

коммерческий автотранспорт

UAZ Pickup. Рестайлинг и дизелизация

тест-драйв

Ульяновский автозавод обновил своего флагмана, модель Patriot: в салоне пассажиров встречается полностью новый интерьер, а под капотом прижился новый двигатель — российский турбодизель марки ЗМЗ. Вслед за внедорожником новинки примерил и Pickup, коммерческая версия «Патриота».



Если снаружи UAZ Pickup никак не выдает свою обновленную сущность, то внутри перемены заметны даже человеку, который никогда не интересовался продукцией Ульяновского автозавода. Интерьер здесь такой, будто его позаимствовали из хорошей иномарки ценой более миллиона рублей. Сплошь мягкие материалы, качественная сборка. Конечно, и прежняя передняя панель была неплоха, но новая — выше всяких похвал. Притом, пожалуй, главное достоинство нового интерьера — его гармоничность и отсутствие «визуальных шумов», как дизайнеры называют всевозможные нестыковки деталей и обилие разногомастного пластика, о которые спотыкается взгляд.

Собственно, благодаря тому, что при производстве передней панели и дверных обивок используется минимальное количество деталей (это общепринятая тенденция: меньше компонентов — меньше шумов и проблем со сборкой), при скоростном «прохвате» по разбитым дорогам салон не издает ни единого скрипа. В другом любимом джиперами упражнении, диагональном вывешивании, интерьер также показал себя тихоней, не «вздвинув» ни единым своим элементом. Монолит! Также похвалим качественные дефлекторы климатической установки, удобную баранку и новые блоки управления климатом и акустикой.

Хотя автомобилисты, которым доводилось водить внедорожники из Ульяновска, отмечают и очевидный недостаток нового салона. Горизонтальный поручень на передней панели, за который было удобно держаться пассажиру, забираясь внутрь высокой машины, исчез! Как говорят конструкторы, это вынужденная мера: поручень пришлось убрать из-за требований пассивной безопасности, поскольку через некоторое время (в начале 2014 года) «близнецы» UAZ «Патриот» и UAZ «Пикап» впервые получат такую опцию, как подушки безопасности.

Кроме передней панели из «автомобильной искусственной кожи» (так часто называют стеклонеполненный полиуретан) есть новшества, которые замечаешь не сразу. В первую очередь отметим абсолютно новую климатическую установку. Она собрана из комплектующих японской фирмы

Sanden, вместо ненадежных гофрированных шлангов использованы свариваемые воздуховоды, а вместо регулировки заслонок тягами применяются мотор-редукторы. Так что характерная проблема уазиков — невнятно работающая «печка», похоже, исчезла навсегда, новая «климатика» хорошо умеет поддерживать заданную температуру.

Другое обновление пикапа — новый двигатель. Вместо итальянского Iveco ульяновским внедорожникам «имплантировали» отечественный турбодизель ЗМЗ-514. К этому мотору узаводы со стажем относятся, мягко говоря, осторожно: «пятьсот четырнадцатый» двигатель никогда не славился ни качеством, ни надежностью. Но недавно инженеры Заволжского моторного при поддержке коллег из немецкого офиса компании Bosch провели «работу над ошибками» и теперь заявляют, что российский силовой агрегат не менее надежен, чем вышеупомянутый Iveco. Характеристики турбодизеля ЗМЗ тоже подогнали под ивековские: при объеме 2,2 л мотор выдает 114 л. с. мощности и 270 Н•м крутящего момента.

Не маловато внедорожнику полной массой под три тонны 114 дизельных силенок? Трудно поверить, но дизель «везет» машину гораздо резвее 128-сильного бензинового собрата. Если проскочить турбояму, раскрутив двигатель до 1500–2000 об/мин, можно трогаться со второй передачи, а дальше — только успевай переключать передачи. Пока стрелка тахометра не перевалила за отметку 3000, пикап на «тяжелом» топливе разогоняется не просто резво — мощно! Впрочем, можно ездить иначе: после второй сразу включать пятую и неспешно катить на скорости не больше ста.

Быстрее 100 км/ч ехать просто не хочется, поскольку машина начинает раздражать какофонией звуков: тархитит двигатель, свистит турбина... При этом стрелка указателя уровня топлива начинает ползти вниз слишком быстро. А все потому, что на крейсерских скоростях обороты мотора слишком высоки для дизеля — коробке передач не помешала бы шестая передача. Так что, как говорят американцы, relax — расслабьтесь и выберите размеренный темп. Тогда уазик не будет раздражать шумом и порадует экономичностью, расходуя

чуть больше десяти литров дизтоплива на каждую сотню километров пробега.

К высоким скоростям не располагают и ездовые повадки пикапа. Даже на ровной дороге при смене полосы движения машина начинает шататься, так что, чтобы плавно переставиться и держать прямую, приходится постоянно подруливать. Будь рулевое управление менее «пустым», и для дальних путешествий длиннобазный пикап (база грузопассажирской машины на 240 мм длиннее, нежели база «Патриота») подходил бы идеально: уж очень уверенно UAZ Pickup пролетает дорожные изъезы любой величины, провоцируя водителя поглубже утопить педаль акселератора. В общем, ходовые качества, в отличие от двигателя и интерьера, не обновились совершенно — уазик остался уазиком.

Но не будем забывать, что пикап — машина коммерческая, и внимательно изучим грузовые возможности обновленной машины. Габариты грузового отсека здесь вполне стандартные — 1,4х1,5 м, а паспортная грузоподъемность составляет 725 кг. В общем, ничего выдающегося, пикап как пикап. Из явных достоинств перед конкурентами отметим только пластиковую отделку «багажника» (это значит, что пол и борта не будут царапаться и ржаветь) и недорогие кунги: за пластиковую крышку грузового отсека нужно доплатить 23 тыс. руб., а за полноценный кунг — 45 тыс. У конкурентов дороже.

По части проходимости ульяновский пикап также обойдет многих конкурентов. Только будьте готовы, что подключением переднего моста и «понижайки» заведуют тугие рычаги, требующие поистине мужских усилий. Но если активировать весь внедорожный потенциал внедорожника, то груз этот автомобиль сможет доставить даже туда, где никогда не прокладывали асфальтовых дорог. А потому и рекомендовать UAZ Pickup можно только тем, кто часто выбирается на бездорожье, как более практичную альтернативу пятидверному «Патриоту» — для города машина из-за невнятного рулевого управления, сильно смещенного влево педального узла и внушительных габаритов подходит не лучшим образом.

Алексей Кованов

Высокая цена экологичности

тест-драйв

Европейские производители при переходе на новейший экологический стандарт «Евро-6» столкнулись с необходимостью серьезно пересмотреть конструкцию выпускаемой техники. Один из характерных примеров — семейство междугородных и туристических лайнеров Setra ComfortClass 500, которые выпускает EvoBus GmbH, автобусное подразделение концерна Daimler AG.

Все началось с того, что, несмотря на очень удачную конструкцию двигателей предыдущих поколений, отвечавших требованиям «Евро-4/5»/EEV, простая доводка их до следующего стандарта не удалась и потребовалось создать принципиально новые агрегаты, которые отличаются даже по объему. Практическая реализация стандартов «Евро-6» потребовала улучшения качества сгорания топлива, а следовательно, изменений параметров рабочего процесса (температуры и давления в цилиндре). В связи с этим возникла необходимость в применении новых материалов, новых, более эффективных систем смазки и охлаждения; появились новые требования к качеству топлива и масла... И понятно, что это привело к удорожанию техники, что в условиях непростой экономической ситуации в Европе не вызвало восторга у местных перевозчиков. Посему производителям пришлось реализовать ряд мероприятий, которые позволяют снизить эксплуатационные расходы их клиентов.

Кратко перечислю:

— для снижения расхода топлива уменьшена масса, улучшена аэродинамика, применяются более эффективные дополнительные агрегаты, вплоть до самых мелких. Одна цифра для иллюстрации: коэффициент аэродинамического сопротивления CC 500 составляет 0,33 (на 20% меньше, чем у CC 400);

— увеличен ресурс, в частности, двигателя, для которого он теперь составляет до 1,2 млн км, а межсервисный интервал — до 120 тыс. км (+25%). Причем по ряду систем, например по системе нейтрализации, последний составляет уже 360 тыс. км;

— дополнительный мероприятия, которые косвенно влияют на эксплуатационные расходы, но объективно повышают конкурентный потенциал автобуса, можно отнести увеличившийся уровень комфорта и появление новых систем активной безопасности, например Active Brake Assist второго поколения — интеллектуальной системы торможения с контролем дистанции или Attention Assist — системы контроля уровня внимания водителя. И что принципиально важно, список систем безопасности в базовой комплектации заметно увеличен.

В конце прошлого года тест автобусов Setra для журналистов проходил в окрестностях Мюнхена. Все было в лучших традициях EvoBus, и кроме автобанов, уютных региональных дорог хватало узких мест, где и с легковым автомобилем было трудно развехаться, а, как из-



Setra ComfortClass 500

примерно на 0,7%. Заметно уменьшается и шум при движении. При падении скорости до 75–80 км/ч кузов возвращается в первоначальное положение. К стати о шуме при движении. Официально утверждается, что его уровень на рабочем месте водителя снижен на 2 дБ, но в данном случае меня поразил эффект — причем могу сравнивать даже с Setra TopClass 400, — в CC 500 можно разговаривать с пассажирами с передних сидений (это не разрешается, но иногда бывает) не повышая голоса, даже слыша эхо собственного.

Несколько цифр. Видимо, из-за особенностей маршрута: не досталось автобанов, лишь узкие сельские дороги и движение в городах со светофорами и трафиком — расход получился чуть меньше 36 л/100 км (средняя скорость 29,8 км/ч). Это несколько больше, чем было на специальном демопробе Record Run Buses 2012: 32,8 л при средней скорости 49,4 км/ч. Однако своей результат я считаю достойным для автобуса таких габаритов и массы, не говоря уже о 13-литровом двигателе.

Setra S 515 HD: 4х2, длина 12 295 мм, 428 л. с., «три звезды». В целом очень удачный массовый междугородный автобус с достаточно высоким уровнем комфорта. Скажу больше: по сравнению с S 517 HD кроме уменьшенного расстояния между рядами сидений и механической коробки передач, собственно, и придраться не к чему.

Разве что одно наблюдение. Как известно, уровень шума от дорожных неровностей на последних рядах сидений в салоне всегда выше на двухосных машинах (4х2), чем на трехосных (6х2). На тесте были оба варианта, так что могу сравнивать. И хотя этот эффект все же присутствует (законы физики не обманешь), но новая подвеска CC 500 действительно стала более эффективной, а в салоне — заметно тише.

Специалисты поймут, что перечисленные выше мероприятия привели к удорожанию автобусов семейства. Однако EvoBus удалось повысить стоимость всего на €12 тыс., что очень немного с учетом того, что цена на ComfortClass начинается от €270 тыс. Для России стандарт «Евро-6» пока дело далекого будущего, но сам подход к внедрению заслуживает пристального изучения.

Алексей Самойлов,
обозреватель журнала
«Комтранс»



Десять лет стабильности