

КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ

Новый городской автобус из Волжского

В декабре нынешнего года исполнится 20 лет со времени запуска автобусного производства под брендом «Волжанин». Впрочем, мы будем говорить не об истории предприятия. Сегодня российские автопассажирские перевозчики крайне заинтересованы в самом современном подвижном составе для крупных городов. И вот одно из достойных отечественных решений — «СитиРитм» второго поколения.

— городской транспорт —

Напомним, что первая версия полностью низкопольного автобуса этой модели появилась в 2006 году. От конкурентов, кроме компоновки салона ее отличал полностью алюминиевый кузов. В семействе присутствовали городские машины длиной 12, 15, а чуть позже и 18 м. За шесть лет было выпущено более 500 автобусов, и сегодня они работают в 14 регионах РФ, включая Москву и Санкт-Петербург. Три года назад специалисты предприятия приступили к разработке семейства «СитиРитм» второго поколения. Перед ними стояла задача сохранить все достоинства семейства, но дополнить их решениями, соответствующими современным требованиям и новым регламентам. И хотя внешне версия 2.0 отличается от 1.X масками, вообще это совсем другой автобус, начиная с каркаса кузова.

Теперь он стальной (увы, российские дороги не позволяют в полной мере использовать алюминий), но обшивка бортов выполнена из композитного материала толщиной 3 мм. Под последним термином подразумевается использование сэндвич-панелей, хорошо известных как производителям, так и эксплуатационникам изотермических кузовов. А вот на городском автобусе это решение не имеет прецедентов! И это не только увеличение жесткости кузова и повышение его ремонтопригодности. Дело в том, что в совокупности со стеклопакетами и достойной климатической установкой оно позволяет создать и с легкостью поддерживать в салоне оптимальные условия для пассажиров. Это означает дополнительную экономию топлива (климатическая установка явно работает меньше), равно и сокращение выбросов в окружающую среду вредных веществ и парниковых газов, включая CO₂. Более того, кузов обладает повышенной пассивной безопасностью: он шпангоутного типа с закалочными профилями, повышающими



Первые партии автобусов отправлены в Санкт-Петербург и Московскую область

ми жесткость конструкции. В совокупности с бортовым поясом и энергопоглощающим профилем крыши салон практически капсулирован и исключены его критичные повреждения даже при опрокидывании.

На автобусы «СитиРитм» устанавливаются двигатели стандарта «Евро-5» либо EEV: в списке MAN, Cummins и некоторые другие. Шахтная установка мотора позволила максимально эффективно использовать пространство салона. За счет ряда конструктивных решений значительно снижен уровень шума и виб-

рации двигателя. Также доработана система охлаждения силового агрегата, и она исключает возможность перегрева даже при тяжелых условиях эксплуатации. Мотор агрегатирован с одной из лучших в мире автоматической коробкой передач для автобусов ZF Ecolife 6AR, что в совокупности с осью и мостом ZF гарантирует высокую надежность и значительный ресурс агрегатной базы при небольших эксплуатационных затратах.

Есть изменения в подвеске и развесовке кузова. Так, стабилизаторы поперечной устойчивости в передней подвеске улучшили курсовую устойчивость и управляемость автобуса, перераспределение нагрузки

по осям позволило оптимизировать распределение тормозных усилий (и увеличить ресурс тормозных механизмов) и одновременно повысить плавность хода. Из мелочей. Штатный компрессор имеет производительность 700 л/мин (очень достойный показатель). Кроме того, бортовой компьютер с новым программным обеспечением через мультиплексную шину CAN-bus контролирует рабочие параметры всех основных узлов, агрегатов и систем, а также действия водителя. Кстати, в совокупности с оборудованием ГЛОНАСС или GPS/ГЛОНАСС электронное оснащение автобуса позволяет использовать спутниковую диспетчеризацию.



Салон машины сравним с лучшими европейскими автобусами

Подельсь впечатлениями от тестовой поездки. Хотя длительного рейса (или смены за рулем) не получилось, однако для общих впечатлений информации достаточно, тем более есть с чем сравнивать. По уровню комфорта для пассажиров, качеству исполнения и функциональности салона машины сравнима с лучшими европейскими автобусами. Не забыт и водитель. Его рабочее место отличается хорошей эргономикой и достаточным уровнем комфорта. Обзорность, как говорят летчики, 100 на 100. Автоматическая коробка передач в совокупности с эффективной тормозной системой (с ABS и ASR) обеспечивает высокий уровень активной безопасности машины. Использование бортового компьютера с мультиплексной шиной Continental позволяет не только своевременно выявлять отказы и неисправности, но и прогнозировать техническое обслуживание, что в реальной эксплуатации ведет к сокращению простоев техники, а значит, и затрат владельца. Дополнительно отмечу великолепную маневренность автобуса, что очень важно при работе в стесненных городских условиях. И еще, «СитиРитм» 2.0 выгодно отличается высоким уровнем дизайнерской проработки как машины в целом, так и ее отдельных элементов. Все это (включая технические особенности) укладывается в европей-

скую концепцию привлечения пассажиров на общественный транспорт за счет повышения его безопасности и привлекательности, а значит, в Волжском удалось создать машину, имеющую потенциал не только для внутреннего российского рынка.

Касательно продаж. Первые партии 18-метровых машин отправились в Санкт-Петербург и Московскую область. 12-метровые машины вышли на маршруты в Екатеринбурге, а еще 70 будут работать на Олимпиаде в Сочи. В ближайшей перспективе обозначены автобусы длиной 15 и 10 м, а также полунизкопольная 12-метровая бюджетная машина. Разумеется, предусмотрен и газовый автобус.

Ради справедливости отмечу, что хотя автобусный завод «Волжанин» (ГК «Волгabus») является одним из самых инновационных предприятий отрасли, более того, там даже создана собственная конструкторско-дизайнерская школа, но далеко не одиноком в своих достижениях. Так, например, Ликинский автобусный завод в апреле нынешнего года на одной из специализированных выставок показал не менее достойную машину — ЛиАЗ-5292 (полный индекс — 529230) на агрегатах Scania.

Это означает, что российские производители автобусов пусть медленно, но выходят на мировой уровень. Так что, видимо, стоит задуматься о том, как стимулировать перевозчиков на приобретение именно таких образцов российской техники.

Алексей Самойлов

ГРУЗОВИК - ИСТОЧНИК ПРИБЫЛИ

RENAULT TRUCKS DELIVER

НОВАЯ ГАММА
RENAULT TRUCKS



реклама



renault-trucks.ru

Renault Trucks sas компания с капиталом 50 000 000 € - 954 506 077 RCS Лион
Правообладатель фотиллюстраций. © Renault Trucks - 06/2013.



Синхронное падение

— статистика —

Российский рынок коммерческого транспорта переживает глубокую рецессию. В 2012 году он вырос на 9,5%, и этот результат казался крайне скромным по сравнению с впечатляющим показателем 2011-го, когда прирост составил более 50%. Однако по итогам первой половины текущего года динамика и вовсе отрицательная. Цифры, которые приводят в докладисте аналитики, разнятся порой на несколько процентов, но относительно общей тенденции развития рынка разногласий среди них нет: объемы производства и продаж во всех сегментах российского автопрома неуклонно падают.

По подсчетам аналитической и консалтинговой компании «АСМ-холдинг», с января по июль 2013 года совокупный объем оптовых продаж автомобилей всех категорий сократился до 1688,2 тыс. шт., что на 11,5% меньше показателя годичной давности.

После продолжавшегося на протяжении трех лет роста, в результате которого в 2012 году был зафиксирован рыночный рекорд, продажи грузовой техники пошли на убыль. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года объем реализации в сегменте грузовых автомобилей уменьшился на 18% и составил 165,8 тыс. единиц. Более половины от этого числа — 50,5%, или 83,8 тыс. единиц, — пришлось на отечественные модели, 14,9 тыс. единиц (9%) — на иномарки российской сборки, новых и поддержанных грузовиков иностранного производства было продано 62,1 тыс. единиц (37,5%) и 5 тыс. единиц (3%) соответственно.

Что касается марочной структуры рынка, лидером продаж остается продукция Камского автозавода, на долю которой приходится примерно 30% зарегистрированных в ГИБДД грузовиков: по данным агентства «Автостат», с начала года на учет было поставлено 15,6 тыс. новых грузовых машин «КамАЗ», что на 5,3% ниже показателя прошлого года. Второе место по объемам реализованной грузовой техники занимает ГАЗ — 6,2 тыс. шт. (рост +2,3%), а замыкает тройку самых продаваемых марок белорусский бренд МАЗ, которому отдала предпочтение 4,9 тыс.

покупателей, что на 28,2% меньше, чем год назад. На долю этих производителей приходится около половины от общего объема рынка. За ними следуют шведские Scania и Volvo, каждой из которых удалось реализовать по 3,3 тыс. грузовиков (6% рынка). В топе самых продаваемых марок грузовых автомобилей по версии «Эрнст энд Янг» тройка лидеров выглядит несколько иначе: на первой позиции здесь все тот же КамАЗ (с долей продаж в 36%), тогда как вторую занял МАЗ (15%), опередив входящий в группу ГАЗ АЗ «Урал» (12%). Volvo, MAN, ЗИЛ и Scania отвоевали равные доли — по 5% рынка каждый.

Рынок новых крупнотоннажных грузовиков оценивается экспертами в 38,7 тыс. единиц, что почти на 17% меньше, чем год назад. Лидерство здесь традиционно удерживает КамАЗ с долей в 35%, что соответствует 14,2 тыс. единиц (но на 4,4% ниже показателя прошлого года). В сегменте новых легких коммерческих автомобилей с января по июль 2013 года было зарегистрировано 16,2 тыс. единиц, что на 5,3% ниже прошлогоднего показателя. Наилучшие показатели здесь по-прежнему у продукции Горьковского автозавода: ее доля составляет около 40%, что в количественном выражении эквивалентно 6,2 тыс. штук (+2,3%). Вторую и третью позиции в структуре продаж LCV, по данным «Эрнст энд Янг», удерживают УАЗ и «Лада» с 12% и 8% соответственно, на Volkswagen, Ford и Peugeot приходится равные доли в 7%. Всего же, по данным «Эрнст энд Янг», продажи легких коммерческих автомобилей составили более половины (55%) от общего объема реализованной с начала года автотехники.

Спад наблюдается и в сегменте автобусов. За первые семь месяцев текущего года продажи автобусов упали на 17% по отношению к тому же периоду 2012 года, что соответствует в количественном выражении 31,5 тыс. машин, подсчитали в «АСМ-холдинге». Основной объем пришелся на автобусы отечественного производства (20,6 тыс. единиц), на втором месте — автобусы иностранных марок, собранные в России (6,7 тыс. единиц), в сегментах нового и поддержанного импорта было продано 4,1 тыс. единиц и 0,1 тыс. единиц соответственно.

По итогам года, согласно прогнозам «Автостата», наиболее серьезное падение ожидается в сегменте тяже-

лых грузовиков: рынок автомобилей с полной массой свыше 16 тонн может ужаться почти на 20%, до 82–83 тыс. штук. Менее других пострадает сегмент среднетоннажной техники: он сократится всего на 6%, до 34 тыс. машин. Аналитики объясняют это тем, что после высокого уровня продаж — более 43 тыс. новых грузовиков — в 2008 году и глубокого падения в 2009-м этот сегмент так и не смог восстановиться и приблизиться к докризисному уровню продаж.

Однако в минусе не только продажи, но и производство автомобильной техники. По оценке «АСМ-холдинга», суммарный выпуск легковых машин, грузовиков и автобусов в январе—июле текущего года сократился на 3,6% по сравнению с аналогичным периодом 2012-го и составил 1209,7 тыс. единиц. Производство грузовых автомобилей (включая шасси и легкие грузовики) уменьшилось на 6,7%, до 105,6 тыс. единиц, из которых на долю отечественных моделей пришлось 90,7 тыс. штук, на долю «иностранцев» — 14,9 тыс. штук. Автобусов (включая микроавтобусы и вахтовые автобусы на шасси грузовиков) было выпущено 29,1 тыс. единиц, что на 2,6% меньше, чем год назад. При этом количество произведенных отечественных автобусов сократилось на 10,8%, составив 22,4 тыс. штук, а выпуск иностранных марок прирос на 40,6%, до 6,7 тыс. штук. Объем выпуска легких коммерческих автомобилей составил 72,3 тыс. штук.

На основании итогов работы предприятий в январе—июле аналитики «АСМ-холдинга» корректируют в сторону снижения прогноз производства автомобильной техники в России на 2013 год. Текущий расчетный прогноз по грузовым автомобилям — 198 518 единиц (из них иномарок — 30 026 единиц), по автобусам — 56 533 единицы (из них иномарок — 11 823 единицы). При этом прогнозы годового выпуска грузовых автомобилей и автобусов ниже наивысших результатов 2008 года на 21,8% и 15,6% соответственно.

«Российский автопром сейчас загружен лишь на 60% своих возможностей, и в связи с снижением авторынка ждать роста этого показателя пока не приходится», — заключает Сергей Целиков, директор аналитического агентства «Автостат».

Клавдия Щур