

КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ

Не просто автобус

тест-драйв

Весьма интересный междугородник Solaris InterUrbino с недавних пор работает в подмосковной Коломне, в одном из филиалов ГУП МО «Мострансавто». И дело даже не в самой машине, хотя она изготовлена одним из ведущих европейских производителей автобусов польской компанией Solaris Bus & Coach S.A., а в уникальной системе безопасности от немецкой R2P (Rail & Road Protec, GmbH).

И все-таки начну с автобуса. Длина 11,995 м. Двигатель DAF стандарта EEEV (362 л. с.). Коробка передач автоматическая ZF EcoLife. Ось и мост — ZF. Подвеска с пневмоэлементами, спереда независимая, высота первой ступени на входе 350 мм (регулировка по высоте — 70...+60 мм). Электронная тормозная система с ABS и ASR, механизмы дисковые. Багажный отсек 5,0 куб. м. Если говорить о салоне, то он превосходит все ожидания: пассажирские сиденья (их 55) с высокой спинкой и интегрированным подголовником; кожаные вставки в отделке; вертикальные и горизонтальные поручни из полированной нержавеющей стали; мощнейшая климатическая установка и тонировка стеклопакетов салона; прозрачные (стеклянные) багажные полки.

Мне удалось совершить на этом автобусе тестовую поездку. Управляемость и тормозная динамика на уровне высших мировых стандартов, но ощущение очень странное. С одной

стороны, за рулем именно Solaris впервые. А с другой — я на нем ездил всю жизнь, буквально с момента получения водительского удостоверения в 1984 году. Все настройки сиденья получаются с первой попытки, любые кнопки на приборной панели пальцы находят сами, любой маневр от начала до конца понятен и предсказуем, обзорность во всех направлениях «100 на 100». Приятно удивила коробка. С ZF EcoLife это наша не первая встреча и, не погрешу против истины, чем дальше, тем больше она мне нравится: оказывается, она умеет «прочитать» даже мелкие ошибки водителя. Еще детали. Несколько непривычной вначале показалась регулировка рулевого колеса: оно перемещается только вместе с консолью приборной панели. Однако информационный дисплей на щитке приборов с русскоязычным интерфейсом превзошел все ожидания. Например, нажатием кнопки «Меню» я могу вызвать информацию о запа-



Solaris InterUrbino

се топлива, уровня масла или его давления в двигателе, температуре охлаждающей жидкости. Но стоит нажать кнопку открытия двери, и картинка автоматически меняется — можно контролировать вход и выход пассажиров.

Расскажу об оборудовании от R2P.

Решаемые задачи: — видеоконтроль и отчет по числу входящих/выходящих пассажиров с функцией определения общего числа находящихся в салоне в реальном времени;

— видеоконтроль ситуации в пассажирском салоне и зоны вокруг рабочего места водителя; четыре видеокамеры в анти-

вандальном исполнении (максимально возможно восемь). Кстати, в Германии уже существуют рекомендации по их установке, согласованные с правоохранительными органами;

— дополнительный видеоконтроль на каждом входе/выходе. Создатели уверяют, что программными методами можно получать цифровые фотографии отдельных индивидуумов «паспортного» качества, хотя степень точности распознавания по понятным причинам является закрытой информацией;

— доступ в интернет с использованием бортовых видеоскрин автобуса. Можно получить информацию о местоположении автобуса на маршруте; наличии пробок по пути следования; остановке, на которой

следует выйти, и дальнейшем пути следования по заданному адресу; времени ожидания в пункте пересадки на другой вид транспорта; онлайн-табло вокзала или аэропорта, если он является местом назначения; новости; рекламу и прочее. Допустимы и более дешевые обычные информационные мониторы;

— видеоконтроль дорожной ситуации, например, перед автобусом и позади него. Не путать с обычным видеорегистратором: здесь эта информация в режиме реального времени доступна диспетчеру, а в случае необходимости — оперативным службам;

— диспетчерский контроль и управление парком АТП, района, города, области;



— вся информация бортовой диагностической системы также доступна диспетчеру, сервисным службам и службе эксплуатации.

Как решаются вопросы безопасности?

Несколько утрируя: существуют три базовых режима. Первый назовем «зеленым». По карте на экране компьютера движутся точки — автобусы. Число их может быть любым. Если закономерности их движения не выходят за заданные ограничения, например отклонение от расписания ±1 минута, диспетчер всю смену раздает кроссворды. И если в ближайшие 72–120 часов (период задается) не появится необходимость дополнительной информации о неких событиях в определенном автобусе, она стирается, разве что кроме отчета о работе на маршруте.

«Желтый» режим. Одна из точек на карте вдруг замедлилась, или водителя что-то смутило. Система реагирует на отклонения сама, или водитель может подать сигнал, если, например,

на некоей остановке в салон его автобуса вошли 20–30 шумных футбольных фанатов... В последнем случае диспетчер для начала может просто предложить дежурным ближайших подразделений полиции включить программу видеоконтроля салона данного автобуса, к которой у них есть доступ.

Есть еще и «красный» режим — Big Alarm. За ним может стоять многое: ДТП, глухая пробка, кому-то в салоне стало плохо или... По поводу «или» мне кое-что рассказали, тем более присутствовал при отладке системы. Однако считаю, что данная информация будет полезней специальным и оперативным службам, поэтому без уточнений.

Что дает это оборудование? Кроме полноценного дистанционного управления парком (а это фактор снижения эксплуатационных расходов и в конечном счете сдерживания роста тарифов), оно представляет собой новый подход к безопасности перевозок.

О полицейском государстве

речь не идет: если вы чисты перед законом, то через 120 часов информация о вашей поездке исчезнет безвозвратно, да по большому счету, «до того как», ее никто не увидит. Однако. Вы с кем-то поспорили в салоне автобуса или просто достали из кармана дорогой мобильный телефон, а потом вышли на своей остановке поздней ночью. А за вами — трое с мрачными лицами... Почему-то мне кажется, что путь домой может оказаться значительно короче и безопасней, если все участники процесса будут знать о возможности обычного рейсового автобуса. Могут быть и иные ситуации. Ребенок не вернулся из школы, и здесь очень быстро можно узнать, когда и на каком автобусе он ехал, на какой остановке вышел и с кем. Речь может идти о человеческой жизни, и может быть, хотя бы одну удасть спасти таким образом.

Подобным оборудованием от R2P за последние десять лет уже оснащено 35 тыс. автобусов в Европе и США, а, например, в Гамбурге — 100% подвижного состава, задействованного на регулярных маршрутах.

Интересно, что и в России есть собственные похожие разработки, хотя для массового их внедрения нужно решение законодателей, ведь может потребоваться бюджетное финансирование. Но в мегаполисах, задыхающихся в пробках, требуется дальнейшее развитие общественного транспорта. Если мы существенно повысим его безопасность, согласитесь, он ведь станет более привлекательным.

Алексей Самойлов

Считайте Дукаты

тест-драйв

Fiat Ducato пришел на наш рынок несколько позже конкурентов. Однако он явно намерен потеснить лидеров сегмента. Для завоевания высших строк рейтинга у него неплохой набор качеств при весьма демократичной цене.

Строго говоря, это не первое появление итальянского бренда на наших просторах. Несколько лет назад компания Sollers пыталась уже завоевать наш рынок с моделью Fiat Ducato и даже организовала сборку этих фургонов на заводе в Елабуге. Но это была машина предыдущего поколения. Да и со сборкой что-то не заладилось. А потом сотрудничество Sollers и Fiat и вовсе сошло на нет. Так что корпорация Fiat/Chrysler пришлось заново выводить свой коммерческий фургон на российский рынок. Изменилась экономическая обстановка, изменились требования перевозчиков, да и новый Ducato — это совсем другая машина.

На самом деле у Fiat Ducato есть парочка настолько близких родственников, что с тридцати метров определить, какая это из трех машин (Fiat Ducato, Peugeot Boxer или Citroen Jumper), совсем непросто. Так что о пресловутых «десяти отличиях» речь даже не идет. Они практически одинаковы. Единственная деталь, различающаяся у всех трех фургонов, — решетка радиатора. Плюс фирменные эмблемы и шильдики, да у Fiat маленькие надписи «120 Multi Jet» на передних крыльях — немного. Кстати, совсем скоро к ним прибавится еще и «американский родственник», который будет продаваться под новым торговым наименованием Ram ProMaster.

Однако если отвлечься от «одинаковости», то замечаешь современный дизайн с футу-



Fiat Ducato

ристичной передней светотехникой, задранной настолько высоко, что она остается практически чистой даже в самую скользкую погоду. Еще одна семейная черта итало-французского трио — эффектные огромные зеркала на двух ножках. Смотрятся превосходно, но из-за особенностей аэродинамики в щель между кронштейнами затягивает слякоть и грязь, зеркала остаются чистыми, а вот боковое стекло приходится протирать довольно часто.

Еще одна интересная особенность: передний и задний бамперы собраны из отдельных деталей, в случае мелкой

аварии нет нужды менять бампер целиком — достаточно одного элемента.

Главное отличие от французов — свой турбодизель серии Sofim, хорошо известный по модели предыдущего поколения. При объеме 2,3 л (у французов объем — 2,2 л) он выдает 120 л. с. и 320 Н•м, выгодно отличается своей эластичностью, но топлива тратит чуть больше. Из несомненных преимуществ модели — прямоугольный в сечении кузов, позволяющий перевозить габаритный груз, например собранную корпусную мебель. Кстати, ширина машины 2050 мм — больше,

чем у конкурентов. Естественно, и внутренняя ширина грузового отсека 1870 мм, которой многие завидуют.

Не секрет, что такие машины зачастую покупают как заготовки для маршруток, но и при использовании по прямому назначению трудностей с погрузкой не будет, задние распашные двери можно раскрывать на 90–180 градусов, а опционально — на 270. Боковая сдвигающаяся дверь по правому борту — во всю высоту фургона, шириной 1250 мм. Кроме того, в базе — крепежные петли в полу и бортах плюс система вентиляции. Опционально



можно заказать дополнительный обогреватель кузова.

Просторное пространство в Fiat Ducato отведено от водительского-пассажирского съемной металлической панели.

Открываем водительскую дверь, и взгляд упирается в рукоятку ручного тормоза, встречающего нас в проеме. А дальше по двум ступеням поднимаемся в салон. Здесь отличий от парочки Peugeot/Citroen еще меньше — только фирменные эмблемы. Плюс догреватель охлаждающей жидкости Webasto — нелишняя деталь в условиях российской зимы.

Устроиться за рулем сможет водитель любой комплекции, диапазоны регулировок вполне достаточные. Профиль водительского сиденья можно назвать оптимальным. Из опций — откидывающийся подлокотник, регулировка поясничного подпора и подогрев. Кстати, кнопка подогрева находится со стороны водительской двери в 10 см от пола, так что если не читать инструкцию, то можно проехать всю зиму, так и не узнав о ней.

Управление второстепенными функциями интуитивно понятно, а щиток приборов нормально читается при любом освещении.

Пассажирские сиденья в Fiat Ducato шире, чем у конкурен-

тов, но лишены подогрева. Комбинированная красно-черная тканевая обивка смотрится эффектно и обладает достаточными фрикционными свойствами. В спинке среднего сиденья прячется раскладной столик с отформованными подстаканниками.

Передний привод и двигатель этой машины трудно оценить на обледенелой дороге — пустой фургон спокойно трогается со второй передачи и плавно разгоняется без сюрпризов. Несмотря на несомненные габариты, Ducato вполне уверенно чувствует себя на переполненных московских парковках — главное, чтобы хватило места для поворота. Для облегчения водительского труда есть камера заднего вида, но она лишена разметки и требует привыкания, думается, что большинство водителей предпочтут парковаться по зеркалам, благо они огромные, а нижняя «кривая» секция позволяет рассмотреть, что происходит в непосредственной близости к борту.

В условиях мертвых московских пробок машина не чувствуетея чужеродной, динамику можно назвать достаточной, чтобы не вываливаться из плотного трафика. Расход топлива при включенном обогревателе около 13 л/100 км.

Понятно, что разрабатывался Ducato как сугубо городской развозной фургон, но и на трассе при разрешенных 110 км/ч машина ведет себя очень достойно. Длинная база обеспечивает хорошую устойчивость на прямой, а комфортная подвеска позволяет поддерживать высокую среднюю скорость даже на не самых хороших покрытиях. В этих условиях расход топлива около 10,5–11 л/100 км, но стоит разогнаться до 130 км/ч, и расход растет в геометрической прогрессии (до 17 л/100 км) — дает о себе знать сопротивление воздуха.

Довольно большой дорожный просвет, адекватные ходы подвески и металлическая защита двигателя позволяют преодолевать легкое бездорожье, на которое на фургонах других марок семь раз подумаешь, прежде чем решиться ехать.

Цены на базовый фургон с короткой базой и низкой крышей начинаются с 969 тыс. руб. А за машину, которая побывала на тесте, попросят как минимум 1089 тыс. руб. — это немного за такой набор качеств плюс 1500 кг грузоподъемности и 13 куб. м полезного объема. Более того, это одно из самых привлекательных предложений на рынке. Так что готовьте Дукаты.

Макс Сергеев

С МЕСТА ДТП
СРАЗУ
В СЕРВИС¹

1. Договор страхования «8-полис. КАСКО». Условия: выплата возмещения — оплата ремонта автомобиля, в т. ч. расходы на оплату эвакуации поврежденного ТС с места ДТП на СТОА, при условии: ТС находится в пределах 50 км от МКАД, у страхователя при себе имеется полис КАСКО, квитанция, акт предстрахового осмотра. ООО «СК «Согласие», ИНН 7706196090, лицензия С № 1307 77 от 04.08.2010 Реклама.

8 (495) 739 0101
www.kupi-yopolis.ru

СОГЛАСИЕ
СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ