

# КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

## Ибериец с ромбом

Полку грузовиков Renault серии D пришло. Линейку развозных машин дополнила модель D Cab 2 m, при ближайшем рассмотрении оказавшаяся перелицованным Nissan Atleon.



Интерьер кабины по-азиатски рассчитан на трех человек, просторно. Кроме того, спинку среднего кресла можно сложить, превратив в удобный столик. Автомобиль представлен в четырех исполнениях по полной массе: 3,5, 5, 6, 6,5 и 7,5 тонны (в составе автопоезда до 11 тонн). Последняя, тяжелая версия, грузоподъемность которой достигает 4625 кг, отличается от остальных усиленной рамой (ее лонжероны на 2 мм толще), колесами с посадочным диаметром 17,5 дюйма вместо 16, не гидравлическим, а пневматическим приводом тормозов. Кроме того, в качестве опции для нее можно заказать автоматизированную КПП ZF Optitronic, тогда как «легковесы» комплектуются исключительно механическими шестиступенчатыми коробками передач той же марки ZF.

Двигатель у D Cab 2 m один-единственный — четырехцилиндровый DT13 объемом 3 л в версии «Евро-6», но в двух настройках по мощности — 150 л. с. (350 Нм) и 180 л. с. (540 Нм), последний с двумя турбинами. Причем на пик крутящего момента он выходит уже на 1200 об/мин. Помимо прочего европеизированный «японец» может похвастаться и обилием колесных баз. У него их насчитывается пять — от 2800 до 4300 мм. Соответственно, длина кузова может варьироваться от 2900 до 6400 мм.

ваня двери составляет 70°. В кабине, рассчитанной на трех человек, просторно. Кроме того, спинку среднего кресла можно сложить, превратив в удобный столик. Автомобиль представлен в четырех исполнениях по полной массе: 3,5, 5, 6, 6,5 и 7,5 тонны (в составе автопоезда до 11 тонн). Последняя, тяжелая версия, грузоподъемность которой достигает 4625 кг, отличается от остальных усиленной рамой (ее лонжероны на 2 мм толще), колесами с посадочным диаметром 17,5 дюйма вместо 16, не гидравлическим, а пневматическим приводом тормозов. Кроме того, в качестве опции для нее можно заказать автоматизированную КПП ZF Optitronic, тогда как «легковесы» комплектуются исключительно механическими шестиступенчатыми коробками передач той же марки ZF.

Помимо Maxity и D Cab 2 m в развозной гамме Renault Trucks значится еще один нечистокровный француз. Под определение бедж-инжиниринга он вряд ли подпадает, но и к полностью оригинальной конструкции его не отнесешь. Речь о коммунальном автомобиле D Access (18–26 тонн) с низкой кабиной автобусного типа. Это плод совместного творчества с английской компанией Dennis Eagle. Ранее в модельном ряду Renault Trucks тоже был «коммунальщик» под названием Puncher. Но тогда как француз сотрудничали с фирмой PVI — отделением Ponticelli, известного в Западной Европе изготовителя шасси для коммунальных машин.

Таким образом, нынешняя развозная гамма Renault Trucks насчитывает по меньшей мере семь основных моделей, включая тяжелые версии Master. Что касается номенклатуры, то тягаться в этом с ней под силу лишь Daimler AG. Недаром глава французской компании Брюно Блен рисует радужные перспективы, рассчитывая вдвое увеличить объемы выпуска автомобилей серии D в ближайшие десять лет.

**Александр Солнцев,**  
главный редактор журнала «Комтранс»

### — тест-драйв —

Не берусь гадать, какая часть астрономического бюджета в €2 млрд, затраченная группой Volvo в лице Renault Trucks на разработку и поставку на производство грузовиков нового поколения, пришлась на долю машин развозной гаммы. Сдается, однако, что далеко не самая большая с учетом того, что для потомков Premium Distribution и Midlum даже не стали заморачиваться разработкой новой кабины, как, напри-

мер, для дальнобойной серии T или строительной K. Сгодилась и старая с незначительным рестайлингом. Более того, французы, как известно, не брезгают и бедж-инжинирингом. В развозной гамме сохранился Renault Maxity (полная масса 2,8–4,5 тонны), он же Nissan Cabstar только с фирменным ромбом на передке. Намедни к нему примкнул и Nissan Atleon (3,5–7,5 тонны), получивший в новой семье неказистое имя D Cab 2 m. Безликий буквенно-цифровой индекс расшифровывается следующим образом: D — развоз-

ное семейство, а под двойкой зашифрована ширина кабины, равная 2 м, а точнее, 2090 мм у версий полной массой до 6,5 тонны и 2243 мм у 7,5-тонного автомобиля. Родословная что у Maxity, что у D Cab 2, довольно запутанная. По конструкции вроде бы типичные «азиаты» с архаичными пресс-масленками для шприцевания шкворней, потому как разрабатывались в Японии, но выпускаются в Испании на заводе Nissan Vehiculos Industriales S. A. в Авиле, а подданство нынче имеют французское. Попутно надо отметить,

Под именем Renault D Cab 2 m скрывается хорошо известный Nissan Atleon родом из испанской Авилы

что обе машинки отменно рулятся, а такого чуткого и легкого привода рычага коробки передач ZF, как на D Cab 2, я и вовсе не припомню. Впрочем, это далеко не единственное его достоинство.

D Cab 2 m — классическая развозная машина с удобным входом/выходом. В зависимости от версии высота ступеньки при входе в кабину колеблется от 420 до 450 мм, а угол откры-

## MAN Lion's City GL CNG получил награду «Автобус года-2015»

### — конкурс —

**Экологически чистый, мощный и экономичный — так можно охарактеризовать автобус MAN Lion's City GL CNG. Он поразил корреспондентов европейских отраслевых изданий — членов жюри ежегодного конкурса Bus Euro Test. 18,75-метровый сочлененный автобус на сжатом природном газе уверенно обошел конкурентов, завоевав звание «Автобус года-2015». Вручение награды состоялось в сентябре на ежегодной выставке-ярмарке коммерческого автотранспорта IAA в Ганновере.**

Примененный в автобусах MAN Lion's City GL CNG двигатель на сжатом природном газе, соответствующий экологическому стандарту «Евро-6», является экологически безопасным решением для общественного транспорта и обладает чрезвычайно низким уровнем вредных выбросов. В случае заправки биогазом сочлененный автобус имеет практически нейтральный уровень эмиссии углерода и по уровню выбросов сопоставим с полностью электрическими транспортными средствами. Даже без использования биогаза выбросы CO<sub>2</sub> снижаются приблизительно на 17% по сравнению с транспортными средствами, оснащенными дизельными двигателями.

Природный газ является не только устойчивым источником энергии, но и экономически выгодным решением

ем. Благодаря значительному уменьшению расходов на топливо автобус MAN Lion's City GL CNG на протяжении десяти лет позволит сэкономить приблизительно 15% от стоимости своего жизненного цикла в сравнении с автобусами того же модельного ряда, имеющими дизельные двигатели.

Лидерские позиции MAN в этом секторе рынка опираются на многолетний опыт разработки и эксплуатации автобусов, работающих на природном газе. В партнерстве с компанией erdgas mobil GmbH концерн MAN удалось достичь значительных успехов в увеличении парка автобусов, работающих на природном газе, наряду с поддержкой дальнейшего развития топливной инфраструктуры для всей отрасли перевозок с использованием природного газа.

MAN предлагает не только надежные технологии, но и располагает профессиональными и опытными кадрами для обслуживания и ремонта газовых систем высокого давления. По запросу заказчика могут быть организованы учебные курсы для квалифицированной передачи знаний MAN штатному обслуживающему персоналу заказчика или его подрядной сервисной организации. Для автобусов на природном газе гарантируется доступность запасных частей в мировом масштабе. Все это обеспечивает бесперебойную эксплуатацию техники MAN.

Дизайн интерьера оптимизирован под пассажиропоток и обеспечивает повышенный комфорт. Концепция автобуса Lion's City GL CNG, разработанная для внутриго-

родских маршрутов с повышенным пассажиропотоком, сыграла немаловажную роль в укреплении позиций претендента на звание «Автобус года-2015». Салон сочлененного автобуса длиной 18,75 м вмещает до 142 пассажиров и имеет пять дверей двойной ширины — это единственный пятидверный автобус на рынке. Такие новшества позволяют оптимизировать пассажиропоток и сократить время простоя на остановках. Автобус также оснащен тремя складными сиденьями, которыми можно управлять из кабины, увеличивая число стоячих мест при большом наплыве пассажиров. Валидаторы билетов способны сканировать электронные билеты, куленные с помощью смартфона. Автобус позволяет пассажирам выходить в интернет через точки доступа Wi-Fi, а каждый монитор в салоне можно запрограммировать по отдельности.

Высококачественная отделка салона и инновационное освещение впечатляют пассажиров: полупрозрачная «гармошка», стеклянные люки на крыше и полосы светодиодной подсветки (на энергосберегающих светодиодах) создают энергоэффективную, однородную и приятную атмосферу. Светодиодное освещение позволяет уменьшить энергопотребление, а значит, требуется меньшая мощность генератора. Свой вклад в энергосбережение вносят также фары с дневными ходовыми огнями на светодиодах и задние фонари, выполненные по светодиодной технологии.

**Федор Мельников**

## Грузовой автомобиль Renault Trucks серии T получил титул «Международный грузовик года-2015»

### — конкурс —

**23 сентября в рамках пресс-дней крупнейшей выставки коммерческого транспорта IAA-2014 в немецком Ганновере состоялась церемония вручения самой престижной премии «Международный грузовик года-2015». По итогам голосования 25 главных редакторов авторитетных европейских отраслевых журналов председатель жюри Джаненрико Гриффини вручил главный приз президенту Renault Trucks Брюно Блену.**

Победителем голосования стал грузовой автомобиль Renault Trucks магистральной серии T, набравший 129 очков, что на 48 очков больше, чем у ближайшего преследователя. Пяты 25 самых авторитетных европейских изданий, освещающих тематику коммерческого транспорта и грузоперевозок, сошлись

во мнении, что именно флагманская T-серия стала наиболее ярким прорывом в отрасли.

При отборе и оценке грузовых автомобилей — претендентов на премию «Международный грузовик года» жюри обращало внимание на ряд важнейших критериев, таких как технологические инновации, комфорт, безопасность, ездовые характеристики, топливная экономичность, экологические параметры и суммарная стоимость владения грузовым автомобилем. Члены жюри особенно отметили выдающиеся преобразования в области аэродинамики новой серии Renault Trucks, а также высочайший уровень комфорта для водителя как во время работы, так и в часы отдыха.

«Грузовые автомобили Renault Trucks серии T сочетают в себе лучшие черты предыдущего модельного ряда с привнесенными технологическими новшествами последнего поколения. — отметил на церемонии вру-

чения премии глава жюри. — Благодаря этому мир стал свидетелем одной из самых запоминающихся премьер в отрасли коммерческого транспорта за последние годы».

Брюно Блен не скрывал своего восторга: «Я горд и счастлив получить эту награду и спешу разделить радость со всеми специалистами Renault Trucks, которые внесли огромный вклад в рождение нового модельного ряда, включая наши магистральные флагманы серии T. И я уверен, что этот успех в полной мере оценят наши клиенты, приобретающие продукцию Renault Trucks во всем мире. Чуть больше года назад, с выводом на рынок новой гаммы, мы открыли новую эру Renault Trucks. И этот приз, на мой взгляд, как нельзя лучше символизирует признание неповторимой идентичности грузовых автомобилей Renault Trucks со стороны авторитетного журналистского сообщества».

**Федор Мельников**

## Unimog U400: универсальная техника для коммунальных работ любой сложности

### — дебют —

**В июле со сборочного конвейера производственной площадки «Мерседес-Бенц Тракс Восток» в Набережных Челнах сошел первый Mercedes-Benz Unimog российский сборки. Первым собранным в России специальным автомобилем стал Unimog на базе U400 для коммунальных работ.**

Сборка крупноузловым методом из оригинального машинокомплекта, поставленного напрямую из Германии с завода «Верт», проходила под контролем немецких специалистов. Качество готового автомобиля полностью соответствует стандартам Mercedes-Benz. «Рождение первого российского Unimog свидетельствует о высоких технических возможностях производственной площадки и профессионализме рабочих, — говорит директор завода «Мерседес-Бенц Тракс Восток» Аксель Бензе. — Производственная площадка «Мерседес-Бенц Тракс Восток» в Набережных Челнах, уже признанная лучшим заводом Mercedes-Benz в мире из всех осуществляющих сборку крупноузловым методом, достигла новой вершины. Unimog, собранный в Набережных Челнах, на 100% отвечает требованиям качества Mercedes-Benz».

Unimog U400 с бортовой быстросъемной алюминиевой платформой является воплощением универсальности спецтехники для выполнения городских коммунальных работ различной сложности. Полный привод с колесной формулой 4x4 и колесной базой 3060 мм, двигатель стандарта «Евро-3» в 231 л. с. с крутящим моментом 810 Нм, гидравлическая система для подключения навесного оборудования, малогабаритность и легкость в управлении — Unimog является ультрасовременным, высокотехнологичным средством для работы в любых условиях.

Шестицилиндровый дизельный двигатель Mercedes-Benz OM 906LA с электронным регулированием системы впрыска топлива, турбонагнетателем и интеркулером является не только мощным, но и экологически чистым за счет низкого уровня выбросов вредных веществ.

Полностью синхронизированная реверсивная коробка передач с восемью передачами для движения вперед и шестью передачами заднего хода обеспечивает легкую смену направления движения. Коробка передач Telligent легко переключается за счет возможности предварительного выбора передачи и автоматического определения последующей, что способствует сохранности двигателя, сцепления коробки передач и силовой линии в целом.

Мосты в виде portalной балки с передаточным отношением i=6,38 обладают высоким дорожным просветом при низком цен-

тре тяжести автомобиля. Благодаря мостам с трехрычажной подвеской, интегрированным стабилизатором, винтовым пружинам с прогрессивной характеристикой упругости, а также телескопическим амортизаторам достигаются невероятно стабильные динамические свойства автомобиля.

Unimog U400 обладает внушительным списком дополнительного оборудования, например передняя панель для крепления навесного оборудования, охладитель масла в трансмиссии, двухконтурная гидросистема с четырьмя распределительными элементами для подключения навесного оборудования, механизмы отбора мощности и др.

Unimog также отличает откидывающаяся не подверженная коррозии кабина. Ровный пол и свободное пространство делают пребывание в кабине максимально комфортным. Внутри кабина оборудована системой отопления и вентиляции, пылеулавливающим фильтром и выключателем циркуляции воздуха, а также системой использования остаточного тепла двигателя.

На базе Unimog U400 возможно использование различного навесного оборудования для летнего и зимнего содержания дорог и тротуаров: снежные отвалы, фрезерно-торное оборудование, распределитель реагентов, поливомоечное и косильное оборудование, подметально-вакуумная установка, краны-манипуляторы и т. д. Одним из выгодных отличий Unimog от других коммунальных машин является возможность установки оборудования, созданного специально для использования на Unimog. Целый ряд производителей, являющихся партнерами Mercedes-Benz, предоставляет быстросъемное оборудование, которое легко установить, избежав технических несоответствий и дополнительных затрат.

В ближайшие планы компании «Мерседес-Бенц Тракс Восток» входит также производство и других моделей Unimog. Среди одобренных для использования в России: Unimog U400 с комбинированным ходом (для работ на железной дороге и дорогах общего пользования) и U4000 с полным приводом и грузоподъемностью до 10 тонн. Директор департамента продаж и маркетинга «Мерседес-Бенц Тракс Восток» Константин Когогин: «До настоящего момента в России продукту Mercedes-Benz Unimog уделялось недостаточно мало внимания. В Европе эта техника занимает лидирующие позиции, и на нашем рынке мы хотим достичь похожих результатов. Начало сборки спецтехники в Набережных Челнах является для нас знаменательным событием, благодаря которому мы надеемся ускорить реализацию наших намерений о продвижении Unimog на российский рынок — одной из самых приоритетных целей «Мерседес-Бенц Тракс Восток»».

**Федор Мельников**