

коммерческий транспорт

Лондонская икона: смена поколений

Красный двухэтажный городской автобус, ставший такой же достопримечательностью британской столицы, как Биг-Бен или Тауэр, переживает процесс смены поколений. Речь в данном случае не о красных двухпалубниках вообще, курсирующих по улицам Лондона, их там великое множество — Alexander Dennis, Wright, Plaxton, Scania OmniDekka, а о двух определенных моделях — Routemaster и его наследнике гибридном NBFL (New Bus for London). Сами англичане пренебрежительно именуют первые off-the-peg vehicles, то есть изделиями стандартного, массового производства, в то время как последние самый что ни на есть индпошив.

— рестайлинг —

Первые эскизы знаменитого «хозяина маршрута», как можно перевести название Routemaster (RM), датируются 1947 годом. С 1954 по 1957 год было собрано четыре прототипа, один из которых впервые вышел на регулярный маршрут 8 февраля 1956-го. Серийное же производство машин, пришедших на замену модели RT и лондонским троллейбусам (были и такие), началось двумя годами позже и продолжалось вплоть до 1968 года — в общей сложности было выпущено 2876 RM. Для своего времени это была весьма прогрессивная конструкция — легкий и в то же время прочный несущий кузов, независимая передняя подвеска, четырехступенчатая автоматическая коробка передач, гидроусилитель руля, гидропривод тормозов... Снаряженная масса двухэтажного автобуса, оснащенного дизелями AEC (Associated Equipment Company) и Leyland, не достигала и до 8 тонн, что примерно на две-три тонны меньше, нежели вес современных даблдекеров. А главное, Routemaster был сконструирован специально для Лондона — густонаселенного мегаполиса узкими, кривыми и загруженными транспортом центральными улицами. Верткая двухэтажная машина с открытой задней пассажирской площадкой чувствовала себя здесь как рыба в воде. При длине менее 10 м число посадочных мест в Routemaster достигало 64 (28 внизу и 36 наверху), а на слегка удлинненных моделях, выпускавшихся с 1965 года, — 72 (32 внизу и 40 наверху).

Однако со временем Routemaster безнадежно устарел и уже не отвечал нынешним требованиям в отношении экологии, хотя значительную часть машин переоборудовали современными двигателями Cummins, Iveco и Scania и для перевозки людей с ограниченными возможностями. Имелись нарекания по безопасности и к открытой задней площадке, которой, несмотря на запреты, пользовались для входа-выхода прямо во вре-

мя движения. К тому же старомодные автобусы обслуживали сразу два человека — водителя и кондуктора.

Официальные проводы ветерана на заслуженную пенсию состоялись 9 декабря 2005 года, когда толпы горожан собрались посмотреть на возвращение последнего RM в парк. Правда, вскоре под давлением общественности власти Лондона вернули полтора десятка Routemaster на два исторических маршрута в центре города — №9 (Альберт-холл—Элдвич) и №15 (Трафальгарская площадь—Тауэр-Хилл). Снятые с эксплуатации Routemaster распродали на аукционах по цене не менее \$10 тыс. за автобус, а одна машина была подарена мэром Лондона Кеном Ливингстоном московскому градоначальнику Юрию Лужкову. Кстати, не кто иной, как Ливингстон, заявил в свое время дословно следующее: «Only ghasty dehumanized moron would want to get rid of the Routemasters» («Только страшный, потерявший человеческое обличие недумоук захочет избавиться от Routemasters»). Несмотря на подобные высказывания мэра, вскоре после проводов Routemaster на пенсию TfL (Transport for London — лондонский аналог нашего «Мостотранса») быстренько приобрел 425 «гармошек» Mercedes-Benz Citaro, которые на островах тут же окрестили bendy buses с намеком на форму сочлененной машины в повороте, напоминающую изгиб клюшки для хоккея с мячом.

Консерватор Борис Джонсон, сменивший в 2008-м лейбориста Ливингстона в кресле мэра британской столицы, первым делом пообещал избавиться от bendy buses (что и было сделано в конце 2011-го) и вернуть на маршруты обновленный Routemaster, сыграв, таким образом, на ностальгических чувствах лондонцев и превратив красный даблдекер в разменную политическую монету. Дабы слово не расходилось с делом, новоявленный мэр объявил конкурс на проект «Routemaster XXI века». По его условиям претендент должен был удовлетворять по меньшей мере трем основ-



Новый New Bus for London — гибридный наследник Routemaster. Лондонцы окрестили автобус Borismaster в честь мэра Бориса Джонсона, инициировавшего его создание

ным требованиям: быть низкопольным, доступным для перевозки людей с ограниченными возможностями и иметь заднюю пассажирскую площадку вроде той, что была у Routemaster.

Победителем конкурса стало дизайнерское ателье Heatherwick Studios, основанное в 1994 году Томасом Хитвиком, а за воплощение NBFL в металле взялась Wrightbus, известная кузовная фирма из Северной Ирландии. В народе наследника Routemaster тут же окрестили Borismaster в честь инициировавшего его создание мэра Бориса Джонсона. Правда, новинка получилась, мягко говоря, недешевой — приблизительно £1,4 млн. Дело в том, что в движение автобус приводит весьма дорогостоящая гибридная силовая установка (TCU) Siemens, работающая в паре со 174-сильным четырехцилиндровым дизелем Cummins ISBe5 объемом 4,5 л. Последний служит лишь для подзарядки литиево-ионных батарей. Для сравнения: обычный дизельный аналог Borismaster стоит около £200 тыс. Вот

почему первоначальный заказ TfL был небольшим: партия из восьми Borismaster для обслуживания маршрута №38 (Виктория—Хокни). Из других технических характеристик машины можно упомянуть следующие. Длина — 11,2 м, снаряженная масса — 17,9 тыс. кг (мягко говоря, весьма внушительный показатель для соло-версии, пусть и двухэтажной — не иначе как свою лепту внесли не только дорогие, но и тяжеленные батареи ГСУ). Общая пассажироместность Borismaster — 87 человек, из них 62 могут ехать сидя (40 сидений расположено на верхней палубе и 22 — внизу). Пассажирский салон внизу низкопольный, напротив средней двери (всего их три с учетом задней площадки) предусмотрено место для детских и инвалидных колясок. На верхнюю палубу ведут две лестницы, расположенные спереди и в корме автобуса. Под передней размещен топливный бак, а под задней — моторный отсек. Вход в автобус осуществляется через переднюю дверь, выход — через среднюю и с задней площадки. Последняя оснащена дверью, которой в отсутствие кондуктора управляет водитель. Если же в салоне присутствует кондуктор, то в его обязанности входит не сбор платы за проезд (лондонцы приобретают билеты заранее

через автоматы), а обеспечение безопасности посадки-высадки с задней площадки.

В дальнейшем транспортная администрация британской столицы все-таки сумела найти способ и средства для массовых закупок гибридных даблдекеров, разместив заказ у Wrightbus на 600 машин. Способ заключается в том, что TfL передает автобусы транспортным операторам в лизинг на весьма льготных условиях. Последние фактически несут расходы только на персонал, топливо и техобслуживание. Кроме того, у TfL появилась возможность оперативно перераспределять автобусы между транспортными компаниями по истечении сроков контракта на обслуживание того или иного маршрута. Наконец, столь крупный заказ наверняка позволил несколько снизить себестоимость гибридных машин.

Кстати, с июля раритетные Routemaster перестали курсировать по историческому маршруту №9. Свое решение TfL объяснил тем, что маршрут якобы не пользуется такой же популярностью, как другой исторический маршрут — №15, и обслуживающие обычный девятый маршрут современные гибридные NBFL нравятся экскурсантам больше, нежели древние Routemaster.

Александр Солнцев

НОВОЕ

прочтение
Коммерсанта

16+

реклама

Получайте ещё больше новостей в режиме реального времени

Читайте все материалы газеты «Коммерсантъ», журналов «Власть», «Деньги», «Огонёк», «Секрет фирмы», «Автопилот» и Weekend

Смотрите рейтинги материалов

Слушайте прямой эфир радиостанции «Коммерсантъ FM»

Используйте настройку на свой регион, сервис интеграции с социальными сетями

Выберите легкий путь к успеху.

ПАКЕТЫ ОТ 7 690 РУБ/МЕСЯЦ*

Предлагаем вам насладиться успехом в бизнесе. Просто выберите понравившийся грузовой автомобиль и добавьте к нему бизнес-пакет. И все! Добавьте к этому сверхпривлекательную цену на бизнес-пакеты, и оцените всю выгоду для роста вашего бизнеса. Подробнее на: www.volvotrucks.ru

* Предложение действительно на стандартные бизнес-пакеты при пробеге до 120 000 км/год. Цена включает НДС. С условиями и ценами можно ознакомиться на веб-сайте компании.

БИЗНЕС-ПАКЕТЫ VOLVO

Volvo Trucks. Создавая будущее