведущая дополнительная задняя ось автобуса – с независимой подвеской. Такое решение повышает комфорт, улучшает управляемость и снижает массу транспортного средства. Для автобуса используются шины с 80% высотой профиля, а не низкопрофильные, которые ухудшают комфортабельность поездки.

Для заказа доступна такая опция как ароматизатор воздуха heaven-scent (небесный запах). Он работает, когда включено зажигание и открывается дверь или когда дверь остается открытой. Основные компоненты системы были позаимствованы у автомобилей Mercedes-Benz S-Class. Доступны шесть ароматов, флакон вставляется в специальное устройство. Аромат всегда тонкий, мягко рассеивается и быстро исчезает после выключения. Использование этого устройства не изменяет запах интерьера, равно как и молекулы аромата не оседают на текстильных поверхностях или одежде.

Новый двухэтажный автобус Setra опционально комплектуется маршрутизатором и антенной. Маршрутизатор Coach Media Router включает два слота для SIM-карт с поддержкой LTE и два порта USB для автономного предоставления медиаконтента. Для питания мобильных устройств пассажиров существуют порты USB и розетки 230 В.

Автобусов на водороде **станет больше**

В рамках проекта JIVE операторы пассажирских перевозок из Германии и Южного Тироля (Италия) приобретут 63 автобуса с водородными электрохимическими генераторами, широко известными как топливные элементы — H2FC.

АВТОР: *Карасёв А.В. Фото Van Hool, JIVE, High V.LO-City*

Общая стоимость проекта – 106 млн евро. Из них ЕС вносит в проект 32 млн. JIVE также включает в себя тестирование новых заправочных станций, способных обслуживать парки водородных автобусов, состоящих из более чем 20 единиц. Такие станции должны снизить стоимость водорода, а их тестирование – доказать способность обеспечить надежность на требуемом для коммерциализации уровне – более 90%.

Совместная инициатива по водородным транспортным средствам в Европе – JIVE (Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe) – предусматривает развертывание эксплуатации 139 автобусов с топливными элементами в девяти городах. Несмотря на то, что проект стартовал несколько месяцев назад, сегодня на линиях работает уже 63 автобуса. Это означает, что движение к цели проекта – удвоить количество эксплуатирующихся автобусов с нулевыми выбросами – идет полным ходом.

Автобусы с топливными ячейками FC (Fuel Cell) уже продемонстрировали в ряде проектов, проведенных по всей Европе, свою эффективность в сокращении выхлопов общественным транспортом, однако еще существуют серьезные препятствия для их полной коммерциализации. Главной проблемой остаются более высокие затраты на эксплуатацию FC-автобусов. Существует также рыночный барьер, с которым сталкиваются большинство новых технологий: необходимость удовлетворить общественный спрос благодаря гарантированной доступности и надежности. Для водородного автотранспорта существенное значение имеет комплексная инфраструктура.

Инициаторы проекта JIVE ожидают, что скоординированные закупки для нескольких городов и регионов позволят разместить крупные заказы у производителей автобусов, тем самым вызывая эффект масштаба. Более того, кластерный подход позволит разместить заказы на автобусы с общей технической спецификацией, что уменьшит издержки производителя.

Планируется, что парки FC-автобусов будут крупнее ныне существующих и будут эксплуатировать 10-30 таких транспортных средств. Внимание в проекте уделено установлению эффективной системы поставок и техническому обслуживанию.

Закупку 63 автобусов координирует компания WSW mobil GmbH, базирующаяся в Вуппертале (Германия). Автобусы предназначаются для ее партнеров – Verkehrs-Verbund Mainz-Wiesbaden GmbH, TraffiQ Frankfurt, Regionalverkehr Köln GmbH (Германия) и SASA SpA-AG из Больцано (Италия). Компании Германии также являются участниками на-

циональной инновационной программы по водородным технологиям и топливным элементам NIP II (National Innovation Program on Hydrogen and Fuel Cell Technology), софинансируемой Федеральным правительством. NIP II нацелена на внедрение топливных элементов на рынок Германии.

Упомянутые транспортные операторы представляют собой часть профессионального объединения, включающего в себя 15 компаний в Германии, Южном Тироле и Тренто. Их общая цель заключается в том, чтобы в будущем полностью перевести свои автобусные парки на транспортные средства без выбросов.

Крупнейший проект по FC-автобусам стартовал 25 января. В соответствии с проектом FC, автобусы будут развернуты в пяти европейских странах в следующих городах и регионах: Кельн, Вупперталь и Рейн-Майн (Германия), Лондон, Бирмингем, Данди и Абердин (Великобритания), Южный Тироль (Италия), Рига (Латвия) и Слагельс (Дания).

Проект включает 22 партнера и является логическим продолжением проекта CHIC (Clean Hydrogen in European Cities), который завершился в декабре. В рамках проекта эксплуатировались 54 автобуса H2FC и 4, использующих водород в ДВС. Эксплуатация автобусов осуществлялась в 9 городах Европы и Канады. Машины были поставлены пятью различными производителями и имели топливные элементы от двух поставщиков.

По случаю старта проекта групповая фотография их представителей была сделана на фоне водородного автобуса Van Hool второго поколения. Van Hool является координатором стартовавшего в 2012 г. международного проекта High V.LO-City, развивающего использование в городах водородных автобусов.

ДВИЖЕНИЕ
В БУДУЩЕЕ!
AdBlue
• Легкий путь уменьшить NOx
• SCR-технология
• На все европейские грузовики
• Немецкое качество
• Фасовка 5 л, 15 л, 200 л, 1000 л
(495) 796 83 84

Случайные снимки, получившие Пулитцеровскую премию

Мы привыкли, что о новостях часто сообщают случайные очевидцы, но в середине прошлого века это еще было большой редкостью. Тем не менее снимок ехавшей на рыбалку домохозяйки был удостоен престижной журналистской награды.

3 мая 1953 года 38-летняя домохозяйка из Калифорнии Вирджиния вместе с мужем Уолтером направлялась на рыбалку на озеро Шаста. В районе городка Реддинг ехавший впереди грузовик с фруктами потерял управление и врезался в ограждение моста через реку Пит. Выбежав из машины, супруги увидели, что прицеп еще балансирует на краю моста, а кабина с обоими водителями внутри свисает над рекой.

Фотосъемка не была первым побуждением четы Шо: сначала супруги бросились на помощь. К счастью, в багажнике еще одного очевидца оказался толстый морской канат, который Уолтер с другими мужчинами сбросили в кабину. Как только водители, Бад Оверби и Хэнк Баум, оказались на мосту, двигатель грузовика загорелся, и кабина рухнула на скалы с 12-метровой высоты.

Пока муж Вирджинии проводил операцию по спасению, сама она сбегала за фотоаппаратом – у нее был с собой дешевый Kodak Brownie. В кассете оставалось всего два кадра (а сама пленка, как потом выяснилось, была уже на год просрочена), но их хватило, чтобы заснять и висящую над пропастью кабину, и водителей, забирающихся на мост.

Вирджиния отправила фото в газету Sacramento Bee в надежде выиграть $10 за лучший снимок недели. Приз ей действительно вручили, а год спустя к нему прибавилась Пулитцеровская премия по фотографии. Интересно, что Вирджиния Шо стала первой женщиной, получившей эту награду, и вторым в истории премии фотографом-любителем.

www.phoenix-airsprings.com

Вес будет взят!

PHOENIX
Air Springs

Более чем 50-летний опыт производства пневматических рессор позволил марке Phoenix утвердиться на мировом рынке в качестве сильного игрока. Отличительными чертами этого высококачественного бренда, предлагаемого на рынке запасных частей, являются постоянно расширяемая линейка продуктов и разнообразный спектр их применения. Это марка, на которую можно положиться!

Пневматические рессоры Phoenix –
сильный бренд на мировом рынке.

Division ContiTech of Continental AG

Continental CONTITECH

www.contitech.ru

Предлагаем широкий выбор технической литературы: руководство и каталоги на грузовые и легковые автомобили отечественного и импортного производства.

По вопросам приобретения обращаться

Москва, 31 км МКАД, ТЦ "Авто-31", павильон В-1-10

Тел. +7 (903) 722-22-71