

Искусственный интеллект за рулем не устает, не лихачит, не отвлекается на телефон и не задурманивает себе мозг алкоголем | 17

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Авто | Коммерческий транспорт

Вторник 22 сентября 2015 №173 (5683 с момента возобновления издания)



kommersant.ru

14 Кабриолет Mercedes S-класс — воплощение концепции современной роскоши. Это модель для гурманов, ценителей автомобильного искусства

16 Lexus RX отличает потрясающий, яркий, запоминающийся дизайн, который мгновенно выделяет этот автомобиль в городском потоке

Производители предметов luxury — великие романтики. Если вы спросите, что есть роскошь, они расскажут вам истории про глоток холодной воды в раскаленной пустыне, тихий вечер в кругу семьи, закат под свежий океанский бриз и тому подобное. Предполагается, что как только вы окажетесь за рулем Rolls-Royce Dawn, Mercedes-Benz S-Class или долгожданного кроссовера Bentley Bentayga, то сразу испытаете ни с чем не сравнимое удовольствие и вообще «невыносимую легкость бытия». Только вот у покупателей представления о luxury диаметрально противоположные.

Блеск и технологии

— luxury cars —

Им дела нет до этих эфемерных шуточек. Самая быстрорастущая категория — новички, бывшие wannabes, еще не освоившиеся в клубе. Их интересует каждый вложенный рубль, евро, доллар, дирхам или юань — они покупают ощущение превосходства, а значит, лошадиные силы, скорость, диаметр дисков и все, что к ним прилагается. Другие, уже всем и все доказавшие, гараж поддерживают, советуясь со специалистами, а став обладателем автомобиля, даже забывают взглянуть на приобретение.

Почему же такая разница в представлениях у производителей и большинства их клиентов? А может, если копнуть, особой разницы и нет?

Покупатель всегда прав, какую бы социальную прослойку он ни представлял. Да, ему не разрешат установить в салоне лимузина микроволновку, но не потому, что это противоречит здравому смыслу, а лишь по соображениям безопасности. Если же он пожелает выкрасить свою «ласточку» под цвет золотого слитка — без проблем. Впрочем, производители, дилеры и тюнинг-ателье совсем не ангелы не только потому, что идут на поводу у самых нелепых запросов. Вот лишь пара примеров классического автомобильного надувательства в категории luxury.

Прежде всего музыка. На суперкары обычно ставят мощные системы от лучших производителей хай-энда. Утверждают, что добились «необычайно изысканного и естественного звучания». Ну врут ведь! Предлагают еще вручную настроить параметры звука — та еще идея для серьезной аппаратуры, она скорее от эпохи китайских магнитол с эквалайзерами. Настоящие аудиофилы привыкли иметь дело с техникой, где единственная ручка настройки — это громкость, да и стоит эта техника порой дороже самого автомобиля. Поэтому забудьте про «естественный» звук в luxury cars. Ходите лучше в консерваторию или закажите хай-энд систему домой, если ваши уши способны почувствовать разницу.



В последнем поколении Mercedes-Benz S-Class появилась опция «комфорт-пакет сидений» с различными видами массажа. Не будем отрицать очевидного: длительное нахождение в сидячем положении вредно для здоровья. Чтобы предотвратить переутомление мышц спины, мерседесовцы совместно с ортопедами и немецкой организацией «За здоровую спину» разработали принцип «активного, динамического процесса сидения», куда входит массаж с эффектом разогретых камней.

Конечно, если нашим «автомобильным» здоровьем занимаются специалисты, это плюс. Вот только вряд ли эти специалисты сами после массажа мигом выбегают на улицу, где может быть мороз, пронизывающий ветер или проливной дождь. Скорее всего, они еще минут 15 полежат в шезлонге, под звуки природы потягивая травяной чай. Водитель же должен быть готов ко всему, и поэтому возникают сомнения в достоинствах чудо-оп-

ции. К тому же управление автомобилем — это работа, а кто-нибудь вообще работает, сидя в массажном кресле? Кстати, в тот же пакет входит и такая штука, как подогрев подлокотников — может ли кто-нибудь объяснить, что это? Или признайтесь уж, когда вы последний раз грели локти, не находясь в автомобиле?

Понятно, что прогресс не остановить и функционал автомобильных кресел в luxury cars будет неуклонно расширяться. В новейшей «семерке» BMW появилась функция массажа ягодиц. В самом деле, как раньше не додумались? Если спина устает, то филейная часть и подавно...

Недавно у моего товарища протестило поясницу. По возрасту ему еще рано страдать от подобных невзгод, да и выглядит он вполне спортивно. Судя по всему, это у него профессиональное. Товарищ по долгу службы вот уже много лет подряд тестирует новые автомобили, в том числе самые доро-

гие, добавленная стоимость которых серьезно увеличена за счет эксклюзивных опций, таких как быстрый подогрев сидений, массаж и вентиляция. Полагаю, что товарищ мой довентилировался, и в помощь ему теперь не кресло с наворотами, а умеренная диета и глубокое погружение в йогу.

Как ни странно, автопроизводителей не в чем упрекнуть: они вкладывают огромные средства в развитие технологий и исследования. Ведь что такое люкс в автомобильном мире, объективно говоря? Это суперинженерия, супертехнологии, суперматериалы, супердизайн и вишенка на торте в виде безупречной ручной работы там, где она все еще возможна. Последнее придает продукту уникальность. В современных luxury cars все это присутствует в достаточном объеме. Вот только когда вместо «невыносимой легкости бытия» наступает невыносимая боль в пояснице, пазл не складывается.

На франкфуртском шоу было много премиальных новинок, каждая из которых заслуженно претендовала на роль главного ньюсмейкера выставки. Однако презентации готовых сразу же выехать за ворота машин довольно сильно бледнели на фоне концептов, один из которых, по мнению британского журнала Car, явился настоящим шоком для аудитории. Это электромобиль Porsche Mission E. Никто не знал не только о его предстоящей презентации, но толком даже и о разработке. Mercedes Concept IAA и кроссовер Audi E-tron Quattro только подлили масла в огонь.

Глядя на эти удивительные модели, приятно пофантазировать и представить, что ждет luxury cars в будущем.

Во-первых, они станут невероятно красивыми — технологии позволят дизайнерам творить чудеса, осылая идеи прошлого на новый лад. Во-вторых, они будут беспилотными, с изменяемой формой корпуса,

электрическими и бесшумными. Если вам захочется побаловать себя звуком выхлопа а-ля гоating 70's, в салоне это можно будет легко устроить командой голосом или жестом руки. Соответствующий парфюм поддаст немного аромата высокооктанового топлива для достоверности. Вообще, климатическая установка устроит все, что пожелаешь: от экваториальных тропиков с соответствующей влажностью до прохлады винного погреба. Мультимедиа позволит в автомобиле жить и работать, а проникающий массаж усыпит вилоть до пункта назначения.

По функционалу и на дороге автомобили-одноклассники станут такими же одинаковыми, как и смартфоны, а истинным люксом будут считаться те, кто сможет то же самое продать дороже остальных, для очистки собственной кармы добавив в продукт толику высококлассного ручного труда и драгоценных материалов.

Игорь Шенн

прямая речь

«Что в автомобиле — ненужная роскошь?»

Владимир Гутенев, первый заместитель председателя комитета Госдумы по промышленности:

— Лишнего в машинах сегодня очень много. И не только потому, что дополнения повышают стоимость автомобиля, но и с точки зрения функционала. В наших условиях не очень нужен круиз-контроль, совершенно не нужна панорамная крыша, проекционный, наверное, не нужны ЖК-дисплеи в подголовниках для задних пассажиров, различные оттоманки, горячие камни, массажи и прочее. В современных автомобилях начинают пугать все возрастающая роль искусственного интеллекта. В принципе хорошо, что он сигнализирует, что водитель уходит с полосы и сам может запарковать автомобиль. Но с точки зрения обывателя можно предположить, что недружественный тебе спутник pošлет недружественный сигнал твоей машине и случится авария. Чем больше современных опций, которые берут на себя бремя управления и прочее, тем больших радостей управления автомобилем мы себя лишаем.

Наталья Ищенко, трехкратная олимпийская чемпионка, 19-кратная чемпионка мира по синхронному плаванию:

— Меня устраивает в автомобиле все, если он сделан в соответствии с требованиями безопасности вождения и передовыми техническими идеями. Главное, чтобы в нем были парктроник и Bluetooth. А всякие стразжики и прочая ерунда мне не нужны. Лучше, чем придумал профессиональный автодизайнер и реализовал профессиональный производитель, ничего не сделаешь.

Геннадий Павлов, директор ЗАО «Чери Автомобили Рус»:

— Массажные сиденья не только лишняя, но и вредная вещь в авто для водителя. Расслабляет и отвлекает от управления страшно. Наверное, и телевизор для водителя тоже лишняя, отвлекающая от вождения опция. А вот телевизоры для сидящих позади пассажиров вещь скорее полезная, особенно для детей. Пусть играют, смотрят мультки.

Ирина Хакамада, писатель, общественный деятель:

— Ненужная роскошь в автомобиле — это телевизор: ни хрена он не работает, все плавает, ничего не ловит, но стоит вся эта фишка больших денег. Но у нас во всех люксовых автомобилях телевизоры ставят, причем перед каждым креслом. Чем дороже люксовая машина, тем больше телевизоров. Даже перед водителем умудряются телевизор втиснуть, несмотря на то что он ему противопоказан. Сейчас это абсолютно бесполезная вещь, так как у всех есть планшеты и iPhone.

Лев Лещенко, народный артист РСФСР:

— Пожалуй, для меня роскошь в автомобиле — это лишь отделка потолка салона, имитирующая звездное небо. Такие вещи я допускаю в доме, но не в машине. Но подобный тюнинг нравится молодежи, и если они его выбирают, то почему бы автопроизводителям такие вещи не создавать? Смотрится роскошно, богато и необычно. А вот телевизор в машине я не считаю ненужной роскошью. Это одно из средств коммуникации. Бывает, что я два часа еду с дачи в Москву и телевизор меня в этот период спасает: я смотрю новости, фильмы. Уже и не представляю себе авто без ТВ.

Юрий Кобаладзе, генерал-майор СВР в запасе:

— Круиз-контроль в городе абсолютно бесполезен. Денег такая опция стоит немало, а пользоваться ей невозможно. Но вообще я люблю люксовые машины. Мне нравятся там все кнопки, которые иногда кажутся совершенно ненужными, но приходят время и понимаешь, как эта опция тебе необходима. Например, кому-то не нужна камера заднего вида. Но я столько раз цапал и мял свои предыдущие машины, что, когда сейчас приобрел машину с этой опцией, вздохнул с облегчением. Для меня это великое дело, и денег на такое не жалко.

Дальше ехать некуда

— рынок —

Падение на российском автомобильном рынке продолжается. Негативные факторы, повлекшие резкий спад продаж в нынешнем году, нигде не исчезли — это девальвация рубля, высокая стоимость кредитов и общее снижение потребительского спроса. Скорее всего, по итогам 2015 года рынок упадет более чем на 30% по сравнению с 2014 годом, а в 2016 году застынет на этом уровне. Это можно считать оптимистичным сценарием, поскольку без господдержки продаж, на которую бюджет с осени прошлого года уже потратил более 33 млрд руб., обеспечить стабильный спрос будет сложно.

Впервые за много лет российский авторынок показал отрицательную динамику в марте 2013-го: тогда, по данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), продажи легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта (LCV) упали на 4%. Вплоть до лета 2014 года месяц от месяца снижение продаж не превышало 8–12%, но в июне прошлого года рынок обвалился более чем на 17%. Затем негативная динамика только усиливалась: уже в августе падение составило более 25%, дна рынок достиг

в марте текущего года, когда продажи снизились на 42,5%. В августе продажи упали на 19,4%, до 138,7 тыс. машин, но замедление негативной динамики во многом связано с эффектом низкой базы прошлого года. Прогноз АЕБ по рынку легковых машин и LCV на текущий год достаточно мрачен: в ассоциации ожидают снижения спроса на 36%, до 1,55 млн машин. В январе АЕБ прогнозировала снижение рынка в 2015 году на 24%, до 1,89 млн машин.

Ситуация на рынке грузового и специального транспорта, который традиционно более чувствителен к замедлению экономики (спрос на коммерческую технику обеспечивают в основном перевозчики и строительные компании), еще хуже. По данным агентства «Автостат», в августе продажи грузовой техники упали на 40,5%, до 3,9 тыс. машин, а за январь—август они провалились на 45,4%, до 32,4 тыс. штук. По оценкам Ernst & Young, спрос на грузиков восстановится только в горизонте шести-семи лет, спустя год или два после того, как завершится стагнация в легковом сегменте.

Причины обвала российского авторынка лежат на поверхности — это общая стагнация экономики, снижение потребительского спроса, рост стоимости автокредитов на фоне резкого увеличе-

ния ставки ЦБ. Серьезную негативную роль сыграла и девальвация рубля. По данным PricewaterhouseCoopers, из-за резкого скачка курсов доллара и евро в декабре цены на американские автомобили к февралю по сравнению с сентябрем 2014 года выросли на 45–52%, на японские — в среднем на 20%, на европейские — в пределах 20%. Новый виток ослабления рубля в августе вновь заставил автоконцерны индексировать цены — например, с 1 сентября о повышении стоимости автомобилей примерно на 5% объявили Ford, Suzuki, Peugeot и Citroen. При этом курсовые колебания влияют не только на цены импортных автомобилей, но и на стоимость моделей, локализованных в России. Несмотря на большое количество отечественных поставщиков, у большинства иностранных брендов доля комплектующих, произведенных за рубежом, все равно остается достаточно высокой.

В итоге наиболее заметное падение продаж на российском рынке показали бренды, которые были вынуждены сильно индексировать цены, стараясь утнаться за меняющимся курсом. Так, по данным АЕБ, продажи Ford за январь—август упали на 45%, до 21,7 тыс. машин, продажи Chevrolet сократились на 56%, до 35,5 тыс. автомоби-

лей. Mitsubishi снизил продажи на 46%, до 25 тыс. машин. На фоне глубокого падения спроса ряд брендов и вовсе был вынужден объявить об уходе из России. Самым громким стало решение американского GM, который в марте объявил о прекращении продаж непремимальных моделей Chevrolet и всех моделей Opel, а также о полном прекращении сборки в России. Кроме GM прекратит официальную дистрибуцию в России решили несколько импортеров — Seat, Honda и Dodge.

Впрочем, на общем негативном фоне некоторым иностранным брендам, напротив, удалось нарастить свои рыночные доли. В первую очередь речь идет о корейских автомобилях, которые, по данным источников «Б» на рынке, активно удерживают цены, чтобы занять новые рыночные ниши. Например, в августе продажи Kia выросли на 3%, до 14 тыс. машин, а доля рынка марки увеличилась на 2,3 п. п., до 9,1%. Продажи Hyundai упали на 6%, до 12,5 тыс. автомобилей, но рыночная доля марки при этом выросла на 1,3 п. п., до 9,1%. Нарастив долю рынка и не допустить глубокого падения продаж «корейцам» позволяют их популярные и дешевые для своего сегмента модели, которые уже несколько лет в первых строчках рейтинга наибо-

лее продаваемых машин на российском рынке — Hyundai Solaris и Kia New Rio. Продажи АвтоВАЗа во многом поддерживает Lada Granta, вторая по объемам продаж модель в России после Solaris. A Nissan теперь завоевывает рынок своим дочерним бюджетным брендом Datsun. Источники «Б» на авторынке подчеркивают, что в текущей ситуации наибольшей популярностью будем пользоваться бюджетные машины, по которым можно получить выгодные кредитные предложения и в стоимости которых существенную роль играет скидка в рамках госпрограммы обновления автопарка.

Несмотря на то что некоторым игрокам удастся за счет удачного маркетинга наращивать продажи, большинство автопроизводителей и дилеров уверены, что сейчас поддерживать стабильный спрос на автомобили можно главным образом за счет господдержки. С сентября прошлого года государство уже потратило на поддержку авторынка примерно 33 млрд руб. Эти деньги в первую очередь пошли на госпрограмму обновления автопарка, по которой при сдаче старого автомобиля в утиль или trade-in на новый можно получить скидку 50–350 тыс. руб. в зависимости от типа машины.

авто

«Это переосмысление понятия класса SUV»

— британский стиль —

Кроссовер Bentley — одна из главных премьер Франкфуртского автосалона и долгожданная новинка от марки Bentley. Почему этот автомобиль появился именно сейчас, что британские дизайнеры думают о luxury и какие технологии разрабатывает Bentley — об этом „Ъ“ рассказал глава отдела дизайна кузова нового автомобиля Санг Юп Ли.



BENTLEY MOTORS

— Несколько лет назад Bentley показал на автосалоне прототип кроссовера. После единственного показа эта модель больше нигде не демонстрировалась, а сейчас на подиуме стоит кроссовер, который имеет мало общего с тем прототипом. Почему сменилась концепция дизайна новой машины? — Разработка концепт-кара — это всегда проба пера и демонстрация креативной задумки: в каком направлении компания смотрит в будущее. После показа нашего концепт-кара мы убедились в правильности заложенного вектора, так как сама идея выпуска Bentley в классе SUV, спортивно-внедорожника, понравилась общественности. Стоит отметить тот факт, что мы разработали по-настоящему готовый автомобиль с точки зрения отделки. С точки зрения дизайна концепт-кар был выполнен в очень «квадратных формах», что по внешнему характеру и чертам было близко к Range Rover. Но при разработке серийного проекта мы вернулись к истокам и черпали вдохновение в истории Bentley Motors. Bentley — это невероятно сильный и узнаваемый бренд: вы легко сможете разгадать черты автомобиля на дороге. Если вы взгляните на Bentauga, вы легко считаете ДНК Bentley, но это не совсем типичный внедорожник в привычном смысле. Здесь мы скорее говорим о новой интерпретации британского элитного автомобилестроения, это фактически переосмысление понятия класса SUV. — Как трансформировалось за последние годы понятие премиаль-

ного автомобиля? Каким критериям он должен соответствовать? — Давайте сперва определим границы того, что такое премиум и сегмент класса «люкс». Премиум-сегмент — это все же массовое производство, тогда как люкс — это эксклюзивность, штучное производство и верх инженерной мысли. Безусловно, Bentley делает уникальным то, что это поистине штучное производство. Отвечая на ваш вопрос, люкс в новом воплощении Bentley — это отточенное сплетение нескольких посылов, как мощь и роскошь, и в донесении этой концепции через новый продукт. Мы в Bentley всегда в ответе перед нашим клиентом и ценим мир роскоши — мы сочетаем в себе элитарность в создании каждого автомобиля, но и предоставляем всю доступную спортивную мощь. — Разработка новой модели автомобиля — это очень долгая и дорогая работа. При работе над Bentauga вы использовали портфель разработок вашей материнской компании концерна Volkswagen? — Безусловно, мы анализируем все новшества и испытываем, примеряем на нашу марку. Концерн VW дает нам доступ к самым последним разработкам и технологиям. В Bentauga мы

привнесли много электронных сервисных систем — системы безопасности, развлекательные и т. д., разработанных в концерне. Но наша задача состоит еще и в том, чтобы определить, какие из доступных разработок по-настоящему отвечают стилю жизни наших клиентов и какие новые технологии соответствуют ДНК бренда и сохраняют уникальность марки. — Кроссовер в люксовом сегменте — это не изобретение Bentley. Скажем, Porsche покорила российский рынок моделью Cayenne. Если заимствовать маркетинговую модель других компаний, вслед за Bentauga должен появиться кроссовер меньшего размера... — Мы изучаем реакцию рынка на наш новый автомобиль, анализируем отзывы и пожелания клиентов. Если будет понятно, что необходимо еще один кроссовер, меньших габаритов, мы готовы начать работу над ним. Мы отдаем себе отчет, что открыли новую нишу, и считаем важным дальнейшее развитие нового сегмента SUV luxury. — Я слышал, вы разрабатываете совместно с маркой Breitling часы, которые будут выполнять функцию автомобильного ключа. А какие новые технологии могут быть использованы в дизайне? — Наша концепция — использование только натуральных материалов в создании внутреннего убранства автомобиля. Никакого пластика или заменителя кожи. С запуском Bentauga мы стремились найти разные направления в производстве автомобилей. Так зародилась идея использовать новый материал — камень. Мы нашли особый подход в технологии обработки, что делает камень очень тонким и мерцающим. Мы называем этот материал illuminated stone, из него делают вставки в двери и приборную панель. Никто больше не использует в интерьере автомобиля камень. Так что мы не просто традиционный люксовый бренд, мы «передвижки» в переосмыслении понятия «люкс». Открывая новые возможности, мы ломаем стереотипы.

Записал Алексей Харнас

Бренд идет к молодежи

— немецкий подход —

На кого рассчитан кабриолет S-класса и каких успехов ждут от марки Smart в России, „Ъ“ рассказала МАРИЯ МОРОЗОВА, директор по продажам легковых автомобилей «Мерседес-Бенц РУС».



PHOTOIMPRES

— Какую премьеру можно назвать главной у Mercedes-Benz на Франкфуртском автосалоне? — Главные серийные премьеры — кабриолет S-класса и купе S-класса. Есть еще и нишевая новинка — бронированный Maybach от нашего подразделения Guard. Это очень значимая модель для России. Также ждут в России и GLC-купе. Ну а кабриолет S-класса вообще не имеет аналогов. Если говорить не о конкретных моделях, а о тенденциях, то в целом концерн развивает тему интуитивного вождения. Это следующая ступень перед автономным вождением, и это уже практически реальность. Все перспективные системы, которые мы довели до серийного производства, собраны в новом E-классе, который не представлен в общей экспозиции, но мы провели предварительный показ для избранных клиентов. — Четырехместный кабриолет не самый популярный на рынке тип автомобиля, но он в центре экспозиции. Чем так важна эта премьера? — Да, спрос на них очень специфичный. Но для концерна важна возможность продемонстрировать новейшие технологии, а они, естественно, сосредоточены в моделях высшего класса. Кабриолет S-класса — воплощение концепции «современной ро-

скоши». Это модель для гурманов, ценителей не только технологий, а, скажем так, автомобильного искусства. — В мире заметен тренд на повышение доступности премиум-брендов. Собственно, Mercedes-Benz сам его когда-то начал, создав A-класс. Почему в текущем году вы сосредоточились на дорогих автомобилях? — Опыт показывает, что именно в дорогих сегментах рынка появляются все инновации и по безопасности, и по комфорту. А затем идеи переносятся на «младшие» категории, когда технологии становятся более доступными. Вот наш нынешний S-класс многие вообще называют «маленьким S-классом». Концерн постоянно развивает все платформы, и даже очень компактный Smart тоже представляет новейшие технологии. Бренд идет к молодежи, и новые технологии — одно из средств привлечения новых клиентов. — Если говорить об экономичности, то лучший способ добиться результата — взять автомобиль поменьше. Зачем так много усилий прилагать для повышения экологических характеристик дорогих автомобилей?

— Этот тренд возник по запросу потребителей, и, как показывает рынок, экологичность достаточно востребована в США и Европе. Россия тут несколько отстает. Могут предположить, что людям нравится сочетать удовольствие от управления мощным автомобилем со знанием, что это приносит минимальный ущерб экологии. — Кстати, о Smart — насколько этот бренд значим для России? Ведь продажи в нашей стране не очень велики? — В абсолютных цифрах продажи действительно не очень велики, но у них потрясающая динамика: в 2015 году продается примерно в полтора раза больше автомобилей, чем в прошлом. Несмотря на падающий рынок в целом. В следующем году появится новая модель, в том числе с четырехдверным кузовом, и мы рассчитываем продать до полутысячи автомобилей. Это очень амбициозная цель. — Какие продажи ожидаются у кабриолета S-класса? Когда он появится у дилеров? — Спрос на такую модель формирует очень специфичная аудитория — это искушенные потребители: такой автомобиль у них далеко не первый и покупают для использования не каждый день. И может быть, большую часть времени он будет стоять в гараже загородного дома, например, в Крыму или других курортных районах. Мы планируем представить его весной, как раз к началу летнего сезона. Это настолько уникальная модель, что ее будут покупать для коллекции.

Записал Валерий Чусов

Дальше ехать некуда

— рынок —

С13 В прошлом году программа обогнала государственную в более чем 12 млрд руб., в текущем в нее уже вложено 15 млрд руб., еще пять потребуются на ее продление до конца года. Государство выделило 1,5 млрд руб. на программу льготного автокредитования и 2,5 млрд руб. на льготный лизинг. Всего, по оценкам Минпромторга, в рамках этих программ в России будет продано 372 тыс. автомобилей. Кроме того, бюджетные деньги шли на поддержку госзакупок автомобилей, произведенных в России, и закупки газомоторной техники. В начале августа первый заместитель министра промышленности и торговли Диеб Никитин говорил, что без господдержки падение россий-

ского авторыннка в 2015 году могло превысить 50%, а если программы поддержки рынка продлятся до конца года, производство автомобилей в 2015 году упадет на 23%, до 1,4 млн штук. Кроме того, на фоне падения рынка и ослабления рубля Минпромторг даже оказался готов пойти на уступки иностранным автоконцернам, собирающим машины в России. Министерство обсуждает изменение формулы, по которой рассчитывается локализация сборки, и может дать отсрочку исполнения обязательств в рамках промсборки по достижению уровней локализации и объемов производства. Раньше в Минпромторге не были готовы к смягчению своей позиции по этим вопросам.

Впрочем, даже несмотря на господдержку, прогноз аналити-

ков на следующий и текущий годы не называет оптимистичным. По оценкам Владимира Беспалова из «ВТБ Капитала», в 2016 году продажи автомобилей, скорее всего, застынут на уровне нынешнего года, а если небольшой рост и будет, то произойдет это во многом за счет эффекта низкой базы. Господин Беспалов отмечает, что ждать роста рынка в четвертом квартале вряд ли стоит — это связано с общим восстановлением российской экономики, надежды на которое теперь переносятся на первый квартал 2016 года. По мнению эксперта, обеспечить небольшой рост рынка позволили бы стабилизация курса рубля, снижение ставок по кредитам и продолжение программ господдержки.

Андрей Исаков

«Наши клиенты на правильном пути»

— клиентоориентированность —

Одной из заметных премьер Франкфуртского автосалона стал обновленный Porsche 911. Легендарное купе получило более мощные, но при этом более экономичные турбированные двигатели. О том, как сегодня чувствует себя марка в России, и о перспективах для нового поколения 911-й модели „Ъ“ попросил рассказать генерального директора «Порше Руссланд» ТОМАСА ШТЕРЦЕЛЯ.



ВИНЧЕЛЛ ПРОСКОВЬ

— Марка Porsche в России ставит рекорды продаж. По итогам первых девяти месяцев продажи выросли почти на четверть, в то время как почти все конкуренты показывают минус. Благодаря чему такое стало возможным? И как пишется новый Porsche 911 в линейку уже хорошо известных у нас автомобилей марки? — Первое — это, конечно же, сам бренд. Вернее, магия бренда. Нашим клиентам очень важно ассоциировать себя со спортом. А кто тут больше всего подходит в партнеры, если не Porsche? Второе — это сильная модельная линейка. В первую очередь, конечно же, Cayenne. Для многих россиян именно он как раз и олицетворяет марку Porsche. Что, впрочем, более чем оправдано. Потому что этот кроссовер несет в себе ДНК нашего легендарного 911-го. И в динамике, и в дизайне, и во всем остальном... Плюс Macan — новый компактный SUV. И, конечно же, Panamera — наш лимузин класса «гран туризмо».

Третья составляющая успеха — дилерская сеть. В это непростое время наши партнеры получают доходы и впрямь хотят тоже оставаться с нами. Число дилерских центров увеличивается даже сегодня. Только за по-

следний год мы открыли новые центры в Казани, Перми, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге. В Москве на 59-м км МКАД открылся, по сути дела, дворец — самый крупный дилерский центр в Европе «Порше Центр Рублевский». В мае открылся дилерский центр «Порше» в Сочи, а в стадии планирования третий дилерский центр в Санкт-Петербурге. Я рад, что с нами работают лояльные к бренду профессионалы своего дела. Четвертый очень важный фактор — ценообразование. Мы неукошительно следуем «Стратегии-2018», разработанной в штаб-квартире Porsche три года назад. Эта стратегия предполагает постепенное повышение цены автомобилей, которое необходимо для премиального позиционирования бренда. Вспомните, в отличие от конкурентов, мы подняли цены на свои автомобили только в январе 2015 года.

Ну и пятое: слабое наше преимущество — мероприятия, которые мы проводим для наших клиентов. Буквально несколько дней назад у нас заработал абсолютно новый интерактивный проект «Звук от Porsche: исто-

«F-Pace имеет спортивный характер»

— инновация —

Jaguar F-Pace не конкурент братскому Land Rover. Это скорее спортивный автомобиль, досрочий до размеров кроссовера. Как и зачем появилась эта модель, „Ъ“ рассказал КЕВИН СТРАЙД, директор модельной линейки Jaguar F-Pace.



JAGUAR

— На автосалоне Jaguar представил кроссовер F-Pace. Зачем появилась такая модель, когда есть «братская» марка Land Rover, которая специализируется на внедорожниках и кроссоверах? — Потенциал F-Pace огромный. Сегмент растет, в следующем году ожидается увеличение продаж SUV на 40% в Европе. Машина пришла в нужное время. F-Pace не конкурирует с Land Rover — люди в Land Rover ценят «внедорожную» ДНК, привыкли к наличию специальных систем, повышающих проходимость. А Jaguar F-Pace имеет спортивный характер. Он нацелен на динамичное вождение, все в этом автомобиле сделано для водителя. Линейка двигателей позволяет выбрать самый подходящий для любых потребностей: от двухлитровых дизелей для города и до бензинового мотора мощностью 380 сил, который позволяет конкурировать с топовыми версиями Porsche Macan. Который, как и BMW X4, — основной конкурент F-Pace. При формировании цены мы будем ориентироваться на эти модели. — Не будет ли иметь место канибализм, когда покупатели выберут F-Pace вместо Land Rover? — Мы считаем, что аудитории у нас четко разделены. Кроме того, это абсолютно разные платформы с Land Rover. F-Pace построен на платформе, которая ведет свое происхождение от концепта C-X17. Он демонстрировал возможности модуль-

ной платформы, которая позволяет строить как седаны, так и кроссоверы. Первым серийным продуктом на этой платформе стал седан XF, следующим — новый XF. И теперь воплощением концепта C-X17 стал F-Pace — кроссовер, на который мы возлагаем большие надежды. Он продолжает «семейную» традицию: кузов почти полностью алюминиевый. Мы гордимся, что Jaguar Land Rover всегда был одним из лидеров по использованию алюминия. И сейчас до 75% его деталей сделаны из алюминиевых сплавов. Это одна из тех инноваций, которыми мы гордимся. — Вопрос с экологией можно решить проще: многие марки уже предлагают гибриды и даже электромобили. Вы не уделяете этому вопросу внимания? — В ближайшее время мы покажем электромобиль, над которым сейчас работаем. Не могу пока раскрыть информацию, когда точно и будет Jaguar или Land Rover. Но до тех пор пока все перейдут на электропривод, пройдет много времени. Поэтому сейчас мы работаем над улучшением эффективности двигателей внутреннего сгорания. В ближайшие десять лет эта работа будет достаточно актуальной.

рии бренда». В «Крокус Сити Молл» у нас заработало эксклюзивное рор-пр пространство, оформленное в стиле современного музыкального центра, который приглашает гостей познакомиться с миром Porsche вообще и нашими спортивными автомобилями в частности. До этого мы устроили целый каскад мероприятий. Это и фестивали с историческими автомобилями нашей марки. И зимнее катание на гоночном треке. И Porsche World Road Show — на одном из лучших автодромов России в Казани наши клиенты испытали легендарные Porsche 911, а после смогли пассажирами прокатиться на гоночном такси — 911 GT3. — Но 80% проданных в нашей стране автомобилей марки Porsche — это по-прежнему кроссоверы. Что надо сделать для того, чтобы у нас покупали и купе тоже? Ведь изменить наш климат и наши дороги вам, увы, не по силам... — Каждый, кто покупает у нас машину, получает бесплатный сертификат на обучение в Porsche Driving Center Russia. И увидев, как наша компания, вернувшись после 17-летнего перерыва, триумфально выиграла 24-часовые гонки в Ле-Мане, наши клиенты понимают, что они на правильном пути и попали в хорошую семью. Да, Porsche не может построить в России хороших дорог или отменить зиму... Зато мы можем другое. Мы строим автомобили мечты. Сев в один из них, ты поймешь, что он облегает тебя, как хороший костюм, и лучше ничего нет на свете. И ты непременно захочешь обладать им невзирая на погоду и качество асфальта. Потому что мы создаем не только машины, мы создаем мир Porsche. Я, кстати, круглый год езджу по Москве на 911. Можно справиться, если уметь.

Записал Дмитрий Гронский

DATSUN СТАНОВИТСЯ КЛАССИКОЙ



ЕЛЕНА МАКШОВА

Марка Datsun, недавно возрожденная из небытия и представленная на четырех развивающихся рынках, оказалась неожиданно востребованной в России. Седаны и хэтчбеки, цена на которые не достигает 500 тыс. руб., разлетаются как горячие пирожки: с сентября 2014 года по август 2015 года было продано более 32 тыс. машин этой марки. Впрочем, марка эта не всегда славилась автомобилями по цене, равной зарплате квалифицированного банковского работника. В 1960-х годах этот японский бренд успешно конкурировал с другими крупными автопроизводителями из Страны восходящего солнца на рынке спортивных машин. Японское качество, благодаря которому 30 лет назад автопром этой страны завоевал мир, прошло проверку временем. В прошедшем в минувшие выходные ралли Клуба классических автомобилей приняли участие два Datsun, возраст которых превышал возраст их водителей, и обе машины благополучно добрались до финиша. На фото — Datsun Bluebird 1600 SSS, впервые представленный публике в 1967 году. Этот заднеприводный автомобиль с мотором мощностью 109 л. с. был собран на заводе в Португалии, а несколько лет назад добрался из Лиссабона до Москвы своим ходом и сейчас находится в частной коллекции.

Jaguar XE: модель идеального стартапа

СПОРТИВНЫЙ СЕДАН JAGUAR XE – УДИВИТЕЛЬНЫЙ ПРИМЕР ПРЕМИАЛЬНОГО АВТОМОБИЛЯ, СОЗДАННОГО ДЛЯ МАКСИМАЛЬНО ШИРОКОЙ И ОДНОВРЕМЕННО МАКСИМАЛЬНО РАЗНООБРАЗНОЙ АУДИТОРИИ. СВОЙСТВЕННЫЕ БРИТАНСКИМ МОДЕЛЯМ ШИК, ПОРОДИСТОСТЬ И ЭЛЕГАНТНОСТЬ ПОМНОЖЕНЫ В JAGUAR XE НА ИЗЯЩНОСТЬ ИНЖЕНЕРНЫХ РЕШЕНИЙ, РЕВОЛЮЦИОННОСТЬ КОНСТРУКЦИИ И ИННОВАЦИОННЫЙ ВЫБОР МАТЕРИАЛОВ, А ТАКЖЕ НА НЕСВОЙСТВЕННУЮ ДЛЯ КОНКУРЕНТНЫХ ОБРАЗЦОВ ЭТОГО СЕГМЕНТА БОГАТУЮ ОСНАЩЕННОСТЬ. JAGUAR XE – АВТОМОБИЛЬ ВЫСОКИХ И НОВЕЙШИХ ТЕХНИЧЕСКИХ ДОСТИЖЕНИЙ, АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ПРОГРЕССИВНЫХ, ОТКРЫТЫХ И ТВОРЧЕСКИХ НАТУР, ЖИВУЩИХ ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС, НО С ХОРОШИМ ПРИЦЕЛОМ НА БУДУЩЕЕ.



XE – самый передовой, экономичный и совершенный спортивный седан, выпущенный под маркой Jaguar, на сегодняшний день

ЛЕГКОСТЬ БЫТИЯ

Основатель компании Jaguar Уильям Лайонс был уверен в том, что лишь автомобилю под силу вызывать подлинное чувство восхищения и что «из всех человеческих творений автомобиль ближе других к живому существу». Jaguar XE с его идеальными пропорциями обладает динамичным экстерьером даже в те моменты, когда автомобиль полностью статичен. Новый седан производит впечатление поистине спортивного автомобиля. И конечно, стать Jaguar видна в каждом его дюйме. Однако притягательность Jaguar XE не сводится к одним внешним эффектам. Грациозные и динамичные формы спортивного седана служат продолжением «достойного содержания», складывающегося из современных технологий, инженерных находок, первоклассных материалов и традиций качества. XE – самый передовой, экономичный и совершенный спортивный седан, выпущенный под маркой Jaguar, на сегодняшний день. XE – первый серийный автомобиль, созданный на базе совершенно новой модульной архитектуры Jaguar с использованием различных материалов, включая переработанный алюминий, высокопрочную сталь и магний. Такая платформа обеспечивает идеальную развесовку 50:50, великолепные ходовые качества, управляемость, а также отличные показатели экономии топлива и безопасности. Именно новой платформой седана, значительная часть которого выполнена из алюминия, объясняются многие его достоинства. Благодаря новой платформе конструкторы смогли придать автомобилю идеальные пропорции: динамический силуэт со смещением пассажирской кабины к задней части седана, короткий передний и увеличенный задний свес. Кроме того, особенности модульной архитектуры обеспечивают XE низкую посадку и утонченный профиль в стиле купе F-Type. И все же легкость, обусловленная использованием крылатого металла, пожалуй, главное в конструкции седана.

Jaguar всегда занимал лидерские позиции в работе с алюминием. Причем еще в те времена, когда компания называлась Swallow Sidecar и славилась своими мотоциклами, отличавшимися благодаря алюминиевым панелям завидной долговечностью. Вот и 70% панелей XE сделано из алюминия. Среднеразмерный седан Jaguar содержит

в себе больше алюминиевых элементов, чем любой конкурент. Обычно легкость считают главным достоинством алюминия. Но оно отнюдь не единственное. Преимуществом крылатого металла (скажем, над карбоном) еще и в том, что его можно перерабатывать бесконечное количество раз. Показательно, что 75% алюминия, произведенного с 1888 года, используется и поныне. При переработке алюминия затрачивается лишь 5% от энергии, требуемой для отливки заготовки из полностью нового металла. Алюминий отличают, кроме того, универсальность, простота в обработке, антикоррозионные свойства. Наконец, крепость, которую приобретают сплавы на основе алюминия, позволяют достичь невероятных показателей жесткости конструкции на скручивание. У XE она равна 22 000 Нм/град. XE стал самым прочным среди когда-либо созданных компанией моделей. Корпус каждого Jaguar является произведением инженерного искусства. Для соединения отдельных частей применяются суперсильный клей и специальные клепки, которые запрессовываются в металл под давлением 5–10 тонн в зависимости от толщины материала. Технологии Jaguar по использованию алюминия и соединению деталей при помощи заклепок во многом аналогичны тому, что применяются в аэрокосмической индустрии. Именно с помощью таких технологий и удается получить корпус, превосходящий по прочности стальную конструкцию, но заметно уступающий ей в массе. Стойкость автомобиля подтверждена в результате программы испытаний, включающей 70 краш-тестов целого автомобиля и 20 краш-тестов отдельных частей. Инновационная конструкция XE, кроме всего прочего, позволяет устанавливать продвинутую систему шасси и топливные баки большего объема.

СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ

С характерным спортивным профилем Jaguar XE производит впечатление автомобиля, в любой момент готового сорваться в спурт, даже если он мирно стоит на парковке. Динамические характеристики Jaguar имеют солидную техническую базу, которая всегда служила залогом спортивных достижений. Вот и энергичный нрав XE определяется не только запросами целевой аудитории, но в первую очередь

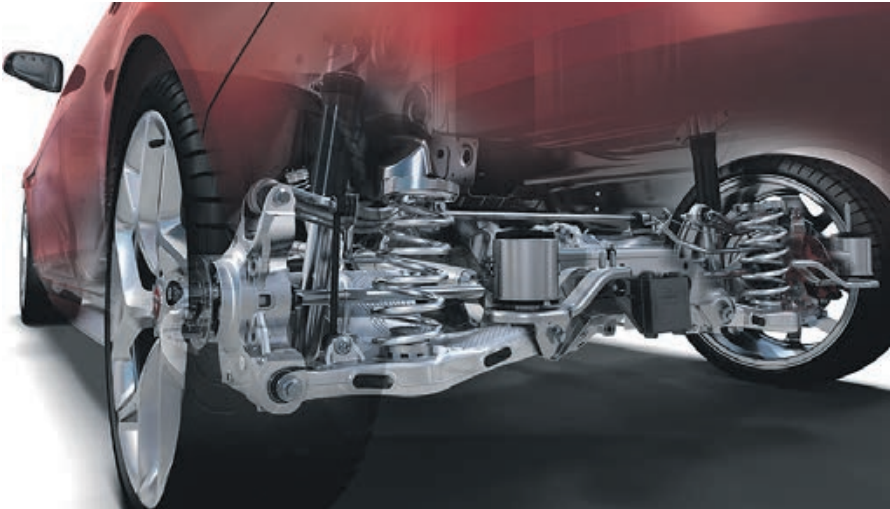
особенностями его конструкции. Дело в том, что старт проекту XE был дан в тот момент, когда дизайнеры уже вовсю работали над макетами спорткара F-Type. Неудивительно, что в новом седане не только чувствуется аура гоночного автомобиля, но и сохранены некоторые детали (в частности, воздуховоды и рулевое колесо), а также использованы многие инженерные наработки. XE стал первой моделью марки, аэродинамика которой полностью выверена с помощью компьютерных программ (CFD). 1200 виртуальных испытаний и 4 миллиона часов вычислений обеспечили XE самый низкий среди всех Jaguar коэффициент аэродинамического сопротивления: $C_x=0,26$. Высокий уровень динамики XE был бы невозможен без подвески Integral Link. Подобный тип конструкции отличается невероятной крепостью, жесткостью и отзывчивостью, а потому, как правило, применяется в сегменте высокоскоростных автомобилей. Инженеры Jaguar смогли усовершенствовать этот тип подвески, который в первую очередь стал использоваться на модели F-Type, а затем и на новом седане XE. Для снижения массы конструкции использовалось большое количество алюминиевых элементов и деталей, изготовленных при помощи технологии полого литья. Спортивная подвеска Integral Link позволила найти оптимальный баланс между остротой управления и комфортом передвижения. Это одна из тех веских причин, по которой вождение XE оказывается столь увлекательным.

Водителю седану XE в удовольствие не только разгоны, но и маневры. Это первый Jaguar, оснащенный системой рулевого управления с электроусилителем. Она гарантирует водителю моментальный отклик, адаптируясь к скоростному режиму. Система управления также учитывает уровень откоса дороги, сохраняя курс автомобиля, и, кроме того, позволяет сократить выбросы CO^2 на 3% для бензиновых и на 2% для дизельных двигателей. Важную роль в том, как ведет себя Jaguar XE на дороге, играет система динамического распределения крутящего момента на колеса. Эта система помогает смягчить эффект недостаточной управляемости благодаря направлению тормозного усилия напрямую к внутренним колесам, что удерживает автомобиль на оптимальной траектории при вхождении в повороты. Водитель XE всегда может выбрать оптимальный для себя режим движения благодаря еще одной инновационной разработке. Система JaguarDrive Control функционирует в режимах Standard, Eco, Dynamic или Winter, в каждом из которых определенным образом меняются настройки рулевого управления и схема срабатывания дроссельной заслонки. Вообще, водителю XE скатертью должны быть любые дороги. Система адаптации к плотности траассы обеспечивает седану Jaguar значительное преимущество среди других автомобилей с задним приводом на покрытиях с низким сцеплением, например по заснеженным трассам и зимним дорогам, а также по влажной траве, обеспечивая плавное продвижение без скольжения. При этом водителю нет необходимости использовать педали. Система адаптации к дорожному покрытию All Surface Progress Control, в основе которой лежит многолетний опыт Land Rover по совершенствованию электронных помощников при движении на бездорожье, работает в скоростном интервале от 3,6 до 30 км/ч и активируется при помощи переключателя круиз-контроля на руле. Новый XE является одним из первых автомобилей в своем сегменте, оборудованным стереокамерой. Она не только обеспечивает трехмерный обзор дороги, но также способна определять приближающиеся автомобили на расстоянии до 100 метров, управлять работой системы автономного экстренного торможения и системы распознавания дорожных знаков.

ГЕНИАЛЬНОЕ СЕМЕЙСТВО

Jaguar XE – автомобиль со здоровой спортивной наследственностью, но вместе

с тем этот седан может быть смело признан отличником энергосбережения. Никакого парадокса. Подобная двойственность, составляющая мечту большинства автолюбителей, определяется двигателем автомобиля линейки Ingenium. Это настоящий технический шедевр, обеспечивающий автомобилю превосходное сочетание динамики, комфортного хода и топливной экономичности. Причем Ingenium – это не один, а целое семейство инновационных бензиновых и дизельных двигателей с технологией турбонаддува следующего поколения, изменяемыми фазами газораспределения и интеллектуальной системой Стоп/Старт. Силовые установки нового XE отличаются также функцией рекуперации энергии при торможении, которая используется для подзарядки аккумулятора, и технологиями для снижения трения. Независимо от того, выберет ли водитель дизельный или бензиновый двигатель, он, несомнен-



Высокий уровень динамики XE был бы невозможен без подвески Integral Link. Подобный тип конструкции отличается невероятной крепостью, жесткостью и отзывчивостью

но, будет впечатлен его характеристиками: низким расходом топлива до 3,8 л/100 км, минимальным выбросом CO^2 до 99 г/км и максимальной динамикой до 250 км/ч. Надежность двигателей Ingenium, которые собираются на абсолютно новом заводе Jaguar в Великобритании, подтверждена опытным путем: они прошли более 2 млн миль испытаний, прежде чем быть представленными на рынке. Раскрыть впечатляющие характеристики двигателей в значительной степени помогает современная трансмиссия. Восемиступенчатый «автомат» ZF 8HP способен быстро подстроиться под стиль вождения, адаптируя алгоритм переключения в соответствии с потребностями водителя. Электроника предлагает перейти на необходимую в конкретный момент передачу. Данная интеллектуальная технология управления позволяет добиться максимальной эффективности режимов системы Jaguar Drive Control. Спортивная модификация XE S также оснащена подрулевыми лепестками, с помощью которых водитель может в любой момент взять на себя переключение передач и полностью погрузиться в процесс управления автомобилем.

ЭТО ВЫ МОЖЕТЕ

Дерзкий, решительный и динамичный – именно таким воспринимается новый Jaguar XE со стороны. Уютный, светлый, домашний – это естественные ощущения от нового седана изнутри. Роскошно отделанный и просторный салон считался сильным козырем целого ряда моделей Jaguar в прошлом. У современного седана XE размеры салона и запас пространства над головой – на уровне лучших представителей класса. А стиль, роскошь отделки и комплектация роднят его с более крупными и дорогими моделями марки – седанами XF и XJ. Его салон отличает особая атмосфера, которая создается при помощи невиданной в этом сегменте подсветки деталей и панелей с 10 различными цветовыми вариациями. Однако в современном автомобиле важно не максимально возможное количество единиц длины или объема. А то, насколько удачно организовано имеющееся простран-

ство. Эргономичный максимум удобств и технологий имеет значение и во время движения, и на стоянке. Из области военной техники в XE перешла система индикации показаний приборов на лобовом стекле: водитель перестает отвлекаться по пустякам, сосредотачиваясь на драйве и ощущениях. Сенсорный экран с технологией двойного обзора (dual-view), впервые представленный на флагманском седане Jaguar XJ, доступен и на XE. Пользователи могут одновременно и на одном экране воспринимать разные потоки информации: водитель, например, разбираться с навигационными картами, а пассажир – смотреть кинофильм. Новейшая аудиосистема Meridian с 11 динамиками и сабвуфером разработана специально для XE с учетом естественной акустики салона. Точка доступа Wi-Fi открывает уже перед всеми пассажирами XE пространство интернета, позволяя подключать сразу нескольких мобильных устройств. Широту инфор-

мационно-развлекательных возможностей нового Jaguar XE обеспечивает интуитивно понятная и сверхбыстрая мультимедийная система с 8-дюймовым сенсорным дисплеем и функцией голосового управления. На экране, который отличается новым графическим интерфейсом и управляется привычными для владельцев планшетов и смартфонов движениями, сосредоточены все основные органы управления аудиосистемой, климат-контроля и спутниковой навигации. К нему же можно подключить телефон, чтобы все время оставаться на связи. Новейшие приложения Jaguar InControl позволяют осуществить аккуратную «прощивку» автомобиля и загрузку в его «память» персональных данных и любимых программ. Все что вам нужно – установить связь между своим смартфоном и своим Jaguar. Все приложения объединены в единую платформу Jaguar InControl и оптимизированы именно для автомобилей бренда. Достоинство InControl состоит в возможности приобщить ее работу к требованиям различных стран и рынков, а также индивидуальным предпочтениям водителей. Поскольку все приложения InControl регулярно обновляются, электронная система в автомобиле оказывается всегда на пике технологий, оперируя самыми последними программами и данными. С их помощью пользователи могут выполнить практически любое действие. Скажем, не вставая с дивана, узнать о количестве топлива в баке и о расстоянии, которое автомобиль пройдет с данным запасом. Или проверить, включена ли сигнализация, закрыты ли в автомобиле окна, двери, капот и багажник. И если они открыты, закрыть их дистанционно с вашего смартфона. А заодно и выставить нужные параметры климат-контроля в салоне. Поиск автомобиля на парковке, организация конференц-связи или выбор любимой музыкальной программы превращается в дело, которое волшебным образом решается на «один клик». Возможности InControl в целом подтверждают пророчество фантаста, что уже совсем скоро «техника дойдет до такого совершенства, что человек сможет обойтись без самого себя».



Широту информационно-развлекательных возможностей нового Jaguar XE обеспечивает интуитивно понятная и сверхбыстрая мультимедийная система с 8-дюймовым сенсорным дисплеем и функцией голосового управления

авто

«RX — это самый популярный кроссовер в мире»

— обновление —

ТАКАЮКИ КАЦУДА, главный инженер автомобиля Lexus RX, рассказал „Ъ“, почему компания, в которой он работает, никогда не будет ставить на свои машины дизельные моторы и почему ассиметричный дизайн — это модно, смело и современно.



млении салона, например, впервые использована тема ассиметрии. Кокпит водителя визуально отделен от места пассажира изящной ассиметричной линией: это и элегантно, и функционально удобно. Дизайн салона обрел скорее органический, чем механический характер. Так же, как и материалы, которые используются в отделке. У водителя и пассажира переднего ряда сидений теперь много пространства над головой, так как в новом автомобиле они сидят ниже на 19 мм. На втором ряду сидений могут свободно разместиться три человека благодаря более низкому полу в задней части салона. Кроме того, сиденья и обшивка дверных панелей автомобиля могут быть отделаны кожей двух новых цветов — коричневого и кремового. Еще одна отличительная черта дизайна — элегантная прострочка на спинках водительского и пассажирского си-

дений, перекликающаяся с рисунком на обшивке дверных панелей.

— Какие технологические изменения претерпел автомобиль?

— Если говорить о водительском месте, в новом поколении RX мы увеличили приборную панель. Вся необходимая информация продуманно удобно предоставлена водителю, при этом не отвлекая его от вождения. Проекционный дисплей увеличился в размере и стал полноцветным. Он проецирует важнейшие данные систем управления на центральную часть ветрового стекла. То есть информацию может видеть как водитель, так и пассажир. Также для улучшения обзорности мы уменьшили стойки автомобиля и увеличили зеркала заднего вида.

Изменения претерпела также гибридная силовая установка с 3,5-литровым двигателем V6. Полностью модернизированный 3,5-литровый двигатель V6 с непосредственным впрыском представляет собой дальнейшее развитие базового шестицилиндрового двигателя. В двигателе используются впускные каналы и камеры сгорания новой формы, которые улучшают смешивание топливно-воздушной смеси внутри цилиндра, а следовательно, и эффективность ее сгорания.

— Почему вы не устанавливаете дизельные двигатели на свои автомобили?

— Мы в самом начале сделали ставку на чистые технологии. И это наш осознанный выбор в пользу экологичности. Мы считаем, что будущее за автомобилями с гибридными и экономичными турбированными двигателями, работающими на бензине.

«Мы самый молодой игрок на премиальном поле»

— инакомыслие —

«Думать иначе» — рецепт успешного бизнеса в том числе в автомобильном мире. ФРАНСУА БАНКОН, вице-президент Infiniti по планированию продукции, рассказал „Ъ“, почему новый кроссовер Q30 создан для тех, кому не подходят традиционные премиальные автомобили.



— Главная новинка Infiniti на этом салоне — Q30. Чем этот автомобиль отличается от своих конкурентов?

— Создав Q30, марка Infiniti вышла в самый сложный сегмент рынка. Чтобы добиться в нем успеха, автомобиль должен внушать доверие и отличаться от одноклассников. Я говорю не о цене, не об оснащении — важнее дизайн снаружи и внутри: с их помощью автомобиль должен рассказывать свою, не похожую на другие историю. И эта история должна быть более эмоциональной, впечатляющей и увлекательной, чем уже слышанные.

В какой-то момент человек устает ходить чужими дорогами и не хочет ездить на машине, как у его папы. Нужен свой собственный рецепт. Сегмент «премиум» сегодня стал очень традиционным, и мы предлагаем то, чего там сейчас не хватает.

— Как вы будете создавать свою собственную традицию?

— Сейчас в премиум приходит много новых покупателей. Но есть те, кто не приходит, потому что не видит того, что ему нужно. Никто не предлагает им то, чего они хотят в премиум-

сегменте. И вот это мы и сделаем — дадим то, чего они хотят. Число таких потенциальных клиентов растет во всех странах мира, и это наши люди. А для этого надо думать иначе. Если говорить о технологиях, то их сегодня даже некоторый избыток. Вы садитесь в автомобиль, включаете его и поражаетесь, как много вокруг нового. Люди просто теряются во всем этом изобилии и не понимают, как всем этим пользоваться. Поэтому мы должны задуматься о том, чтобы остановить эту гонку за очередным «ого!». И сделать более понятным использование того, что уже существует.

— Мы привыкли считать, что престижный автомобиль большой и мощный. Сейчас мы видим все больше компактных моделей премиум-брендов, и одна из них — Infiniti Q30. Эта тенденция будет развиваться?

— Да, Q30 относится к классу C, который, впрочем, приблизился к премиум-сегменту: каждое новое поколение моделей растет в размерах. И этот класс уже осваивают премиум-бренды. У нас для Q30 есть двигатель 1,6 л. Сравнительно недавно для премиум-сегмента минимальный объем двигателя был 2,5 л. У Infiniti есть и такие. Но зачем? Однако новые технологии более эффективные и позволяют добиться более высокой мощности при меньшем объеме: предназначенный для Q30 двигатель 1,6 л развивает 156 л. с. У нас есть дизель 1,5 л и двухлитровый бензиновый с турнаддувом для самой быстрой версии. Мы используем на Q30 двигателя небольшого объема, потому что большие двигатели просто не нужны! Вспомните V10, V12 — сегодня их просто не выпускают. Даже V-образные восьмицилиндровые двигатели выпускаются все меньше: их производство упало примерно на 40%. Люди относятся к таким вопросам все более разумно. И это шанс для Infiniti.

— С размерами автомобиля происходит то же самое?

— Да, конечно! Это все относится и к размерам автомобиля. 90% покупателей, выбирая машину, определяют ее характеристики, держа в голове «А что будет в случае, если...?». Что вы будете делать с семиместным автомобилем, если у вас семья с одним ребенком? Машина будет просто занимать бесцельно много места. Во многом современные взгляды на использование автомобиля сформировались под влия-

нием США. Но в этой стране все предназначено для автомобиля: торговые центры с огромными паркингами и развитая сеть дорог. Не думаю, что в Москве с ее пробками нужен большой автомобиль.

— Кто ваш типичный потребитель?

— Он слегка моложе, чем у других премиум-брендов. В первую очередь это касается Китая. Именно на молодых клиентов мы и нацелены. Потому что люди в 35 лет готовы думать иначе, чем принято. И они не удовлетворены тем, что уже существует сегодня. Те, кому сейчас 45 и более, скорее ищут традиционные элементы, они менее склонны к риску испытать что-то новое. Ну и локальные предпочтения: «немцы должны покупать немецкое». Это все вполне естественно. И можно сказать, что эта концепция превратилась в работоспособный бизнес-план: сейчас средний возраст наших покупателей самый низкий в премиум-сегменте. Мы самый молодой игрок на премиальном поле.

— Говорят, что премиум-сегмент — самый устойчивый в кризис. Так ли это?

— В общем это так. Но все-таки спады касаются и премиум-сегмента тоже. Единственный вид автомобилей, спрос на который не зависит от экономической ситуации, — это кабриолеты. Графики их продаж очень впечатляют: это практически прямая линия. Если человек богатый, то в кризис он становится просто чуть менее богатым.

Записал Валерий Чусов

«Mazda не может быть слишком дорогой»

— японский подход —

МАСАХИРО МОРО, исполнительный директор Mazda Motor, уверен в хорошем спросе на автомобили класса SUV. Один из концептов автомобилей этого класса компания как раз и представила на Франкфуртском автосалоне.



— За что сейчас готовы платить покупатели автомобилей, что для них приоритетно — безопасность, дизайн, экономичность, наличие электронных систем, облегчающих управление, экологичность автомобиля?

— С моей точки зрения, покупатель прежде всего оценивает дизайн автомобиля, затем качество материалов и сборки и уже затем смотрит на динамические характеристики.

— Если мы говорим про дизайн, какие материалы, используемые в отделке салона, сейчас наиболее популярны и востребованы покупателями?

— Кожа, дерево или алюминий всегда будут использоваться для отделки салона. Да, они должны быть качественными, но мы говорим не просто о хорошем качестве обработки: они должны быть превосходны на ощупь, они должны гармонизировать друг с другом. Так же, как аудиосис-

тема: да, мы можем установить динамики с прекрасными характеристиками, но важнее добиться правильного звука именно в замкнутом пространстве машины.

— Кроссоверы Mazda претендуют на статус премиального автомобиля. Как за последние годы трансформировалось понятие премиальности, каким требованием должен отвечать современный автомобиль премиального класса?

— На сегодня тиражировать настоящую премиальность смогли только три крупнейшие немецкие автомо-

бильные компании. Я не вижу Mazda премиальной машиной в том виде, как это понятие трактуют немецкие производители. В целом нам надо держать баланс: Mazda не может быть слишком дорогой, чтобы не потерять своего покупателя, но и не может быть слишком дешевой, поскольку низкая маржа при нашем не самом большом объеме производства не позволит компании устойчиво развиваться.

— Вы представляете на автосалоне концепт Коеги, можно ли говорить, что это прообраз модели CX4?

— Этот концепт не более чем дизайнерская разработка. Мы видим явный тренд в сторону SUV: все больше покупателей склоняются именно к этому типу автомобилей. Сейчас у нас в модельном ряду слишком много традиционных автомобилей — седанов, хэтчбеков, нам надо дополнить эту линейку достаточным количеством кроссоверов. Мы будем изучать реакцию публики на наш концепт и после этого изучения пойдем, как Коеги будет трансформирован и в какой серийный автомобиль превратится.

— Несколько лет назад Mazda демонстрировала прототип, в котором часть функций управления могла быть реализована с помощью iPhone, подключаемого

в специальное гнездо прямо на приборной панели. Эта разработка так и осталась на уровне прототипа или Mazda развивает сотрудничество с производителями смартфонов?

— Connectivity — важное направление работы нашей компании. Мы занимаемся разработкой технологий использования смартфона с различными автомобильными функциями. Мы сотрудничаем с разными производителями смартфонов. Знаете, какая самая большая сейчас проблема в подобных технологиях? Их уязвимость для хакеров. Автомобиль уже стал похож на компьютер, но мало кто занимается анализом уязвимостей, защитой от несанкционированного проникновения в ту или иную автомобильную систему. Вот над этой защитой мы сейчас и работаем.

— Если говорить в целом об автомобильных технологиях, что на сегодняшний день вы считаете наиболее востребованными: активный круиз-контроль, системы автоматической парковки?..

— Наша философия в том, что вот эти системы не должны сдерживать водителя, не должны ограничивать его в своих действиях. Исходя из этого мы и оснащаем свои автомобили.

Записал Алексей Харнас

«Этот автомобиль определяет понятие современной роскоши»



— технологическое совершенство —

Компания BMW ответила на вопрос, как должен выглядеть самый высокотехнологичный автомобиль, выпустив обновленную седьмую серию. Чем новинка покорила покупателей, „Ъ“ рассказала ЕЛЕНА СМЕРНОВА, генеральный директор «BMW Group Россия».

— Вы презентуете на Франкфуртском автосалоне новый BMW седьмой серии. На ваш взгляд, не исчерпала ли себя рыночная ниша сегмента представительских седанов? Это был весьма перспективный сегмент, но кризис, очевидно, вносит свои коррективы в рынок. Как долго сохранится спрос на него, не сменятся ли предпочтения покупателей в пользу более экономичных машин?

— Россия входит в пятерку ключевых рынков по BMW седьмой серии. Мы делаем большую ставку на новое поколение этого автомобиля. Он переворачивает представления о том, что возможно с инженерной точки зрения. Не просто же этот автомобиль — самый дорогой в своем классе. Текущий спад в экономике, конечно, влияет на покупательную способность населения. Это проявляется в цифрах продаж BMW первой серии или BMW X1. В то же время мы более уверенно себя чувствуем на автомобилях старших сегментов. Автомобили в России сейчас стоят дешевле, чем в Европе, если пересчитать стоимость по курсу. Этим пользуются те, кто откладывал покупку на более поздний срок или просто хорошо считает деньги.

— BMW — премиальный бренд. На ваш взгляд, какими характеристиками должен обладать автомобиль, претендующий на премиальность. Как само понятие премиальности трансформировалось за последние годы, с момента появления предыдущей версии «семерки».

— Действительно, понятие премиальности серьезно трансформировалось. В современном мире роскошь невозможно измерить только такими параметрами, как цена, материалы отделки или уровень комфорта. Современная роскошь — это прежде всего не богатство вещей, а сила передовых идей. Комфорт подвески, шумоизоляция и качество звучания аудиосистемы — конечно. Качество материалов и мастерство сборки — разумеется. Эстетическое совершенство, новейшее оборудование и технологии, выверенная до миллиметра эргономика и приятная атмосфера в салоне — безусловно. Динамические характеристики, самые низкие в классе показатели расхода топлива и выброса вредных веществ — новый BMW седьмой серии превосходит своих конкурентов во всем. Именно его эстетическое, техническое и идейное совершенство — этот автомобиль определяет понятие современной роскоши.

— Технологии не стоят на месте. Какие ключевые технические обновления в новой «семерке» вы бы отметили? Какие новые технологии в области безопасности движения, контроля управления, коммуникаций и снижения расхода топлива, используемые сейчас разными производителями автомобилей, вы считаете наиболее перспективными и востребованными на рынке?

— BMW седьмой серии нового поколения — самый технологически продвинутый автомобиль в классе «люкс». В нашей презентации по новинкам и технологиям более 500 страниц с описанием возможностей нового седана. Среди них — концепция облегченного кузо-

ва BMW EfficientLightweight с углепластиковым сердечником Carbon Core, что является уникальной экспертизой BMW по работе с этим материалом в рамках электроавтомобилей BMW i. Или лазерные фары, которые впервые в мире появились в спорткаре BMW i8. Мы берем технологии будущего и предлагаем их сегодня. Кроме того, BMW седьмой серии оснащается, в частности, шестицилиндровым рядным бензиновым двигателем нового поколения и модифицированной восьмиступенчатой автоматической коробкой передач. Уже в стандартной комплектации он имеет пневмоподвеску, а в качестве опции для автомобиля предлагается проактивная ходовая часть Executive Drive Pro с системой управления стабилизаторами поперечной устойчивости и возможностью заранее подготовить автомобиль к предстоящим неровностям. И это лишь часть инноваций, заложенных в новый BMW седьмой серии — без преувеличения, самый технологичный автомобиль в мире.

— У BMW накоплен большой опыт продаж BMW седьмой серии. Какие опции наиболее востребованы покупателями? Есть ли у вас обратная связь с покупателями и как вы учитываете их пожелания к автомобилю при обновлении модели?

— Новый BMW седьмой серии уже в стандартной комплектации имеет очень широкий перечень оборудования: кожаный салон и кресла с электрорегулировками, светодиодные фары, навигационная система, пневмоподвеска и широкий перечень функций BMW ConnectedDrive, среди которых услуги BMW Teleservices, функция «интеллектуального» экстренного вызова, дистанционное управление автомобилем и консервж-сервис. Он получит и уже новую систему BMW iDrive, где сенсорные экраны работают без задержек, как мы привыкли на наших мобильных устройствах. Наши клиенты в России любят технологические новинки. И мы уверены, что все будоражащие сознание опции будут популярны. Это и ключ, который похож на маленький телефон, с которого можно управлять частью функций в автомобиле, а также его парковать в гараж или в узком пространстве. Управление жестами — новейшая возможность в автомобильном мире. Сделать звук громче или тише, принять или отклонить звонок, а также другие функции могут теперь управляться понятными движениями рукой в воздухе. Естественно, станут популярными эксклюзивные сиденья Executive Lounge с несколькими видами массажа и фитнес-программой Vitality. Панорамная крыша со звездной подсветкой Sky Lounge, аудиосистема класса High End Bowers & Wilkins Diamond Surround Sound и планшет управления функциями развлечения и комфорта для задних пассажиров BMW Touch Command — все это обязательно станет теми деталями, которыми сможет похвастаться только владелец BMW седьмой серии.

— Компания BMW недавно вывела на рынок электроавтомобиль i8. Его продажи оправдали ожидания маркетологов компании, сколько i8 уже обрели своего владельца и сколько таких машин продано в России?

— С января по август 2015 года компания «BMW Group Россия» передала клиентам 28 автомобилей BMW i8. Он остается очень эксклюзивным автомобилем на мировом рынке: производственные мощности загружены на несколько лет вперед. Спортивный характер и технологии будущего получили отражение в дизайне. Автомобиль выглядит нереально на улицах города. Понятно, почему интерес к нему огромный.

Записал Алексей Харнас

авто

Машинное отделение

Статистика, как известно, знает всё. Например, что 93% всех аварий на дорогах Европы происходят по вине водителей. Наверное, поэтому сразу несколько автомобильных компаний готовится предложить к 2020 году « автомобили с полностью автоматическим управлением. Кто против? Как минимум спецслужбы и Венская конвенция.



— научная фантастика —

Стратегия-2020

Автомобильная революция грянет точно по расписанию — в 2020 году. К этому году крупнейшие автомобильные компании готовы предложить свои системы автопилотов для автомобилей. Выступая на круглом столе «Будущее автомобилестроения», Пол Уиллкокс, глава Nissan Europe, продемонстрировал этапы этого пути. По его расчетам, если сейчас автономный автомобиль уже спокойно едет в своей полосе, то к 2018 году он научится передвигаться по многополосному шоссе, перестраиваясь из ряда в ряд, а к 2020 году появятся эффективные алгоритмы преодоления робомобилем городских пробок.

Процесс этот начался не вчера. Вспомните, первые полупавтоматические коробки передач появились еще перед Второй мировой войной. Затем были АКП, АБС, парктроники, traction-control, системы контроля за слепыми зонами и т. д. В итоге сегодня автомобили различают сигналы светофора, считывают знаки, соблюдают рядность и дистанцию, подстраиваются под различные виды бездорожья, тормозят вплоть до полной остановки и даже самостоятельно паркуются. Все эти системы превентивной безопасности точны и надежны, как дедушкина трехлинейка. Доказательство тому — такси, уже четыре года перевозящие пассажиров между терминалами перегруженного Хитроу без водителей, диспетчеров и аварий.

Разработкой беспилотников озабочены и все без исключения автомобильные гранды. Но особенно тот, который позиционирует себя как производитель самых безопасных автомобилей мира. Volvo даже не побоялся приоткрыть для нас завесу тайны, усадив автора этих строк за руль одного из своих робокаров. Благо риск сломать что-либо был минимальным: автопилот уже сейчас умеет буквально все. Помимо собственной программы Volvo является еще и локомотивом глобального проекта Sartre (Safe Road Trains for the Environment), финансируемого Еврокомиссией. В его основе концепция передвижения «Дорожный поезд», при которой несколько авто едут в группе. То есть управляется водителем только первый автомобиль, а остальные следуют за ним в режиме круиз-контроля и обмена данными. Причем не только между собой, но и с инфраструктурными объектами, оптимизируя движение, за счет чего колонна может передвигаться максимально плотно, практически бампер к бамперу. За счет подбора оптимального расстояния между автомобилями и динамики движения общая экономия топлива обещает превысить 20%.

Загугли себе кар

Google, как всегда, пошел другим путем, сделав ставку не на синер-



Робокары Google уже намотали в общей сложности полмиллиона безаварийных километров

гию и гражданскую сознательность, а на американские ценности: приватность и автономность. Робокары IT-гиганта уже намотали в общей сложности полмиллиона безаварийных километров. Секрет в так называемых обучаемых алгоритмах, которые в свое время позволили гугловскому поисковику вытеснить конкурентов. Программисты научили эти алгоритмы не только лучше других шерстить закоулки интернета, но и управлять автомобилями. Ведь до недавнего времени едва ли не единственным преимуществом водителя над искусственным интеллектом оставалось его умение принимать решения в критических ситуациях. Электроника же безошибочно функционировала лишь в штатных режимах, когда остальные участники движения ведут себя предсказуемо. Гуглокары же прогнозируют ситуацию ничуть не хуже живого водителя. Компания уже сумела пролоббировать допуск робокаров на дороги общего пользования в Неваде, Флориде, Калифорнии и Мичигане.

Искусственный интеллект не устает, не лихачит и не подрезает, не отвлекается и не задурманивает себе мозг алкоголем и опиатами. Вместо всего этого он неустанно — до полусотни раз в секунду — сканирует окружающую обстановку плюс считывает показания многочисленных датчиков движения. И, анализируя полученные данные, отфильтровывает пешеходов от велосипедистов, запаркованные автомобили от движущихся, фургоны от пожарных расчетов и т. д. Параллельно идет просчет, когда и где могут сойтись траектории участников движения, чтобы избежать возможного попадания в аварию. Более того, искусственный интеллект лучше самих авторов знает ПДД, рельеф местности и все ограничения скорости. И даже обладает неким даром провидения, помня, например, количество полос на выезде из тоннеля и градацию каждого закрытого поворота на серпантине. И сопоставив полученные данные с уже имеющимися плюс с «инфраструктурной» информацией о пробках, ремонтных работах и авариях, автопилот прокладывает наиболее оптимальный маршрут и оптимальную скорость, чтобы подстроиться под зеленую волну. Другими словами, видя картину в целом, он способен просчитывать развитие ситуации в разы лучше самого опытного дальнбойщика. Так неужели автомобильные права уже в самом ближайшем будущем станут таким же рудиментом, как «кривой стартер» и карбюратор?

Ложка дегтя

Казалось бы, от робокаров сплошной профит всем без исключения: и властям, и бизнесу, и простым гражданам. Автопилоты станут незаменимы при перевозке негабаритных и особо опасных грузов, на фрон-

те экспериментальным автомобилем Mercedes F015 Luxury in Motion можно управлять с помощью жестов. Причем делать это может не только водитель, но и пассажир

тах, во время природных и техногенных катастроф. Простые граждане, освобожденные от руля и педалей, могут заняться в дороге полезными делами: просматривать почту, участвовать в Skype-совещаниях или красить ногти. Отдельное спасибо скажут те, кто не может управлять автомобилем по медицинским показаниям.

Недостатков у беспилотной техники куда меньше, чем достоинств, но они есть. Основной — вопрос надежности программного управления. Ведь в случае чего перезагрузить автопилот несущегося грузовика, как обычный компьютер, не получится. Спецслужбы уже сейчас бьют тревогу, уверяя, что подобная техника открывает новые горизонты для деятельности террористов и криминалитета. Плюс непременно возникнет и социальная драма: чем занять несколько тысяч «газелеводов», которые в своей природе ничего больше не умеют и не хотят уметь. То же самое касается и механиков всех мастей: робокары будут ездить по всем правилам, допускам и рекомендациям, а значит, и ломаться куда реже даже при безостановочной работе.

Но самый щекотливый вопрос — этического характера. В свое время проблему выбора наиболее приемлемого числа жертв (так называемую проблему вагонетки) высказал философ нейротики Филипп Бут. Другими словами, куда решит врезаться робокар, если авария окажется неизбежной: в школьный автобус или в бензовоз?

А вот обычного водительского брызжания адепты робототехники не опасаются. Да, нынешнее поколение автомобилистов скептически относится к мысли добровольного отказа от вождения. Мол, человеку будет крайне некомфортно чувствовать себя пассажиром в собственном авто. Но согласно соцпросу JD Power, о готовности приобрести автомобиль с автопилотом высказались 37% водителей в возрасте от 18 до 37 лет. Выбор следующего поколения, которое пока учится в школах и вузах, предсказать нетрудно. Ибо они мечтают не о автомобилях в кредит и домах в ипотеку, а о гаджетах, вейкбордах и путешествиях с друзьями по самым экзотическим маршрутам. Так что главное препятствие на пути распространения робомобилей — его величество чиновник, который ой как не любит переписывать законодательство в угоду техническому прогрессу. Особенно это касается Венской конвенции, согласно которой в каждом автомобиле обязан находиться водитель, одна штука. А кого прикажете винить, если «безголовый» автомобиль все же угодил в ДТП? Владельца, который в момент аварии (и это подтвердит и регистратор, и черный ящик) спал на заднем диване? Или производителя авто, который тут же переложит вину на поставщика сбойшей электроники/электромеханики. Те, в свою очередь, будут пенять на разработчика системы, те — на «писателей» программного кода. И так далее.

Но и прогресс не остановить, тем более если он обещает остановить самую печальную статистику, по которой в ДТП погибло больше людей, чем за все мировые войны.

Сергей Суховский



Усиленная жесткость кузова



Максимальная грузоподъемность 1870 кг



Камера заднего вида



Реклама.



CITROËN BERLINGO



CITROËN JUMPY

НОВЫЙ CITROËN JUMPER. ЕЩЕ КРЕПЧЕ ВЫГОДА ДО 345 000 РУБЛЕЙ.**

для корпоративных клиентов в официальных дилерских центрах CITROËN действуют специальные предложения.

Знакомьтесь, ваш новый самый надежный партнер! Оцените его уверенный взгляд и динамичный дизайн. **CITROËN JUMPER** демонстрирует один из лучших показателей полезного объема в классе! Объем грузового отсека достигает внушительных 17м³, а максимальная грузоподъемность — 1870 кг. Обновленная тормозная система стала еще эффективнее, чтобы вы чувствовали себя уверенно при любой загрузке. Жесткость кузова и открывающихся элементов выведены на качественно новый уровень. Кроме того **CITROËN JUMPER** может похвастаться наличием камеры заднего вида. Теперь от вашего взгляда не уйдет ни одна деталь позади автомобиля! Новый **CITROËN JUMPER** заступает на службу!

Обратите внимание на другие модели CITROËN: **CITROËN BERLINGO** грузовой — практичный и многофункциональный автомобиль по оптимальной цене. **CITROËN JUMPY** для максимально удобной перевозки пассажиров и грузов.

*Креативные технологии. **Выгода приведена для модели Citroën Jumper версии FgTl 35 L3N2 2.2 Hdi 130 МКПП-6 2014 года выпуска. Выгода формируется путем предоставления розничной скидки 140 000 руб. с учетом НДС и дополнительной скидки до 205 000 руб. при приобретении автомобиля в лизинг юридическими лицами у лизинговых компаний из списка партнеров. Предложение действительно до 30.09.2015 года. Количество автомобилей ограничено.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE*



BENTLEY GT V8 S

Kobra Edition



**Всего 6 автомобилей в мире.
Эксклюзивно в «Bentley Москва».**

BENTLEY МОСКВА

Третьяковский проезд, 1/4

Барвиха Luxury Village, 8-й км Рублево-Успенского шоссе

Рублево-Успенское шоссе., вл. 2

Тел. +7 (495) 933 33 77

www.bentleymoscow.ru

коммерческий транспорт

В поисках дна

Для оценки положения на рынке и подведения итогов производства и продаж коммерческих автомобилей в РФ за последние полгода стоит процитировать Вадима Сорокина, президента группы ГАЗ: «Ситуация, в которой сегодня оказались наш потребитель и российский автопром, пока не дает оснований для оптимистических прогнозов. У перевозчиков нет средств на покупку транспорта, из-за девальвации рубля во втором полугодии усилился рост стоимости комплектующих».

— тенденция —

Самый оптимистичный прогноз исходит, вероятно, от ООО «Скания-Русь». По оценкам маркетологов московского офиса шведской компании, дно кризиса будет пройдено уже в нынешнем году, восстановление рынка начнется в 2016-м, продолжится в 2017-м и ускорится в 2018-м. Хотя вопрос, все ли доживут до «жизни прекрасной», остается открытым, никто из иностранных игроков рынка тем не менее покидать его не собирается.

По мнению аналитиков ПАО КамАЗ, падение рынка обусловлено рядом факторов. В первую очередь это общее снижение экономики. Наблюдались сокращение инвестиций в основной капитал, снижение объемов работ в строительной отрасли, падение цены на нефть марки Urals, которое повлекло за собой снижение закупок автотехники потребителями из нефтегазодобывающей отрасли. Повлиял и рост инфляции, а также девальвация рубля. Кроме того, в конце прошлого года была существенно повышена ключевая ставка ЦБ РФ, при этом доступ российских компаний к международным финансовым ресурсам по-прежнему ограничен, в связи с чем доступность кредита и лизинга резко снизилась. Падению продаж также способствовало прекращение прежних и отсутствие новых крупных инфраструктурных проектов, для которых, как правило, закупается большое количество автотехники. От себя добавим, что падение продаж коммерческого автотранспорта отмечалось, как минимум, с середины 2013 года и геополитические коллизии в значительной степени усугубили эту тенденцию. Обратимся к цифрам.

По данным ОАО «АСМ-холдинг», продажи грузовиков, включая LCV полной массой от 1,5 т, в РФ в январе—июне 2015 года упали на 46% — до 57 678 единиц — по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. И хотя спад продаж зафиксирован во всех сегментах рынка, за рассматриваемый период резко, с 44,9% до 72,2%, выросла доля автомобилей российского производства: их отгрузки составили 41 633 единицы. Продажи «российских иномарок» сократились на 53,9% — до 3846 единиц — при падении их рыночной доли с 7,8% до 6,7%. При этом совокупная доля произведенных в



Падение продаж коммерческого транспорта в России отмечается, как минимум, с середины 2013 года и геополитические коллизии в значительной степени усугубили эту тенденцию

России грузовиков (отечественных и иномарок) увеличилась с 52,7% до 78,9%. Импорт новых грузовиков сократился на 76,4% — до 11 707 единиц, а его доля снизилась с 46,4% до 20,3%. Продажи импортированных поддержанных машин упали на 50,9% до 492 единиц, а их доля рынка осталась на прежнем уровне — 0,9%.

Если сегментировать рынок по полной массе транспортных средств, то картина вырисовывается следующая. По данным группы ГАЗ, рынок легких коммерческих автомобилей полной массой до 6 т сократился в первом полугодии 2015 года на 35%, а рынок грузовиков полной массой 14–40 т, по данным ПАО КамАЗ, просел аж на 62,3% по сравнению с аналогичным периодом 2014-го. Понятно, что столь значительное сокращение внутреннего рынка заставляет российских производителей грузовиков активизировать поставки на экспорт, тем более что де-

вальвация рубля им на руку. КамАЗ, например, увеличил за рассматриваемый период объем экспорта в страны дальнего зарубежья до 796 единиц — это почти в три раза больше, чем в первом полугодии 2014-го. В целом за шесть месяцев 2015 года экспортные поставки автотехники КамАЗа составили 2256 единиц. А выручка группы ГАЗ от реализации машин в страны дальнего зарубежья увеличилась в январе—июне 2015-го на 17%, до 3,4 млрд руб.

Впрочем, на внутреннем рынке в сегменте LCV полной массой до 6 т можно говорить о некоторой стабилизации. По данным ООО «Автостат Инфо», если за первые пять месяцев объем реализации не превышал ежемесячно 7 тыс. единиц, то в июне было зарегистрировано 8143 автомобиля, а в июле — 7414. По общему объему продаж в феврале—июле 2015-го лидирует продукция ГАЗа (20 444 единицы, –34,7%), в частности благодаря «Газель Next», как семейства Next, так и предыдущего поколения ГАЗ-3302. Причем в июне по количеству регистраций «Газель Next» впервые опередила свою предшественницу. Вторую позицию оккупировал УАЗ (11 357 единиц, +25,9%). Очевидно,

что всплеск интереса к допотопным и дешевым ульяновским изделиям (стоимость базовой «буханки» УАЗ-3741 — менее 500 тыс. руб.) объясняется нынешней неспособностью покупателей позволить себе более современные и, как следствие, более дорогие продукты. Третье место Mercedes-Benz (4365 единиц, +3,1%) объясняется популярностью относительно доступного по цене малотоннажника Sprinter Classic нижегородской сборки.

В сегменте грузовиков полной массой от 6 т, по данным ООО «Автостат Инфо», рынок развивается скорее по синусоиде: 4388 зарегистрированных автомобилей в феврале, 2704 — в мае, 3994 — в июле. В лидерах КамАЗ (9201 единица, –44%), за ним ГАЗ (4714 единиц, –20,6%), замыкает тройку МАЗ (1404 единицы, –60,2%). Иностранные бренды в лице Hyundai (1382 единицы, –50,8%) и Scania (1361 единица, –61,5%) соответственно на четвертом и пятом местах. Среди моделей первые позиции опять же у Челнов — самосвал КамАЗ-65115 (1889 единиц) и полноприводный КамАЗ-43118 (1759 единиц). Эту парочку уверенно догоняет новый «ГАЗон Next» (1594 единицы).

Александр Солнцев, главный редактор журнала «Комтранс»

но обрастают навеской. На них устанавливают кронштейны несущих систем, параллельно идет подборка клапанов, ресиверов, тормозных клапанов, АБС. Затем производится укладка жгутов электропроводов, пневмо- и гидротрубок. Причем последние операции требуют особой аккуратности, поэтому выполняющая их бригада сборщиков на 90% состоит из представителей прекрасного пола. Далее по технологии следуют работы по установке рессор, реактивных штанг, подбору и установке ГУР, подбору мостов, их заправке и установке на раму. После чего производится установка амортизаторов, пневмоподушек.

Завершающий этап сборки на этой линии — это проверка в зоне контроля качества. Здесь проводится контроль соответствия номерных агрегатов карте контроля сборки, проверяются укладка и подключение электро- и пневмопроводки к различным клапанам и модулям, проверяется сборка и крепление всех навесных агрегатов на раме. Если претензий к качеству сборки нет, контролер вывешивает зеленый флаг, сигнализирующий о том, что рама готова к окраске. Следует отметить, что элементы рамы поставляются грунтованные катафорезом, но не окрашенные. Процесс окраски и сушки, занимающий 30 минут, предваряется маскировкой открытых разъемов, которые должны быть чистыми для последующего подключения к различным узлам.

Окрашенная рама попадает на следующий напольный конвейер, где и происходит ее «женижба» с шасси с силовым агрегатом, а затем и с кабиной. При этом каждый двигатель и остальные крупные узлы имеют свой индивидуальный номер, соответствующий определенной раме. Вся информация фиксируется в карте контроля сборки. После установки двигателя выполняется подбор радиатора, устанавливается глушитель, осуществляется крепление фланцев карданного вала и коробки передач. На следующей стан-

Объем выпуска грузовых автомобилей, включая LCV, в первом полугодии 2015 года, по данным ОАО «АСМ-холдинг», уменьшился на 24,4%: произведено 55 306 единиц против 73 140 единиц в первом полугодии 2014-го. При этом выпуск грузовиков российских моделей сократился на 19,4%, а выпуск автомобилей иностранных брендов рухнул на 61%, до 3387 единиц. Если рассматривать только крупные предприятия, то рост производства продемонстрировали лишь два из них: УАЗ увеличил выпуск на 27,7% (8812 единиц), а АЗ «Урал» — на 3,5% (3732 единицы).

Не многим лучше и ситуация на автобусном рынке, который, по данным ОАО «АСМ-холдинг», в первом полугодии сократился на 31,3%, до 14 492 единиц, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Продажи автобусов российской производства, доля рынка которых увеличилась с 54,1% до 72,6%, составили 10 523 единицы. Это на 7,8% меньше, чем за аналогичный период 2014-го. Продажи «российских иномарок» снизились на 49,4% — до 3530 единиц, а их доля рынка составила 24,4%. Продажи новых импортных автобусов упали на 84,4% (419 единиц), а их доля сократилась с 12,7% до 2,9%. Продажи поддержанных иномарок представляют собой фактически статистическую погрешность: их доля рынка не превышает 0,1%.

На рынке автобусов полной массой от 8 т, по данным ООО «Автостат Инфо», взлеты продаж чередуются со спадами: в феврале зарегистрировано 827 единиц, в марте — 575, в апреле — 813, в июле — 625. Пальму первенства по объему продаж (февраль—июль) удерживает Павловский автобусный завод (2717 единиц, –5%), а среди моделей, кто бы сомневался, автобус малого класса ПА3-3205 (1468 единиц).

Объем выпуска автобусов в первом полугодии, как свидетельствуют данные ОАО «АСМ-холдинг», уменьшился на 18,8% — до 15 902 единиц. Доля иностранных марок в общем выпуске автобусов составила 23,2% (в январе—июне 2014 года — 35,2%). Выпуск сократили практически все ведущие производители автобусов. Рост производства зафиксирован только на трех заводах: УАЗ (4361 единица, +32,7%), ПА3 (2926 единиц, +15,4%) и СП «КамАЗ-Марко» (24 единицы, +4,3%).

Александр Солнцев, главный редактор журнала «Комтранс»

ции на раму устанавливают предварительно собранную кабину. Вечную процесс сборки операции по установке колес, топливных баков, подсоединению топливopроводов, подключению всех систем, установке задних фонарей, брызговиков и, разумеется, заправке дизтопливом, маслом ГУР и мочевниной, поскольку все сходящие с конвейера в Челнах Mercedes соответствуют нормам «Евро-5».

Фактически уже можно говорить о рождении нового грузовика, и он издает свой первый крик, то бишь заводится. После проверки всех систем машина выходит с конвейера и попадает на очередной пост качества, где основной упор сделан на проверку лакокрасочного покрытия. Кроме того, на этом же участке производится установка седельно-сцепных устройств (на седельных тягачах). Дальнейший технологический маршрут автомобиля проложен через участок окраски и испытательные стенды. Сначала он проходит проверку на тормозном стенде, затем проводятся динамические испытания. После чего автомобиль заезжает на смотровую яму, где проводится осмотр агрегатов. Последние операции по сборке и испытаниям — установка спойлера и регулировка пучка света фар.

Завершающий аккорд — пост проверки качества Greendot. Здесь осуществляется финальный контроль сборки автомобиля и он получает окончательное одобрение для переезда на склад готовой продукции.

Александр Солнцев

прямая речь

Как вам сейчас на российском рынке?

Фредерик Вюаран,

генеральный директор «Ситроен Рус»:

— Мы видим серьезное падение рынка, которое началось еще в прошлом году. Но мы уверены, что это временно. Сегодня надо смотреть не только на то, что сейчас происходит на рынке, но и на то, как будут развиваться события в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Да, сейчас всем сложно; и нам, и нашим конкурентам, но мы понимаем, что российский рынок имеет огромный потенциал, и о том, чтобы уйти отсюда, не может быть и речи. Вопрос так даже не ставится. В отличие от компаний, покидающих российский рынок, мы строим свой бизнес стратегически и уже вложили немалые средства в российский проект. Мы понимаем, что уйти с рынка и потерять вложенное довольно просто, но вернуться сюда будет уже невозможно. Мы смотрим дальше. Сейчас обострилась конкуренция: на рынок вышли новые модели, и в сегменте LCV у нас появились серьезные противники. Как основных конкурентов нашей линейке коммерческой техники мы рассматриваем Ford Transit, Mercedes Sprinter Classic и «Газель Next» — это серьезные противники. Но в конце концов рынок все расставит по местам, каждая машина займет свою нишу и найдет своего потребителя. Мы гордимся своей продуктовой линейкой: наши машины оказались одними из лучших по сочетанию цены, потребительских качеств и стоимости владения. И российские перевозчики в этом уже убедились. Да, в ближайшие два года будет непросто, но в мы планируем вернуть свои позиции и выйти на новый уровень.

Вадим Сорокин, *президент группы ГАЗ:*

— Падение рынка началось с середины 2013 года, и мы это чувствуем. Но не собираемся сидеть сложа руки. Вы только посмотрите, за два года мы поменяли всю продуктовую линейку и вывели на рынок 12 новых моделей. И это только начало, мы не собираемся останавливаться на достигнутом. Что можно делать на падающем рынке? Только увеличивать свою долю и повышать эффективность вложенных средств. Каждый вложенный рубль должен работать! Модульный принцип позволил нам полностью обновить модельный ряд в рекордно короткий срок. Все наши подразделения работают в тесном контакте, и это можно увидеть на примере производства семейства Next, когда разработка одной кабины дала жизнь трем совершенно разным машинам. Все началось с «Газели Next», потом появились «ГАЗон Next» и «Урал Next». И это только то, что видно сразу, а ведь это еще и новые двигатели. Сейчас мы готовим к производству совершенно новый двигатель для тяжелых грузовиков — это позволит нам вырваться в новые сегменты рынка. И при создании новых машин мы не забываем о том, что должны оставаться лидерами по всем показателям: начиная с цены и заканчивая стоимостью владения. Сегодня мы представляем цельнометаллический фургон «Газель Next» — рынок ждет нашу машину. Это совершенно другой уровень. И перевозчики это понимают. Мы подписали соглашение о сотрудничестве с концерном Isuzu, это позволит нам выйти на международный рынок с минимумом затрат. При этом наши продуктовые линейки не пересекаются: японцев просто нет капотного грузовика, и уже есть планы по производству праворульных версий «Газелей» и «ГАЗонов» для рынка Японии.

Хайко Шульце, *генеральный директор «Мерседес-Бенц Тракс Восток»:*

— Если смотреть на рынок коммерческого транспорта в целом, мы считаем, что падение завершилось. Сейчас начнется процесс стабилизации, и ожидаем, что до конца 2016 года ситуация изменится мало: все так и будет продолжаться без падений и взлетов. В России сегодня очень много проектов по строительству дорог и газопроводов, и это должно подстегнуть рынок строительной техники, но в целом мы считаем, что это мало повлияет на ситуацию на рынке. Сейчас непростое время, но это только стимул для оптимизации и дальнейшего развития. Сегодня мы выводим на российский рынок нашу флагманскую модель Mercedes Actros MP4 с двигателями, выполняющими нормы выбросов «Евро-6». Это инновационная модель для российского рынка. Лидерство в области технологий — один из основных принципов нашей стратегии. Это новый уровень комфорта и набор потребительских свойств. Наши клиенты прекрасно знают о преимуществах грузовиков Mercedes-Benz и развивают свой бизнес с опорой на трехлучевую звезду нашего бренда. Продолжает развиваться и наше сотрудничество с лидером российского рынка тяжелых грузовиков КамАЗом. Кроме тех машин, которые выпускаются, достигнута договоренность о поставке на рынок каркаса нашей новой кабины. Это позволит КамАЗу создать конкурентоспособную модель тягача для магистральных перевозок. И конкуренции мы не опасаемся: у нас разные потребители — те, кто рассматривает покупку грузовика Mercedes-Benz, не задумываются о КамАЗе и наоборот.

Падение стены

— объединение —

Речь вовсе не о Берлинской стене, которую, как известно, разрушили еще в 1990-м, а о весьма скромном по размерам перекрытии, которое разделяло до недавнего времени два производства — Mercedes-Benz и Fuso — в гигантском корпусе камского индустриального парка «Мастер» в Набережных Челнах. Его демонтаж стал символом окончательной интеграции ООО «Фузз КамАЗ Тракс Рус» в ООО «Мерседес-Бенц Тракс Восток». Предполагается, что новая структура компании позволит использовать эффект синергии в управлении и на производстве двух брендов.

Производство в Челнах запустили в 2010 году: в июле был выпущен первый среднетоннажник Fuso Canter TD, а челнинский первенец Mercedes-Benz в лице Actros 1841 LS сошел с конвейера в сентябре. За прошедшие с тех пор пять лет свет увидело более 6,8 тыс. грузовиков Fuso и 7,7 тыс. Mercedes-Benz. Объемы выпуска воображение отнюдь не поражают, учитывая, что общие производственные мощности рассчитаны на выпуск 3 тыс. Fuso в год при односменном режиме работы и до 6 тыс. Mercedes при трехсменном. По итогам пяти месяцев 2015 года доля Mercedes-Benz на российском рынке среди компаний европейской «большой семерки» составила 18%, а Fuso — всего 0,06%, правда, в сегменте грузовиков полной массой 3,5–16 т, в котором фигурируют и российские производители.

На производстве ООО «МБ Тракс Восток» в Челнах сейчас занято 195 человек. В отличие от «Фузз», выпускающего фактически одну модель — среднетоннажный Fuso Canter, хотя и в разных исполнениях, Mercedes-Benz имеет куда более широкую производственную программу. Она включает в себя большую часть модельного ряда немецкой компании — от флагманско-



Завершающий этап сборки на этой линии — это проверка в зоне контроля качества

го Actros до «универсального транспортного средства» Unimog. Проследив за процессом рождением российских Mercedes.

Начинается он с разгрузки контейнеров и входного контроля комплектующих, которые затем переключаются на стеллажи. Далее, согласно производственному плану, они подаются в зону логистики на линию распаковки деталей. Крупные детали выкладываются на трехъярусные тележки, которые идентифицированы по наименованию станции линии сборки. На каждой тележке помещаются детали для четырех автомобилей. Мелкие детали находятся в так называемом супермаркете — на складе мелких деталей — и подаются на линию по мере технологической необходимости. Если каких-то деталей вдруг не хватает, то вывешиваются флаги: желтый флаг означает, что требуется деталь с мелкой распаковкой, красный — с крупной распаковкой. Собственно сборка начинается с рамы. Здесь следует сделать небольшое отступление и заметить, что до середины октября прошлого года рамы приходили в Челны уже в го-

товом виде из Германии. Нынче же их сборка локализована. На первом этапе производится разметка лонжеронов. Весьма ответственная операция, поскольку здесь определяет положение деталей, которые необходимо будет установить на раму уже на следующих этапах сборки. Затем рама перекачивается на другую станцию, где предварительно подсобранные на отдельном участке поперечины соединяют с лонжеронами. Рамы клепают при помощи гидроскоб, при необходимости ставят болтовые соединения и усиители. На этом же этапе на раму наносят VIN. Завершающий этап сборки рам производится уже на следующей станции с одновременной проверкой качества сборки.

Перемещение рамы между этими станциями осуществляется при помощи полуавтоматической системы по монорельсу. Она спроектирована таким образом, что самостоятельно обеспечивает безопасное перемещение и точное позиционирование на каждой точке монорельса. А вот далее для установки несущих узлов и деталей рамы перемещают на тележки, которые движутся уже по напольному конвейеру длиной 65 м, смонтированному в июне 2013 года. По мере того как рамы перемещаются к окрасочной камере, они постепен-

NAVECO

www.naveco-motors.ru

- СОВРЕМЕННЫЙ ЭКОНОМИЧНЫЙ ГРУЗОВИК
- КАЧЕСТВЕННЫЕ ОТДЕЛОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
- ДВИГАТЕЛЬ И КПП IVECO
- ГАРАНТИЯ 3 ГОДА ИЛИ 300 000 КМ ПРОБЕГА
- СКИДКА ПО ПРОГРАММЕ УТИЛИЗАЦИИ ДО 80 000 РУБ.
- ДИЛЕРСКАЯ СЕТЬ ПО ВСЕЙ РОССИИ

956-71-34

реклама

коммерческий транспорт

Коломенские дебюты

Экспозиция очередного фестиваля «Мир автобусов» в подмосковной Коломне была довольно скромной, хотя и вполне адекватной нынешнему состоянию рынка коммерческих автомобилей, и все же без нескольких российских премьер не обошлось.



АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

— фестиваль —

Группа ГАЗ представила сразу две новинки: автобус малого класса «Вектор-3» и прототип среднеразмерного ЛиАЗ-429260. В семействе пазовских «Векторов» «третий» стоит несколько особняком, поскольку базируется на агрегатах Isuzu. 123-сильный двигатель уровня «Евро-4», пятиступенчатая МКП, равно как и оси, у него японского происхождения. Тип кузова (длина 7360 мм, ширина 1960 мм) заявлен как полунесущий. Кстати, цифра 3 в индексе модели указывает на трехрядную планировку салона, который рассчитан на транспортировку 33 пассажира, включая 20 посадочных мест. Здесь, впрочем, возможны варианты в зависимости от исполнения: город, пригород, межгород, корпоративный. Помнится, в модельном ряду ПАЗа уже была машина аналогичного назначения. Речь об автобусах малого класса Real, базировавшихся, правда, на шасси Hyundai. В свое время их собирали в Павлово-на-Оке в рамках СП «Русские автобусы — Марко», совместно го проекта с бразильскими кузовщиком Marcopolo. СП не смогло пережить прошлый кризис и прекратило свое существование в декабре 2009 года. Однако «Век-

тор-3» здорово отличается от Real, несмотря на то что это одноклассники. И дело не только в разной агрегатной базе и экстерьере. Он не только на полметра короче «Бразильда», но и на 700 кг легче. Очевидный запас по грузоподъемности позволил увеличить пассажироместимость на пять человек. К тому же автобус обзавелся отдельной водительской дверью, отсутствие которой у Real вызвало справедливые нарекания водителей. Обещают, что до конца года машина должна пойти в серию, равно как и модификация «Вектор-4» длиной 7,1 и 7,6 м («Вектор-4» с кузовами длиной 8,56 и 8,8 м уже на конвейере). План выпуска в 2015-м — 150 единиц.

Низкопольный городской автобус среднего класса ЛиАЗ-429260 на метр короче своего 10,5-метрового собрата ЛиАЗ-529260. Заявленная пассажироместимость новинки — 75 человек, число посадочных мест в зависимости от его планировки может варьироваться от 18 до 23. Спецификацией предусмотрено использование шин размером 265/70 R19.5, топливных баков объемом 180 л и системы клинлинга. Низкий уровень пола и три двери обеспечивают быструю и удобную посадку и высадку. Основные узлы и агрегаты — передняя ось, задний мост, коробка передач и рулевой механизм — носят

Без премьер отечественных производителей на фестивале «Мир автобусов» в этот раз не обошлось

клеймо ZF. А вот в движение автобус приводит рядная «четверка» ЯМЗ-534.

Туристический автобус среднего класса Foxbus 22501B-01, в таком исполнении рассчитанный на перевозку 31 пассажира, на полноценную премьеру, конечно, не тянет, поскольку его прототип впервые демонстрировался на выставке COMTRANS еще в 2011 году. Тем не менее машина на рынке относительно свежая, поскольку ее серийный выпуск удалось наладить лишь в мае 2014-го. И помимо необычной формы кузова интересна еще и тем, что это очередной представитель плеяды каркасных автобусов, заметно теснящих на рынке фургоны — автобусы, переделанные из грузовых фургонов.

Длина «фоксов» 8760 мм, и строят их на шасси тяжелого Iveco Daily 70C15 предыдущего поколения в городе Ворсма (Нижегородская область) на производственной площадке ООО «Инновационные технологии». В основе конструкции — сварной каркас, оббитый наружными панелями из полиэфирного стекловолокна и алюминиевыми сэндвич-па-

нелями. Основные версии — пригородная и туристическая, каждая предусматривает восемь разных компоновок салона. До конца года «Инновационные технологии» рассчитывают выйти на темп сборки 35 автобусов в месяц, а планы на 2016-й предусматривают ежемесячно выпускать 90 единиц.

Еще один представитель «каркасного» племени — городская версия автобуса FeniksBus FBI 83MR. Как и Foxbus, автобус базируется на шасси Iveco Daily 70C15. При длине 8270 мм его салон способен вместить до 47 человек, число сидений — 20 плюс 2 откидных сиденья на задней накопительной площадке. Родина FeniksBus — Сербия, а с некоторых пор правом на его лицензионную сборку владеет и СТ «Нижегородец».

Российским дебютом в Коломне отметились и 12-метровый городской автобус Iveco Crossway в полунизкопольной ипостаси, а также туристический Higer KIQ 6122B. Внешность «китайца» явно позаимствована у Neoplan CityLiner. В базовой комплектации в салоне этой 12-метровой машины разместили 51 пассажирское кресло. В такой комплектации места для туалета и бортовой кухни, разумеется, не нашлось.

Минчане пригнали в Коломну городской МАЗ-103965, использующий в качестве топлива газ. На крыше автобуса разместилось шесть баллонов с метаном емкостью 230 л каждый. Запас хода в городском цикле — 700–800 км, на шоссе — 1000 км. Еще одна минская новинка для российского рынка — междугородный автобус среднего класса МАЗ-232062. Внешне он очень похож на укороченный МАЗ-231, хотя и базируется на других агрегатах. Двигатель — 160-сильный MBOM 924 IА в паре с шестиступенчатой КП ZF. В салоне 35 мест для сидения.

ООО «КамАЗ-Марко» представило автобус малого класса Bravis в школьном исполнении, рассчитанный на перевозку 18 детей и 2 взрослых сопровождающих.

Александр Солнцев

С поправкой на кризис

— выставка —

Впервые за свою 15-летнюю историю прошедший в МВЦ «Крокус Экспо» международный салон коммерческих автомобилей COMTRANS был организован компанией ITEMF Expo в сотрудничестве с Объединением автопроизводителей России, «дочкой» крупнейших выставочных операторов в лице немецкой Messe Frankfurt GmbH и английской ITE Group, созданной ими на паритетных началах. До этого его бессменным организатором выступала российская компания «Медиа Глоб».

COMTRANS с порядковым номером 13 собрал более 300 компаний—производителей коммерческих автомобилей, комплектующих и запчастей из России, СНГ, стран Европы и Азии. И хотя по этому показателю он по понятным причинам примерно на 30% уступал рекордному COMTRANS-2013 (салон проводится раз в два года по нечетным годам, чередуясь с IAA в Ганновере), дефицита премьер явно не испытывал.

В родных пенатах не преминули блеснуть целой россыпью новинок главные российские производители коммерческой автотехники группа ГАЗ и ПАО КамАЗ. Нижний Новгород представил сразу семь новых моделей поколения Next, а заодно и обновленный логотип бренда ГАЗ для легких и среднетоннажных автомобилей семейства Next, а также новых моделей Павловского, Ликинского и Курганского автобусных заводов. Со знаменитой эмблемы исчезли зубцы стены, аббревиатура ГАЗ и разбивавшая знак на две части горизонтальная полоса, уступив место более объемному изображению символа ГАЗа с 1949 года — фигурке бегущего оленя на черном фоне.

Ожидаемые взгодом газовой экспозиции стал премьерный показ семейства цельнометаллических «Газелей Next». Они были представлены в трех ипостасях: фургон, комби и микроавтобус. Объем кузова фургона составляет 13,5 куб. м, что на 30% больше, чем у «Газелей» предыдущего поколения, а лючок под пассажирским сиденьем позволяет перевозить длинномеры до 5 м. Грузопассажирский фургон-комби рассчитан на перевозку семи человек и 9,5 куб. м груза. Вместимость микроавтобуса — 16 человек. Удобство входа-выхода обеспечивает объемный проем сдвижной боковой двери с приводным механизмом Rollmesh Automotiv, низкая подножка и высокий — 1900 мм — салон. В качестве базовых двигателей для всех автомобилей семейства выступают дизельный Cummins ISF 2,8 и бензиновый Evotech 2,7, которые агрегируются с механической пятиступенчатой КП с тросовым приводом от компактного рычажка-джойстика, размещенного на привиле центральной консоли панели приборов. Прощай, напольная «кочерга»! Дальнейшего расширения газельного семейства следует



COMTRANS с порядковым номером 13 собрал более 300 компаний—производителей коммерческих автомобилей, комплектующих и запчастей из России, СНГ, стран Европы и Азии

ждать, видимо, уже в следующем году за счет тяжелой версии полной массой 4,6 т.

В среднетоннажном сегменте дебютировал седельный тягач «ГАЗон Next» в составе автопоезда полной массой 16,8 т с одноосным прицепом «САЗ» объемом 50 куб. м. Заявленная грузоподъемность тягача — 10 т, что вдвое выше, чем у базовой модели. Семейство тяжелых внедорожных «Уралов Next» пополнилось модификацией с двухрядной кабиной. Наконец, широкой публике впервые явился Vector Next, автобус для городских и пригородных перевозок переднеприводной? Да по той причине, что базируется он на шасси грузовика «ГАЗон Next» — правда, задняя подвеска у него пневматическая, а не рессорная. При длине кузова 7645 мм пассажироместимость колеблется от 43 до 53 человек в зависимости от конфигурации салона. Дальнейшее развитие автобусов семейства Vector Next планируется за счет машин увеличенной длины — до 8,56–8,8 м. Кстати, в моторном отсеке Vector еще одна премьера COMTRANS-2015 — рядная «четверка» ЯМЗ-53443 стандарта «Евро-5», достигнутого без применения мочевиновой технологии SCR. Апгрейд уже известного агрегата с уровня «Евро-4» стал возможен благодаря усовершенствованию рабочего процесса, высокоэффективному очистителю системы рециркуляции отработавших газов и применению топливной аппаратуры с повышенным до 2 тыс. бар давлением впрыска.

Набережные Челны анонсировали концепт КамАЗ-2020, проще говоря, кабину-трансформер шириной 2,5 м, напичканную всеми мыслимыми и немыслимыми опциями, включая душевую

кабину и беговую дорожку для водителя вместо пассажирского кресла! Понятно, что в таком виде это творение итальянского ателье Torino Design вряд ли когда-нибудь пойдет в серийное производство, но по крайней мере появление концепта прояснило перспективы новой камазовской кабины. Челнам все же удалось подвинуть своего миноритарного акционера предоставить для этих целей каркас кабины от флагманской модели Mercedes-Benz Actros нынешнего поколения. Таким образом, проект собственной кабины, скроенной ранее по камазовским лекалам корейской инженеринговой фирмой DMEC, заморожен и ставка сделана на альянс с Daimler AG. Планируется, что со временем такие кабины, но с разным экстерьером и интерьером будут собираться в Набережных Челнах и поставлены на конвейеры КамАЗа и ООО «Мерседес-Бенц Тракс Восток» (МБТВ). Опытный образец «КамАЗа» с новой кабиной обещают представить в 2017 году, а годом позже начать его серийное производство.

Казалось, было бы логично, если бы акционеры сделали ставку и на совместное использование мерседесовского мотора семейства OM 470. Но нет, очевидно, по политическим мотивам, дабы обезопасить себя от возможных санкций и связанного с ними запрета на поставку двигателей. Челны обратились за помощью в разработку собственной рядной «шестерки» к Liebherr. Плодом этого сотрудничества стал впервые показанный на COMTRANS-2015 550-сильный КамАЗ-910.10–550 («Евро-5») рабочим объемом 11,9 л. На пик крутящего момента, равного 2540 Нм, он выходит на 1300 оборотах коленчатого вала.

Кстати, швабы наконец-то официально показали в РФ магистральный тягач MB Astros 1848 LS четвертого поколения с самой просторной в гамме кабиной GigaSpace с ровным полом и двигателем уровня «Евро-6». Однако несмотря на то что дистрибутор марки в РФ ООО МБТВ го-

тово принимать на него заказы и в такой комплектации, что своего рода предпремьерный показ. Дабы избежать технических проблем, связанных с низким качеством российского дизтоплива, двигатель четвертого Actros хотят адаптировать до уровня «Евро-5» и уже в таком виде вновь представить его в РФ в октябре 2016-го. Кажется, еще одна российская премьера от Daimler AG удостоилась меньшего внимания, поскольку экспонировалась на уличной площадке. Речь о междугородном автобусе Setra S415 UL Business, между прочим, тоже с двигателем «Евро-6». Автобусы семейства MultiClass 400 Business производят в Турции в трех вариантах длины: 12,2, 12,7 и 13,3 м — только с колесной формулой 4x2. На COMTRANS-2015 привезли 12,2-метровую машину, предназначенную для перевозки 51 пассажира и 5,2 куб. м багажа.

Еще один «турецкоподданный» дебютирует салона — междугородный автобус MAN Lion' Intercity. Совсем свежая машина: ее мировая премьера состоялась всего несколько месяцев назад в Анкаре. Что не скажешь об автобусе туристического класса Scania Touring, совместного детища Scania и Higer Bus Company Ltd. Впервые он демонстрировался еще в 2009 году на выставке Busworld в бельгийском Кортрейке, а до России доехал только сейчас. Российским ответом зарубежным моделям стал 47-местный междугородный автобус Volgabus 528512-CNG («Серпантин», оснащенный 260-сильным газовым двигателем Yuchai. Запас хода в 400 км ему обеспечивают размещенные на крыше восемь баллонов с метаном емкостью 123 л каждый.

Отметим также несколько премьер в малотоннажном сегменте. Fiat Professional, подразделение легких коммерческих автомобилей концерна FCA, представил в «Крокус Экспо» новую линейку «каблук» Fiat Doblo в двух вариантах: грузовой фургон Cargo и его пассажирская версия Combi. Помимо них в семействе есть и бортовой грузовик. Кстати, Doblo — единственный в своем сегменте коммерческий автомобиль, оснащенный независимой многорычажной задней подвеской. Продажи новинки в РФ планируются в первом квартале 2016-го.

Единым фронтом на COMTRANS-2015 выступили партнеры по концерну PSA, явив российской публике обновленные «каблучки» Peugeot Partner и Citroen Berlingo, мировая премьера которых состоялась весной на автосалоне в Женеве. Попутно отметим, что в условиях драматического падения рынка в первом полугодии 2015 года доля продаж коммерческого транспорта в общем объеме продаж Citroen, напротив, выросла и составила 23%, показав рост на 5% по сравнению с аналогичным периодом 2014-го. Лидером продаж в линейке коммерческих Citroen является Citroen Jumper с долей 62%, за ним следует Citroen Jumpy — 22%, и замыкает тройку Citroen Berlingo — 16%.

Александр Солнцев

Городской вариант



Внешне отличить обычный «ГАЗон Next» от City сможет далеко не каждый: смена 20-дюймовых колес (8,25R20) на 19-дюймовые (245/70R19.5) в глаза не бросается

— тест-драйв —

Уменьшение колес на грузовиках — это мировая тенденция. Плюсы очевидны: меньше вибрации, непродрессованная масса и нагрузка на трансмиссию. Теоретически и расход топлива меньше. Уменьшается погрузочная высота, и ниже опускается центр масс. Минусы тоже очевидны: несколько хуже плавность хода... Новый «ГАЗон City» отличается от обычного «ГАЗона Next» только размером колес. Или нет?

Внешне отличить обычный «ГАЗон Next» от City сможет далеко не каждый: смена 20-дюймовых колес (8,25R20) на 19-дюймовые (245/70R19.5) в глаза не бросается. Дорожный просвет и высота уменьшились на 64 мм: теперь под задним мостом 189 мм вместо 253 мм — существенно, но для города и асфальта не столь критично. Важнее то, что новые шины бескамерные и их легче балансировать.

Гораздо заметнее уменьшение погрузочной высоты на 135 мм. Вы когда-нибудь закатывали 200-литровую бочку с машинным маслом в кузов? Нет? Ну так я вас уверяю, что поднимать ее на высоту 1300 мм или 1165 мм — большая разница.

Под капотом в сравнении с обычным «ГАЗоном Next» ничего не изменилось. Рядная турбодизельная «четверка» ЗМЗ-534 — новое поколение ярославских моторов, на «ГАЗоне» она выдает 149 л. с. (2300 об/мин) и 490 Нм (1200–2100 об/мин). Пятиступенчатая коробка с синхронизаторами на второй-пятой передачах. А вот главная пара совсем другая: передаточное соотношение 3,9 сулит солидную экономию топлива в сравнении со стандартным 4,556.

Грузоподъемность осталась такой же, как и у обычного «ГАЗона Next» — 5 т, полная масса — 8,7 т.

Двухрядная кабина семейства Next непривычно просторная для нашего автопрома: на переднем ряду реально можно сидеть втроем. Второй ряд вызывает смешанные чувства... Сюда спокойно усядутся четверо, но далеко их не повезешь: спинки слишком вертикальные. Но вот, что спинки сидений можно сложить и они образуют нормальное спальное место, — несомненное удобство! Здесь можно переночевать вполне комфортно: места по ширине хватает с запасом.

Устраиваемся за рулем. Водительское сиденье с широким диапазоном регулировок и пневмоподвеской. Руль, регулируемый по вертикали. Магнитола и кондиционер. Электростеклоподъемники. Что еще нужно водителю? Правильно — площадка для отдыха левой ноги, и она есть.

Отдельного упоминания заслуживает обзорность: она просто отличная. С водительского места капот почти не видно, а гроздь зеркал (два слева, три справа) позволяют контролировать пространство вокруг машины.

Поворот ключа — и оживает приборная панель. Унификация... Спидометр размечен до 200 км/ч, тахометр — до 6000 об/мин. И то и другое из области фантастики: турбодизель ЯМЗ-534 не крутится больше 4000 об/мин, а максимальная скорость — 110 км/ч. Но к этому быстро привыкаешь. Зато на тахометре есть зеленая зона.

Оживший двигатель напоминает о том, что над звукоизоляцией потрудились специалисты. Двигатель прослушивается во всем диапазоне оборотов, но его звучание сдвинуто в комфортную зону восприятия, и даже при попытке выжать из машины максимум разговаривать с пассажирами можно не повышая голоса.

Для своих габаритов (длина — 7 м, база — 4,5 м) «ГАЗон City» очень неплохо крутится (радиус разворота — 9,8 м). Но больше всего поражает динамика разгона. Трогаемся со второй передачи, сразу переключаемся на третью, четвертая, и дальше можно ехать как на автомате: широкая полка крутящего момента и запас тяги вполне позволяют ускоряться на пятой передаче с 50 км/ч до максимума. Пустая машина легко обгоняет соседей по потоку и в городе, и на трассе.

Эффективность тормозной системы заставляет чаще рассматривать при резких торможениях в зеркала.

Город и трасса — это основные места обитания «ГАЗона City», и здесь машина показывает себя с лучшей стороны. В условиях автомагистралей машина уверенно набирает 100 км/ч по спидометру, и под педалью остается еще солидный запас. В городе хорошая обзорность позволяет вовремя реагировать на постоянные нештатные ситуации. Грузить и разгружать «ГАЗон City» проще, чем обычный «ГАЗон Next», топлива машина потребляет меньше. В общем одни плюсы! Однако, как известно, в России зима длится полгода. И как поведет себя в снегу среднетоннажник со скромным клиренсом? Тем более что тест обычного «ГАЗона Next» проходил именно по снегу и там машина показала себя с лучшей стороны.

И что делать? Выход есть: съезжаем на песчаную грунтовку, которых в Горьковской области довольно много.

Заезжаем «с песчинку» и пытаемся выехать... Рыхлый песок — коварное покрытие, и выезжать из него гораздо труднее, чем из снега. Процесс осложняется еще и тем, что машина была пустой — тяжелая морда увязала, а легкий зад и двускатная ошиновка делали свое дело: сцепления не хватало, и стоило чуть-чуть перебраться с газом, как машина начала закапываться... Не сразу, третьей-четвертой попытки, трогаясь на третьей передаче, но мы все же выехали! Вывод? Хотя скромный дорожный просвет не внушает оптимизма, при наличии у водителя головы и минимальных навыков, если не увлекаться экстремальностью, вполне можно съезжать и с асфальта.

Машина получилась удачной, а с точки зрения ходовых характеристик и условий работы водителя оставляет конкурентов с Дальнего Востока далеко позади и уже приближается к европейцам. А по соотношению цены и качества конкурентов ей просто нет. Какова цена? Цены на бортовой грузовик «ГАЗон Next City» начинаются с отметки 1,345 млн руб., за двухрядную кабину придется доплатить 75 тыс. руб. (от 1,420 млн руб.) — существенное преимущество.

И хотя сегмент среднетоннажных грузовиков довольно узок, своего клиента машина найдет. Пусть и не ударными темпами, но малый и средний бизнес развивается. Нужны развозные среднетоннажники ритейлерам и коммунальная техника — муниципалитетам. Поле для применения «ГАЗона City» широко.

Максим Сергеев



5



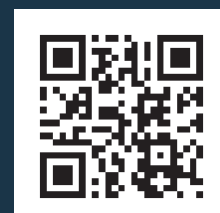
Сложные времена? Простой выбор!

www.truckstogo.ru

На сайте truckstogo.ru вы можете всего за несколько секунд подобрать автомобиль по ключевым параметрам, получить полную спецификацию по шасси и надстройке, уточнить возможные параметры финансирования и связаться с выбранным вами официальным дилером MAN. Самый простой способ сделать правильный выбор.

www.truckstogo.ru

Единая информационная линия: 8 800 250 55 22



MAN kann.*

100 **
100 Years
MAN Truck and Bus



* MAN может это. ** 100 лет MAN Трак энд Бас. Реклама.

коммерческий транспорт

HAD в помощь

Daimler AG стала третьей компанией среди производителей европейской «большой семерки», которая серийно применила на своих строительных грузовиках гидрообъемный привод. У швабов он получил наименование HAD (Hydraulic Auxiliary Drive), что переводится как вспомогательный гидравлический привод.

— технологии —

Система предназначена для решения определенных транспортных задач, когда в использовании постоянного полного привода нет нужды. Гидрообъемный привод можно задействовать, например, при пробуксовке задних ведущих колес на раскисших грунтовых дорогах и тому подобных покрытиях. К достоинствам этого квазиполного привода в сравнении с постоянным или жестко подключаемым полным можно отнести меньший вес и высоту шасси, лучшую маневренность, отсутствие дополнительных трущихся деталей, а значит, вероятности их износа и поломки, экономичность и универсальность применения за счет кратковременного увеличения тяги в тяжелых дорожных условиях.

Первым в 2006 году систему передачи крутящего момента на передние колеса применил MAN. Называется она HydroDrive. Четырьмя годами позже свою версию под названием Optitrack представила Renault Trucks. При всей схожести принципа действия — гидронасос посредством электромагнитного клапана распределяет потоки масла через шланги гидросистемы к встроенным в ступицы колес передней оси гидромоторам — имеется у них и принципиальное различие в конструкции привода. У HydroDrive привод гидросистемы осуществляется от коробки отбора мощности (КОМ) на коробке передач, а у Optitrack — от КОМ на двигателе. Схема, предложенная мерседесовцами, ближе к Optitrack: привод гидронасоса от двигателя, да и расположение маслобака и системы охлаждения похожее — на лонжероне рамы; у MAN это хозяйство запрятано между лонжеро-



Гидрообъемный привод можно задействовать, например, при пробуксовке задних ведущих колес на раскисших грунтовых дорогах и тому подобных покрытиях

нами. Кстати, у всей троицы один и тот же поставщик гидравлики — французская компания Poclain Hydraulics.

Итак, что же представляет собой HAD? Функции раздаточной коробки, дополнительного кардана и дифференциала здесь выполняют гидронасос, блок электромагнитных распределительных клапанов (он распределяет потоки масла от гидронасоса к гидромоторам), трубопроводы гидросистемы и встроенные в ступицы передних колес гидромоторы суммарной мощностью 80 кВт (максимальный крутящий момент каждого колеса — 6250 Нм.) Отсюда небольшой собственный вес HAD, составляющий всего 400 кг. Для

сравнения: компоненты полного привода как минимум вдвое тяжелее. Система активируется нажатием клавиши на приборной панели, по достижении скорости 25 км/ч она автоматически переходит в пассивный режим, а на 60 км/ч отключается вовсе. При этом расход топлива у автомобиля с HAD на 8–10% ниже по сравнению с полноприводным. К достоинствам вспомогательного полного привода можно отнести также и то, что система не нуждается в обслуживании, а гидравлические магистрали проложены таким образом, что поворот колес не влечет перемещения шлангов, что положительно сказывается на их долговечности.

Гидросистема состоит из трех магистралей. Контур высокого давления передает рабочее давление, которое может достигать 450 бар, на передние мотор-колеса. Контур низкого давления создает давление до 30 бар

и предназначен для управления системой вспомогательного гидропривода — в частности, он удерживает поршни мотор-колес в исходном положении, когда в них нет необходимости. Кроме того, магистраль низкого давления соединяется с системой охлаждения. Наконец, дренажный трубопровод, который отвечает за возвращение обратки в гидробак.

Какова цена вопроса? Стоимость HAD примерно €18 тыс. Однако абсолютная величина еще не показатель. Если сравнивать автомобили в аналогичной комплектации, то машина с HAD окажется дороже полноприводной с постоянным приводом всех колес на €5 тыс., а с подключаемым — на €7,5 тыс. Прежде всего HAD предназначен для строительных грузовиков MB Actros с колесными формулами 4x2, 6x2 и 6x4, причем исключительно с пневмоподвеской заднего моста. Последнее обстоятельство требует пояснения. Дело в том,

что швабы все же позиционируют HAD прежде всего как специфическое предложение для определенных условий эксплуатации, а не как альтернативу полноценному полному приводу. Отсюда и нежелание провоцировать клиентов на замену полноприводных машин с механической подвеской. Помимо Atocs вспомогательным гидроприводом могут также оснащаться и грузовики семейств Actros и Antos.

Автору этих строк довелось опробовать систему в деле. Место действия — каменный карьер Эркенбрехтсвайлер в Швабских Альбах. На автопоезде полной массой 40 тонн в сцепке с самосвальным полуприцепом, загруженным щебнем, мы некоторое время петляли по узким каменистым дорожкам, пока не добрались до коварного участка с рыхлым гравием глубиной до полуметра. Здесь главное — вовремя почувствовать, когда колеса начнут закапываться, и остановиться, иначе никакой HAD не поможет. На практике доказано, что обычный автопоезд даже с заблокированным дифференциалом зареется здесь метров через 50. Сидящий в кресле пассажира инструктор рекомендует перейти на ручной режим КП и не подниматься выше второй передачи, заблокировать задний дифференциал и активировать систему вспомогательного гидропривода. Щелчок клавишей, и на центральном дисплее загорается соответствующий символ белого цвета, затем надо от души наступить на педаль газа, дабы создать давление в гидросистеме, и только после этого можно начинать движение. При работающей системе символ на дисплее меняет цвет на голубой и автопоезд медленно, но верно выбирается из гравийной ловушки. Таким образом, можно констатировать, что отныне в арсенале MB Actros помимо классического заднего привода есть еще три варианта передачи крутящего момента на передние колеса. Для постоянной эксплуатации на плохих дорогах предусмотрен постоянный привод на все колеса через двухступенчатую раздаточную коробку с блокируемым межосевым дифференциалом. Второй вариант полноприводной трансмиссии — жестко подключаемый привод переднего моста. При этом используются ведущие мосты без колесных редукторов. Наконец, для улучшения проходимости автомобилей, большую часть времени проводящих на хороших дорогах, предлагается вспомогательный гидравлический привод — HAD.

Александр Солнцев

Родом из Страны басков

— общественный транспорт —

Широкой публике туристические автобусы Irizar I6 на шасси Scania K440EB 6x2*4 известны благодаря АО «Евролайнс», российской «дочке» эстонской группы компаний Lux Express. Такие машины курсируют на регулярных маршрутах из Петербурга в Хельсинки и Таллин.

Выбор агрегатной базы Scania для известного испанского кузовщика отнюдь не случаен. 50–55% собранных в Стране басков автобусов помимо шильдика Irizar украшены еще и изображением сканиевского грифона. Возможно, назвать основанное в 1889 году Хосе Антонио Иризаром предприятие придворным кузовным ателем Scania и было бы преувеличением, но не таким уж большим. Что касается Irizar I6, то его дебют состоялся на крупнейшей в Европе автобусной выставке Busworld-2011 в бельгийском Кортрейке.

В иерархии испанской компании I6 стоит на ступеньку ниже флагманского Irizar PB. Семейство «ай шестых» весьма многочисленно. Длина автобусов варьируется от 12 200 до 14 980 мм (в общей сложности пять вариаций), соответственно, у машин, длина которых не превышает 13 м, колесная формула 4x2, а у более длинных версий — уже 6x2*4 с поддуливающей третьей осью для увеличения маневренности и соблюдения осевой нагрузки. Впрочем, жестких рамок нет — и у автобуса длиной 12 920 мм есть трехосная версия. Три варианта по высоте — 3,5, 3,7 и 3,9 м. Объем багажных отсеков — от 8,4 до 14,9 куб. м. Пассажиروместимость, понятно, зависит от класса автобуса и соответствующей компоновки салона. Теоретически в почти 15-метровую «электричку» при желании можно напихать больше 70 кресел. Правда, в таком исполнении автобус больше чем на одну звезду, скорее всего, не потянет. Если говорить о силовой начинке от Scania, то это рядные «шестерки» мощностью 400 и 440 л. с., скомпонованные с роботизированными КП Opticruise в 8- и 12-ступенчатом исполнении.

До РФ Scania Irizar I6 добрался лишь в 2014 м, став одним из экспонатов фестиваля «Мир автобусов» в Коломне. Именно тогда такие машины приобрело АО «Евролайнс» для эксплуатации на регулярном маршруте Санкт-Петербург—Хельсинки. В нынешнем году «Евролайнс» пополнила свой парк еще тремя автобусами этой модели. Это 15-метровые машины с колесной формулой 6x2. Для пассажиров в салоне установлено 54 комфортабельных кресла. Вместимость багажных отсеков — 13 куб. м. В моторном отсеке 400-сильный двигатель, который работает в паре с 12-ступенчатым «роботом» Opticruise. Профинансировало предприятие ООО «Скания Лизинг», российское подразделение финансовой группы Scania Financial Services. Кстати, за последние три года Lux Express вложила в обновление парка для своих петербургских маршрутов более €3,5 млн. Что касается сотрудничества со Scania в России, то оно началось еще в 2010-м с поставки туристических автобусов Scania OmniExpress, которые со-



Все автобусы «Евролайнс» отличаются богатой комплектацией. Ведь по мнению Райта Реммеля, генерального директора компании, автобус — это место для отдыха, развлечения и работы

бирают в Финляндии на Scania OmniExpress Busproduction Oy, бывшей Lahden Autokori Oy, с 2013-го полностью принадлежащей шведской компании.

Все автобусы «Евролайнс» отличаются весьма богатой комплектацией в полном соответствии с «линией партии». Ведь по мнению Райта Реммеля, генерального директора компании, автобус — это место для отдыха, развлечения и работы. Отсюда и исполнение, заслуживающее не менее четырех звезд. В салоне ковровое напольное покрытие. Раздвижные пассажирские сиденья Irizar PB с регулировкой по углу наклона, откидные столики и подножки. Подголовни-

ки кожаные, остальная обивка — с кожаными вставками. Все сиденья оснащены индивидуальными девятидюймовыми мониторами с выходом в интернет. На бортовом сервере игры, фильмы, ТВ-сериалы, музыка, аудио- и электронные книги. Дополнительно предусмотрен 22-дюймовый монитор TFT в передней части салона. Кроме того, в комплектацию входит DVD-проигрыватель с аудиосистемой. В автобусе есть Wi-Fi, стоимость его использования включена в цену билета. Каждая пара сидений оснащена розеткой на 220 В, которую можно использовать для зарядки компьютеров и мобильных устройств. Из стандартного оснащения: туалет, два мусорных ящика, холодильник 35 л, кухня Frenzel Foha 100/2, дополнительный 40-литровый бак для чистой воды. К услугам пассажиров бортовой журнал Direction. Кроме того, часть автобусов оборудована Lounge-зоной.

Александр Солнцев

— топливо —

Рост рынка коммерческого транспорта на газомоторном топливе (ГМТ) стимулируется государственной программой субсидирования закупок газового транспорта. Однако неразвитость инфраструктуры — сети газозаправочных станций (ГЗС) — все еще является серьезным препятствием для обновления пассажирских и грузовых парков экономичным и экологичным транспортом. Производители имеют необходимый набор моделей и производственные мощности, покупатели признают преимущества транспорта на ГМТ, но не готовы к масштабным закупкам, пока не появится хотя бы минимально необходимая инфраструктура ГЗС. Муниципалитеты пытаются решить эту проблему, закупая комплексные транспортные решения, включающие и автобусную технику, и заправочные станции.

Сейчас большая часть потенциальных покупателей коммерческого транспорта на ГМТ — это крупные частные, муниципальные и государственные перевозчики. Они понимают, что автобусы, LCV (легкий коммерческий транспорт), грузовики различных специализаций, оснащенные двигателями на ГМТ, позволяют существенно экономить. Разница в стоимости метана и бензина или дизельного топлива сегодня достигает 2–2,5 раза (в пользу метана). При этом газ позволяет увеличить ресурс двигателя в 1,5–2 раза. Снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от этих двигателей (на 69% по сравнению с бензиновыми и на 53% по сравнению с дизельными) — это скорее «вишенка на торте», которая делает муниципальные программы закупок еще и оправданными с точки зрения экологической политики.

Перевозчики преимущества ГМТ уже опробовали в деле. Директор некоммерческой организации «Союз автоперевозчиков» г. Якутска Сергей Максимов рассказал, что его НПЭ экономит ежегодно более 100 млн руб. из-за разницы цены топлива: 1 л пропана стоит 16,5 руб., 1 л дизельного топлива — 44 руб. При использовании крупногабаритных автобусов экономия может составить 50% от затрат на топливо. Переоборудование автобуса «ПА3» на метан — 180 тыс. руб.). К тому же «гаражные переделки» небезопасны и зачастую нелегальны. А значит, такой автобус снимается с гарантийного обслуживания. Поэтому большинство закупает изначально предназначенные для ГМТ машины конвейерной сборки.

Региональные и муниципальные власти также поддерживают перевод пассажирского транспортного парка на газ. Недавно губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев отметил: «Сегодня мы принимаем все меры для того, чтобы к 2018 году половину муниципального транспорта, коммунальной и сельхозтехники перевести на ГМТ, а также

стимулировать население приобретать автомобили с газовыми двигателями. Я думаю, в ближайшее время газомоторный транспорт станет заслуженно популярным».

Российские производители коммерческого транспорта могут производить газовую технику любых модификаций. Крупнейший производитель автобусов в стране входящий в группу ГАЗ дивизион «Автобусы» готов уже сегодня поставлять рынок по несколько тысяч машин на ГМТ в год. Компания предлагает на рынке сразу несколько моделей автобусов, оборудованных под использование газа. С 2011 года выпускаются газовые низкопольные автобусы ЛиАЗ-5292 экологического класса ЕЕV («Евро-5»). Для перевозок по мало загруженным маршрутам подходит Vector-4 с газовым двигателем экологического стандарта «Евро-5» и пятиступенчатой коробкой передач. Однако при всей выгоде использования CNG-техники закупки газомоторного транспорта в целом по стране носят скорее эпизодический характер. Причина — в отсутствии развитой сети газозаправочных станций. И производители, и перевозчики основные надежды возлагают на государство. Общий объем инвестиций в рынок газомоторного топлива до 2020 года в рамках региональных программ должен составить более 140 млрд руб., в том числе 16 млрд руб. из федерального бюджета, 30 млрд руб. из региональных и муниципальных бюджетов и 94 млрд руб. из внебюджетных средств. В соответствии с программами до 2020 года планируется ввести в эксплуатацию более 32 тыс. единиц газобаллонной техники и построить более 470 объектов газозаправочной инфраструктуры. При этом что еще в 2013 году количество АГНКС (автомобильных газонаполнительных компрессорных станций) достигало 250 и тогда это уже считалось недостаточным. То, что программы явно пробуксовывают, видно из планов на 2015 год: в общей сложности будет построено и реконструировано всего 25 объектов. И производители, и перевозчики уверены, что при таких темпах строительства заправочный газовой транспорт далеко не уедет.

Автопроизводители пытаются решить проблему самостоятельно. Компания «Русские машины» и входящая в нее группа ГАЗ построили в Нижнем Новгороде на территории Горьковского автозавода газовую заправку, на которой обслуживается весь технологический парк завода. Параллельно администрация города закупила 144 экологически чистых автобуса «ЛиАЗ», которые тоже обслуживаются на этой заправке. Современные технологические решения, примененные в новой АГНКС, позволяют достигать высокого уровня очистки топлива и заправлять весь транспорт быстро, не создавая очередей. В планах нижегородской администрации приобрести еще 500 машин, работающих на компримированном природном газе. Скоро на территории города компанией «Русские машины» совместно с местными властями будет открыта еще одна заправка, где новый транспорт также сможет заправляться экономичным и экологичным топливом.

Федор Мельников

GAZель Next / Citiline*

МЕНЯЕТ ВСЁ

ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ
18+1



от **1 040 000** ₺

+5 УНИКАЛЬНЫХ
ПРЕДЛОЖЕНИЙ



8-800-700-0-747
(звонок по России бесплатный)

azgaz.ru

* Ситилайн. ** Для автомобиля ГАЗ-А64R42-10, стоимостью 1305 тыс. рублей при действии программ. Фирменная программа утилизации - скидка в размере 150 000 рублей при приобретении нового автомобиля «ГАЗ», в обмен на сдаваемый на утилизацию подержанный автомобиль любой марки, комплектный и находящийся в исправном техническом состоянии. Сдаваемый подержанный автомобиль должен находиться в собственности Клиента. Срок действия Программы - до 31.10.2015 г. и Государственная программа льготного лизинга, предусматривающая предоставление Клиенту скидки в размере 10% от стоимости а/м при уплате первоначального взноса по лизинговому договору (с учетом скидки по фирменной программе утилизации). Основные условия программы: автомобиль 2015 г.в., не стоявший на учете в ГИБДД, досрочное закрытие договора лизинга ранее 12 мес. запрещено, один лизингополучатель может за срок действия данной программы получить субсидий на сумму не более 10 млн руб. по всем лизинговым договорам. Действует в рамках Постановления Правительства от 08 мая 2015 г. № 451. Срок действия до 31.10.2015г. или до исчерпания бюджета программ. Не является публичной офертой.



коммерческий транспорт

Юбилейный дуэлет MAN

В нынешнем году MAN Truck and Bus AG празднует сразу две знаменательные даты: 100-летие выпуска первого грузовика и 60-летие открытия своего головного завода в Мюнхене. Впрочем, у родословной баварской компании куда более глубокие корни.



фото: архивы

— юбилей —

Начало ее летописи датируется 18 октября 1758 года, когда в небольшом рурском городке, ныне известном как Оберхаузен, открылся сталеплавильный завод Святого Антония. Какое отношение он имеет к MAN, ведь самой марке всего-то 107 лет от роду, а непосредственными предтечами компании, ныне известной как MAN Truck and Bus AG, были Машинная фабрика Аугсбург (первоначальное название — Фабрика машин Зандера), открывшаяся в одноименном городе в 1840-м, и появившееся годом позже Машиностроительное акционерное общество в Нюрнберге (первоначальное название — Сталелитейное производство и фабрика машин Клетт и Ко.). В 1899-м заводы стали Объединенной машинной фабрикой и Машиностроительным обществом Нюрнберг

АГ, а в 1908-м предприятие изменило название: теперь это была Машинная фабрика Аугсбург-Нюрнберг АГ, сокращенно MAN. А в 1921 году попавший после Первой мировой в тяжелое экономическое положение и остро нуждавшийся в стальном литье MAN становится дочерним предприятием компании Gutehoffnungshutte Aktienverein, в которую входил сталеплавильный завод Святого Антония. Очевидно, именно поэтому мановцы для пущей солидности ведут свою родословную с 1758 года.

Для того чтобы продолжить повествование, надо вернуться на Машинную фабрику Аугсбург, где над созданием двигателя «с воспламенением от сжатия» трудился Рудольф Дизель. Как известно, его труд увенчался успехом в 1897 году. Тогда же, если верить официальной летописи MAN, возникла идея создания своего автомобиля. Впо

следствии ее яростным противником выступал Антон фон Риппель, глава предприятия в Нюрнберге и по совместительству изобретатель легкого дизельного мотора, который, в отличие от первого пятилитонного монстра Рудольфа Дизеля, уже можно было использовать для установки на автомобильном шасси (впрочем, случилось это только в 1924 году). Именно Риппель заявил, что «MAN должен встать на колеса». Однако до воплощения этой идеи в жизнь прошло целых 17 лет. Очевидно, что катализатором процесса выступила Первая мировая война: военные заказы подвигли MAN объединить усилия с известным в то время швейцарским автопроизводителем Адольфом Заурером, чтобы в кратчайший срок поставить выпуск грузовиков на поток.

21 июня 1915 года в реестр предприятий Нюрнберга была внесена новая компания Lastwagenwerke

История MAN началась 18 октября 1758 года, когда в небольшом рурском городке, ныне известном как Оберхаузен, открылся сталеплавильный завод Святого Антония

M.A.N.-Saurer, учрежденная как совместное предприятие Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG и швейцарского производителя коммерческого автотранспорта Saurer. Первый трехтонный грузовик под маркой MAN-Saurer вскоре выехал за ворота совместного производства в городе Линдау, квартировавшего на заводе Заурер на берегу Боденского озера. Однако в Линдау производство MAN-Saurer базировалось недолго, и уже в 1916-м его перевели под крыло MAN в Нюрнберг, а еще через пару лет Заурер и вовсе вышел из состава совместного предприятия. Соответственно, изменилось и название марки — на M.A.N. Lastwagenwerke. К слову, написание M.A.N. (с точки

ми) просуществовало до середины 1980-х. Последний грузовик в Нюрнберге собрали в ноябре 1955-го, после чего производство полностью перебазировали в Мюнхен.

На MAN шутят, что это они в свое время спасли BMW от банкротства. Очевидно, есть в этой шутке немалая доля истины. Ведь именно MAN выкупил в 1955 году у BMW территорию в Мюнхене, на которой размещалось простаивающее производство авиационных двигателей. Первоначально мюнхенское предприятие рассматривалось как некое дополнение к заводу в Нюрнберге. Однако довольно быстро выяснилось, что собирать грузовики гораздо сподручнее на специализированном заводе, нежели на предприятии общего машиностроения, коим в ту пору, по сути, и являлось предприятие в Нюрнберге, основной специализацией которого после «исхода» грузовиков стал выпуск двигателей.

Кстати, первым с конвейера мюнхенского предприятия сошел вовсе не грузовик, а трактор MAN B18A. Случилось это 6 сентября 1955 года. Производство сельскохозяйственных тракторов началось еще в 1938-м на заводе в Нюрнберге и продолжилось в Мюнхене. Там их выпускали вплоть до 1963 года. Первый же грузовик мюнхенской сборки модели 515L увидели свет 15 ноября 1955 года. Причем все эти 60 лет предприятие, площадь которого ныне превышает 1 млн кв. м, служило не только производственной площадкой, но и штаб-квартирой компании. Сегодня его штат насчитывает около 8,5 тыс. сотрудников. Здесь выпускают тяжелые грузовики, а также кабины для других производственных подразделений MAN. Общий объем выпуска с 1955 года насчитывает более 1 млн грузовых автомобилей, 2,3 млн мостов и 1,5 млн кабин.

Александр Солнцев

Дитя синергии

— расширение предложения —

В Миассе поставили на конвейер новое семейство внедорожных грузовиков капотной компоновки под названием «Урал Next». Сами автомобилями Горьковского автозавода новинку роднит не только одинаковая приставка Next, но и унифицированная кабина.

По сути, «Урал Next» — это первый продукт синергии подразделений группы ГАЗ — Объединенного инженерного центра, Горьковского, Уральского, Ярославского моторного заводов и ряда других. Аналогичным образом создается и перспективный автобус под пока условным названием «Вектор Next». В коргору смежников Уральского автозавода попал даже, казалось бы, такой далекий от производства всездоходов Ликинский автобусный завод, в каталогезных ваннах которого временно грунтуют рамы уральских Next, пока в Миассе не смонтируют собственную линию. Еще один пример междивизионной логистики — производство кабинного модуля «Урала» на мощностях Горьковского автозавода в одном потоке с кабинами автомобилей «ГАЗ», а затем доставка в Миасс для окончательной сборки.

Конструктивно «Урал Next» — это своего рода симбиоз модернизированного шасси «Урал-М» и кабины от «Газели Next» с оригинальным пластиковым оперением. Кстати, навешенные на металлический каркас пластиковые капот и крылья выполнены из дициклопентадимена — материала, отличающегося отменной ударопрочностью и способного сохранять свои свойства при температурах от −60°C до +60°C. Для адаптации газелевской кабины всю переднюю часть шасси «Урала» основательно перекомпоновали, сдвинув двигатель на 160 мм назад, равно как и на 200 мм заодно стезу кабины относительно оси передних колес. В связи с тем что максимальная нагрузка, приходящаяся на передний мост, для уральского Next выше, чем для автомобиль «ГАЗон Next» и «Газель Next», для выполнения требований Правил ЕЭК ООН №29 каркас кабины был усилен — в частно-



фото: архивы

могидравлика уступила место полностью пневматической тормозной системе с компонентами Wabco. За включение блокировки дифференциалов, а равно и за управление раздаточной коробкой также отвечает пневмопривод. Кроме полного рычажка КП и крана стояночного тормоза, никаких других рычагов в кабине нет. Как знать, может быть, появление компактного джойстика КП с тросовым приводом на привиле центральной консоли нижегородских Next со временем приведет к исчезновению «кочерги» и на «Урале Next».

Сравнивать эргономику кабины «Урала» предыдущего поколения, по сути, военного автомобиля «переднекрая», конструкция которого восходит к концу 50-х годов прошлого столетия, с Next даже как-то некорректно — настолько велика разница. Вместо царства голого металла здесь водительское сиденье Gammper на пневмоподвеске, обилие ниш, полок, вещевых ящиков, электростеклоподъемники и зеркала плюс круиз-контроль в стандартной комплектации. Кстати, потенциальный интерес к «Уралу Next» со стороны Министерства обороны в Миассе расценивают как низкий в связи с тем, что в последние годы технические требования армии к перспективной технике существенно возросли (необходимость бронирования, высокие

мощности и т. д.) и создание автомобиля «двойного» назначения, как это было раньше, уже невозможно. Для армии и силовых структур предназначены специально созданные продукты «Тайфун-У», «Торнадо-У» и «Урал-ВВ».

При этом стоит отметить, что, став куда более комфортабельным автомобилем, новый «Урал» не растерял незаурядных внедорожных качеств своего предшественника. Он способен преодолевать подъемы крутизной до 30 градусов и броды глубиной 700 мм, а при установке систем герметизации агрегатов трансмиссии — броды глубиной до 1200 мм. Угол въезда составляет 36 градусов, угол съезда — 30 градусов, угол рампы — 140 градусов. Штатным двигателем Next стала 6,6-литровая рядная шестерка ЯМЗ-536 мощностью 240, 285, 312 л. с., которая может агрегатироваться с механическими пятиступенчатыми КП ЯМЗ или десятиступенчатыми КП ZF. Во время тест-драйва ярославский мотор оставил о себе весьма приятное впечатление своей отменной тяговитостью. Чего не скажешь о «пятиступке» этого же производителя: передачи в КП приходящиеся в буквальном смысле этого слова вбивать. На ее фоне у изделия челябинского ООО «ЦФ Кама», переключаящегося по схеме 2Н, передачи включались как по маслу. Миасс, однако, не собирается отказываться от пятиступенчатой КП по той простой причине, что она пользуется популярностью среди производителей надстроек: многие заводы спецтехники привязаны к ее отбору мощности.

Помимо трехосных модификаций семейство «Урал Next» будет представлено также автомобилями с колесной формулой 4x4 и двухрядной кабиной. Стоимость бортового грузовика стартует с 2 794 000 руб. Гарантия — 24 месяца или 100 тыс. км пробега, межсервисный интервал — 15 тыс. км. До конца года в Миассе планируют собрать 150–200 Next. Могли бы и больше, но, по словам Виктора Кадылкина, генерального директора АЗ «Урал», спрос на полноприводные грузовики упал почти вдвое.

Александр Солнцев

мощности и т. д.) и создание автомобиля «двойного» назначения, как это было раньше, уже невозможно. Для армии и силовых структур предназначены специально созданные продукты «Тайфун-У», «Торнадо-У» и «Урал-ВВ».

При этом стоит отметить, что, став куда более комфортабельным автомобилем, новый «Урал» не растерял незаурядных внедорожных качеств своего предшественника. Он способен преодолевать подъемы крутизной до 30 градусов и броды глубиной 700 мм, а при установке систем герметизации агрегатов трансмиссии — броды глубиной до 1200 мм. Угол въезда составляет 36 градусов, угол съезда — 30 градусов, угол рампы — 140 градусов. Штатным двигателем Next стала 6,6-литровая рядная шестерка ЯМЗ-536 мощностью 240, 285, 312 л. с., которая может агрегатироваться с механическими пятиступенчатыми КП ЯМЗ или десятиступенчатыми КП ZF. Во время тест-драйва ярославский мотор оставил о себе весьма приятное впечатление своей отменной тяговитостью. Чего не скажешь о «пятиступке» этого же производителя: передачи в КП приходящиеся в буквальном смысле этого слова вбивать. На ее фоне у изделия челябинского ООО «ЦФ Кама», переключаящегося по схеме 2Н, передачи включались как по маслу. Миасс, однако, не собирается отказываться от пятиступенчатой КП по той простой причине, что она пользуется популярностью среди производителей надстроек: многие заводы спецтехники привязаны к ее отбору мощности.

Помимо трехосных модификаций семейство «Урал Next» будет представлено также автомобилями с колесной формулой 4x4 и двухрядной кабиной. Стоимость бортового грузовика стартует с 2 794 000 руб. Гарантия — 24 месяца или 100 тыс. км пробега, межсервисный интервал — 15 тыс. км. До конца года в Миассе планируют собрать 150–200 Next. Могли бы и больше, но, по словам Виктора Кадылкина, генерального директора АЗ «Урал», спрос на полноприводные грузовики упал почти вдвое.

Александр Солнцев

С минимальными затратами



— мировая премьера —

В эпоху нанотехнологий настало время наноизменений: шестое поколение мирового бестселлера Volkswagen Transporter удивительно похоже на своего предшественника. А что на самом деле?

Бестселлер Volkswagen Transporter /Caravelle /Multivan в нынешнем году справляет двойной юбилей: 65 лет на конвейере и 35 лет полноприводной модификации. С 1950 года по всему миру разошлось более 13 млн экземпляров. Клубы фанатов этого изначально коммерческого фургона есть на всех континентах.

Понятно, что мировая премьера шестого поколения VW Transporter не могла оставить равнодушными никого. Атмосферу накаляло и то, что Volkswagen T-series остается самым коммерчески успешным малотоннажным фургоном. Выпускающий-ся с 2003 года Volkswagen T5 покоил сердца и открыл кошелек более 2 млн покупателей.

И вот выставочный комплекс Амстердама до отказа наполнен журналистами. По сцене проезжают все поколения, начиная с культового Volkswagen T1 Bully, который произвел революцию в легком коммерческом транспорте: именно VW T1 стал первым малотоннажным фургоном вагонной компоновки.

Наступает долгожданный момент, и под бодрую музыку на сцену выкачивается Volkswagen T6.

В двухцветной окраске Volkswagen T6 выглядит исключительно эффектно, но что-то тут не так. Я же только что ездил точно на таком же VW Caravelle: такой же силуэт, те же проемы дверей, та же линия остекления...

На самом деле все намного проще: не буду вас интриговать, Volkswagen T6 — это скорее глубокий рестайлинг всем известного Volkswagen T5. Изменились передняя и задняя светотехника, решетка радиатора, подправили капот и передние крылья, нашли свое место новые бамперы, появились подштамповки на боковинах... Все! Больше внешних отличий от модели прежнего поколения вы не найдете. Силовая структура кузова осталась прежней.

Внутри изменений ненамного больше. Интерьер переработали в духе концепта VW Tristag и легкой линейки концерна, изменили форму руля и материалы обивки.

С эргономикой все в порядке, что неудивительно, ведь она была прекрасной и у предшественника.

Единственный спорный момент — встанки на передней панели из гладкого пластика, окрашенного в цвет кузова. Задумано интересно, но в окружении фактурного пластика выглядит странно, а если машина окрашена яркими цветами, то и откровенно дешево.

Шестое поколение легенды было сразу представлено во всех возможных модификациях. VW Transporter играет на поле обычных работяг в виде стандартного фургона VW Multivan — комфортабельный минивэн, не только работающий в корпоративных автопарках, но и любимый автопутешественниками и спортсменами-экстремалами с их громоздким инвентарем. А промежуточный вариант VW Carevelle подкупает универсальностью и широким набором конфигураций грузопассажирских версий.

Выбор велик, насколько это только возможно. Два варианта колесной базы (3000 мм и 3400 мм), три варианта высоты крыши (стандартная, средняя, высокая), два бензиновых двигателя и четыре дизельных, механическая (пяти- и шестиступенчатая) и автоматизированная (семисту-

Volkswagen T-series остается самым коммерчески успешным малотоннажным фургоном

пенчатая DSG) трансмиссии, передний или полный привод... Всего около 500 модификаций!

Если придет в голову такая блажь, то можно заказать цельнометаллический фургон с самым мощным 204-сильным двигателем, семиступенчатой автоматизированной КП DSG и полным приводом.

Основные изменения под капотом. Двигатели остались двухлитровыми, но мощность существенно увеличилась: теперь и бензиновые, и дизельные турбомоторы в максимально форсированных версиях развивают 150 кВт (204 л. с.), самый слабый бензиновый двигатель (внутривагонный индекс EA888) теперь выдает 150 л. с. и 280 Нм, а мощная версия того же мотора — 204 л. с. и 350 Нм.

Линейка дизельных двигателей (EA288 Nutz) выполняет нормы выбросов «Евро-6» и комплектуется системой впрыска для синтетической мочевины (AdBlue) в выпускной тракт. По утверждениям разработчиков, бака с мочевиной объемом 13 л должно хватать на 7 тыс. км пробега.

Шаг мощности тоже изменился: теперь моторы TDI можно заказать в четырех версиях: 84 л. с., 102 л. с., 150 л. с., 204 л. с. Крутящий момент тоже вырос: у самой мощной версии он достигает внушительных 450 Нм, и, что гораздо важнее, у новых двигателей гораздо шире рабочая зона. Если раньше полка максимального крутящего момента больше напоминала горный пик (1600–2100 об/мин), то сейчас она превратилась в настоящее плато (1400–2400 об/мин) и тяги должно хватать во всех диапазонах.

Система «старт/стоп» вошла в стандартную комплектацию.

В целом новые двигатели обещают большую мощность и экономичность, заявленная экономия топлива «в среднем 1л/100 км, что составляет 15%»...

Разумеется, все это прекрасно, но пока в Россию двигатели «Евро-6» не попадут, нам обещают моторы «Евро-5» той же мощности, но без впрыска синтетической мочевины AdBlue.

Естественно, в наш век нельзя обойтись без множества систем безопасности.

Одна из них — система контроля дистанции спереди Front Assist, включающая функцию аварийного торможения в городе City Emergency Braking. Если при движении на скорости до 30 км/ч водитель не затормозит, система автоматически задействует торможение и в идеальном случае сможет предотвратить столкновение. Кроме того, пассажирская модификация нового Volkswagen T6 дополнительно оснащается боковыми подушками и шторками безопасности. Кроме того, на заказ доступен адаптивный круиз-контроль (ACC). Он действует на скоростях от 0 до 160 км/ч (для версии с коробкой передач DSG) или от 30 до 160 км/ч (для версии с механической КП) и использует радарный датчик, контролирующий дистанцию до движущихся впереди автомобилей, а также их скорость. При оснащении автомобиля КП DSG адаптивный круиз-контроль способен замедлять автомобиль до полной остановки, например в дорожных заторах.

Предлагаемый в качестве опции парковочный автопилот Park Assist способен осуществить самостоятельную параллельную парковку, а также парковку под прямым углом к проезжей части. Все это множество электронных помощников перекочевало на VW T6 из легковой линейки моделей Volkswagen AG.

Максим Сергеев



Звезды предсказывают удачную сделку!

Экономия до 850 000 руб.
с каждого автомобиля!

Компания «Мерседес-Бенц Тракс Восток» принимает участие в государственных программах обновления парка автомобилей и льготного лизинга.

Благодаря этим программам у Вас есть возможность приобрести новый грузовой автомобиль «Мерседес-Бенц», произведенный в России, со скидкой 350 000 рублей при сдаче подержанного автомобиля на утилизацию, либо 300 000 рублей при сдаче подержанного автомобиля в трейд-ин. К этой скидке можно добавить субсидирование части лизингового платежа в размере 10% от стоимости нового грузового автомобиля, но не более 500 000 рублей.

Более подробную информацию можно узнать на официальном сайте www.trucks.mercedes-benz.ru, а также у официальных дилеров по телефону 8 800 444 04 45 (звонок по России бесплатный).

Реклама. *Грузовики, которым доверяют.
Обращаем ваше внимание, 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*



«Мерседес-Бенц» Sprinter Classic Benefit*. Перезагрузка

Прессуем наши цены

1 296 000 ₽

Воспользуйтесь программой утилизации от «Мерседес-Бенц» и приобретите микроавтобус «Мерседес-Бенц» Sprinter Classic по специальной цене 1 296 000 руб.**
 Подробности по телефону 8 800 200 02 06

*Классик. Бенефит.

** Цена действительна с учетом программы Утилизации от «Мерседес-Бенц» и государственной программы льготного лизинга автотранспортных средств для автомобиля Mercedes-Benz Sprinter Classic MRT 411 CDI (1.7+1) в базовой комплектации на 1 июля 2015 г. Предложение ограничено.



Mercedes-Benz
Vans. Born to run.