

коммерческий транспорт

Воспоминания о будущем

Будущее всегда интересует людей. Любопытно, что ждет нас всех. Особенно в изменчивые времена. На чем будут возить грузы в 2025 году? Ответы на этот вопрос продемонстрировали в рамках выставки IAA-2014 четыре мировых концерна: Daimler AG, Nissan, Iveco и Volkswagen.

— будущее здесь —

Самым футуристичным оказался проект Mercedes Future Truck 2025. По идее им даже управлять необязательно — он все должен делать самостоятельно. Как концепцию автоматизации дорожного движения проект представили пару месяцев назад, а вот на выставке мерседесовские дизайнеры показали, как будет выглядеть грузовик будущего. Понятно, что это концепт-трак, но, в отличие от обычных выставочных экземпляров, здесь космическую облицовку прикрепили на реальный седельный тягач Mercedes Actros MP4, сохранив всю начинку, включая двигатель и трансмиссию.

Кстати, все мировые производители прогнозируют, что основным двигателем для грузовиков в ближайшие 20–25 лет останется дизель. Так, что никакого противоречия здесь нет, но вот дальше начинаются вопросы.

Стого самого момента, как появились двигатели, выполняющие нормы выбросов «Евро-5», радиаторные решетки стали расти в размерах и с появлением двигателей «Евро-6» занимают практически всю фронтальную плоскость современных кабин. А вот мерседесовский концепт в угоду обтекаемости и «цельности образа» вовсе лишился радиаторной решетки. На закономерный вопрос, как будет охлаждаться двигатель, главный дизайнер, доверительно положив руку мне на плечо, сказал: «Он будет охлаждаться».

В интерьере масса находок — так, нижняя кровать, как и пассажирское кресло, упразднены, на их месте расположилась оттоманка для отдыха водителя. Единственное спальное место — на складной кровати над водителем креслом. Так действительно просторнее, и это тем более заметно, что каркас кабины Gigaspace остался без изменений.

Рабочее место водителя тоже весьма интересно: после того как водитель активирует автопилот, само кресло поворачивается на 45 градусов, для того чтобы можно было комфортно вытянуть ноги, чтобы водитель мог взять в руки планшет и делить свое внимание между социальными сетями и дорожной обстановкой. Правда, даже если он заметит нештатную ситуацию, быстро отреагировать не получится: надо еще кресло на место вернуть, чтобы нормально дотянуться до руля и педалей.

Приборную панель и центральную консоль заменили тремя мониторами (один из которых съемный), вместо зеркал мониторы на передних стойках, а камеры на месте боковых зеркал. Вот действительно полезное новшество, ведь огромные зеркала современных грузовиков закрывают большой угол обзора.

Что же касается внешнего вида, то он вызывает массу споров — мне же он, например, напоминает американские тепловозы середины 50-х годов прошлого века: такая же звезда во лбу и узкая смотровая щель над ней.

Volkswagen NFZ в нынешнем году празднует 30-летие своей модели VW Transporter T2 Tristar. Это полноприводный пикап с двигателем в заднем свесе, сделанный из микроавтобуса. Идея интересна с точки зрения рационального использования пространства. Правда, из-за того, что двигатель размещался сзади, кузов получился весьма неглубоким.

Концепт, показанный в Ганновере, также называется Volkswagen Tristar и построен по тому же принципу. Взяли обычный VW Transporter T5, срезапи с задней части крышу, укоротили кузов, оставив полторную кабину. Интерьер, как и положено концепту, переработан полностью. Приборная панель стала электронной, но взаимное расположение агрегатов и даже рукоятка селектора КП и руль остались без изменений. Главный акцент сделан на 20-дюймовый планшет, расположенный справа от водителя, стандартные возможности компьютерного планшета расширены за счет возможности проводить видеоконференции. Все это здорово, и разработчики уверяют, что этот пикап максимально приспособлен для работы в любых условиях, но зачем пикапу 20-дюймовый планшет и почему нельзя обойтись стандартным, не очень понятно.

Правда, если у прародителя кабина было двухрядной и в ней можно было передвигаться влптером, то новичок рассчитан на перевозку двоих, место позади водителя и пе-



Mercedes Future Truck 2025 не требует управления — он все делает самостоятельно



Новый концепт Nissan - электрическая пассажирская версия развозного фургона с названием e-NV200

реднего пассажира — багажник, а под полом расположился выдвижной ящик для резиновых сапог и грязной спецодежды.

Несмотря на то что двигатель у VW Transporter T5 спереди, кузов нового Tristar тоже оказался неглубоким, но с секретом: в том месте, где у прародителя был мотор, у концепта еще один выдвижной ящик для планшетевого инструмента и запасного колеса. Интересно, что для удобства погрузки/разгрузки из двигателя на переднюю ось, а вал отбора мощности через электромеханическую муфту приводит заднюю. Понижающей передачи нет.

Дорожный просвет увеличили на 30 мм и теперь он достиг 212 мм. Плюс обули Tristar в высокопрофильную грязевую резину. Доминантой дизайна экстерьера стала граненая LED-светотехника, в сочетании с внедорожной резиной и обилием острых углов вполне мирный VW Transporter T5 обрел грозные черты настоящего «проходимца».

Фольксвагеновцы опубликовали даже технические характеристики своего пикапа. Мощность двухлитрового дизеля под-

няли до 203 л. с., крутящий момент — до 450 Нм. Максимальная скорость — 185 км/ч, разгон — 0–100 км/ч за 10 с.

Все это намекает на то, что машина не просто отвлеченная идея, а вполне готовый ходовой прототип и при известном интересе потенциальных клиентов вполне способна встать на конвейер.

Iveco Vision — визуальное воплощение идеи транспорта с нулевым выбросом из недалекого будущего. Шасси с агрегатами было показано еще в 2012 году, а теперь построили и кузов. В его специфических формах без труда угадывается дизайнерский эскиз серийного Iveco Daily, получившего в текущем году престижную награду «Европейский фургон-2015». Судя по огромным 22-дюймовым пенопластовым дискам и буфорским колесам, это выставочный полноразмерный макет, хотя ничего революционного в его шасси нет. Это последовательный гибрид, экономичный моторчик внутреннего сгорания подзаряжает батарею, а колеса приводятся с помощью электродвигателей. Машина может некоторое время передвигаться и на чисто электрической тяге, используя энергию аккумулятора. Никаких данных не сообщается, но по предположению разработчиков, в городе машина должна ездить только на электричестве, а на шоссе будет включаться ДВС — таким образом они надеются свести выбросы в городской черте до нуля, а за городом снизить на 25% и на четверть уменьшить расход топлива.



В специфических формах Iveco Vision угадывается дизайнерский эскиз серийного Iveco Daily



VW Transporter T2 Tristar интересен с точки зрения рационального использования пространства

Новый кузов гораздо интереснее. Здесь всего две двери, боковая и задняя. Через боковую, как в междугородных автобусах, водитель попадает на свое рабочее место. Оно весьма неординарно. Водительское сиденье крепится к задней стенке и снабжено собственным амортизатором (на выставочном экземпляре он был от подвески горного велосипеда), вместо руля — штурвал (прямая отсылка к дизайнерским идеям 50-х годов прошлого века), лопасти подрулевых переключателей и электронная приборная панель плюс многоцелевой съемный планшет, без которого не обойтись в современном концепт-ване.

Вид с рабочего места открывается фантастический: ажурные передние стойки практически незаметны с места водителя, за обзор назад отвечает камера заднего вида, изображение с которой проецируется на панорамном экране в верхней части лобового стекла. Немного смущает гладкий пластик, из которого это все сделано, но он вряд ли доберется до серийных машин.

Но и это еще не все! Самое интересное — система погрузки. При загрузке через заднюю дверь система датчиков определяет габариты, вес и характер груза и в зависимости от этого и от логистики перевозок указывает место его оптимального размещения. Вот это действительно полезная функция, и она реально сможет помочь перевозчикам, когда доберется до конвейера.

Компания Nissan — мировой лидер по внедрению электромобилей и не собира-

ется уступать в этом амплуа никому. Новый концепт, показанный на IAA-2014, — это электрическая пассажирская версия развозного фургона Nissan с оригинальным названием e-NV200. Максимальная скорость — 120 км/ч, заявленный запас хода — 170 км. В реальности все, разумеется, прозаичнее. Да, у машины неплохие ходовые качества, а электрическая версия оказалась даже легче бензиновой на 70 кг. Но реальный запас хода — около 100 км. Сейчас машины собираются в Испании на ниссановском заводе под Барселоной, и их пытаются продвигать как городские развозные фургончики, а с появлением пассажирской версии — и как такси. Этому способствует и невысокая цена. Фургон в Испании можно купить за €13 665 плюс ежемесячно от €73 за аренду батареи в зависимости от пробега или €18 550 однократно. Это дешевле, чем у конкурентов, но вот устроит ли таксистов такой запас хода?

Победному ходу электромобилей по планете мешает скромный запас хода, и все с надеждой смотрят на Китай, самого массового производителя аккумуляторов, и ждут технологического прорыва в этой области.

Как вы уже заметили, все концепты, показанные в Ганновере (кроме предсерийного Nissan e-NV200), в той или иной степени проповедают идеи ретрофутуризма. Что это? Кризис жанра или воспоминания о будущем?

Максим Сергеев

прямая речь

Как вам в нынешней ситуации работаетесь?

Владимир Добровольский, заместитель генерального директора Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК):

— В текущем году бизнес ГТЛК развивается в основном в тренде российского лизинга. Мы прогнозировали такую ситуацию и готовы к ней. Дело не в уменьшении заявок от желающих взять технику в лизинг. Проблема в ухудшении качества клиентов и рисках роста дебиторской задолженности от подобных сделок, которые мы не готовы на себя брать. ГТЛК всегда тщательно подходила к оценке рисков, но сегодня проверка сделок, клиен-

тов вышла на первое место. Мы вынуждены оценивать компании и с той точки зрения, как повлияли на их бизнес санкции Запада, текущая экономическая ситуация. Если говорить о влиянии санкций на отечественный рынок лизинга, то пока оно не очень заметно. В то же время санкции создали неопределенность на рынке. Западные поставщики не могут до конца определиться, какую продукцию они могут поставлять в Россию, а какую — уже нет. Нет понимания того, что будет даже в краткосрочной перспективе. В настоящее время рынок просто пытается адаптироваться к новым реалиям.

Михаил Семенихин, глава марки «Volkswagen Коммерческие автомобили»: — Ни для кого не новость, что в последнее время наблюдается падение автомобильного рынка, а рынок коммерческих автомобилей реагирует на любые изменения в экономике раньше и резче легковых.

Еще в 2012 году рынок не показал никакого роста — это был первый сигнал о том,

что не все здорово. В 2013-м, когда легкая стагнация на рынке легковых автомобилей только намечалась, рынок коммерческих авто упал на 9%, а в 2014-м уже на 16%. Для нас это было вполне прогнозируемое развитие событий. В конечном счете важно не то, что происходит на рынке, важнее, как ты к этому готов. Мы готовы.

На сегодняшний день на российском рынке марка «Volkswagen Коммерческие автомобили» с учетом всех автомобилей, которые мы поставляем, включая пикапы и премиальные минивэны, уже не первый год занимает первое место среди иностранных производителей коммерческих автомобилей. Среди всех марок мы занимаем третье место — опережают нас только отечественные производители. И в этом большую роль играет ценовой фактор.

Наши автомобили высокотехнологичны, у нас самый богатый в сегменте модельный ряд и его неисчислимое количество модификаций — именно в этом наше конкурентное преимущество. Сейчас повсеместно

стоит вопрос о влиянии санкций на продажи. Мы уверены, что клиенты, будь то государственная организация или частное лицо, и дальше будут выбирать нас: мы предлагаем готовые решения, среди которых каждый сможет найти продукт, соответствующий именно его потребностям, включая специальные версии. Наши клиенты умеют считать деньги и ценят нас за разумную стоимость владения, которая в долгосрочной перспективе приносит им ощутимую выгоду. А также за специальные поддерживающие кредитные, лизинговые и страховые программы, которые мы разрабатываем совместно с Volkswagen Finance, поэтому санкций мы не боимся.

В нынешнем году у нас не было новинок, зато в следующем будет сразу две, что, безусловно, усилит наши позиции: новое поколение модели Caddy, а также смена модельный группы T5 — ей на смену приходит новая T6. Уже сейчас мы налаживаем все процессы на производстве в Ганновере, и наша основная задача на ближайшие два года —

это расширение полноценной представленности нового модельного ряда группы T6 в Российской Федерации.

Сорен Хезе, вице-президент «Мерседес-Бенц РУС»:

— В прошлом малотоннажные автомобили были исключительно рабочими лошадками. Но времена меняются. И малотоннажники сегодня стали синонимом надежных, безопасных и экономичных транспортных средств. В наше время перед автопроизводителями встает непростая задача — создание малотоннажного автомобиля с большим количеством опций для индивидуальных нужд бизнеса и облегчения работы водителей. Современный водитель сосредоточен на своей работе, и многочисленные системы помощи способствуют этому. Для владельцев бизнеса, с другой стороны, всегда есть выбор в ценовом диапазоне и грузоподъемности.

С выходом каждого нового малотоннажного автомобиля Mercedes-Benz привносит в сегмент технологические инновации. На вы-

ставке IAA в Ганновере мы представим новый Vito — автомобиль с высокой грузоподъемностью, низкой стоимостью владения и исключительной безопасностью. Вместе с не менее технологичным Sprinter это наиболее инновационные малотоннажники в своих сегментах. С грузоподъемностью до 1369 кг он лидер в своем классе. Это также первый автомобиль сегмента, доступный с тремя вариантами привода — задним, полным, а теперь и передним. Последний сделал новый Vito очень легким и даже при незначительной загрузке автомобиль демонстрирует неоспоримое преимущество в тяговом усилии. Его стоимость также несомненный повод для гордости. Будь то коробка передач, оптимизированный на трение задний мост, электромеханическое рулевое управление или вспомогательные агрегаты — инженеры Mercedes-Benz возвели новый Vito до уровня высочайшей экономичности. С новыми системами помощи водителю этот автомобиль устанавливает новые более высокие стандарты в сегменте среднеразмерных малотоннажных автомобилей.