

коммерческий транспорт

Теневая экономика

Успех автобусу на базе нового семейства «ГАЗели Next» был обеспечен заранее. И все прогнозы подтвердились. Несмотря на то что официальной премьеры не было, автобус уже производится, и спрос на него такой, что мощностей завода в Нижнем Новгороде не хватает.

— тест-драйв —

20-летие «ГАЗели». Да-да, первые «ГАЗели» появились в 1994 году, а фургоны и микроавтобусы на их базе — двумя годами позже. За это время желтые маршрутки стали привычными деталями пейзажа России. Понятно, что смена поколений была просто необходима. Но...

Новые экономические реалии привели к тому, что собственное производство автобусов на ГАЗе могло и вовсе закрыться. В частности, этому способствовал запуск производства позапрошлого поколения Mercedes Sprinter Classic. Выпуск автобусов занимает далеко не первое место среди всей продуктовой линейки ГАЗа, и когда стало понятно, что Sprinter Classic будут собирать в Нижнем Новгороде, и были опасения, что автобус на базе «ГАЗели Next» не выдержит конкуренции, газовцы заявляли о возможности сворачивания программы собственных автобусов.

Опасения оказались напрасны. Однако новый автобус получился очень необычным для России. У нас привыкли микроавтобусы этого класса строить из цельнометаллических фургонов, а газовский микроавтобус оказался каркасно-панельным. До сих пор по этой технологии в России делали только большие и средние автобусы. Однако во всем мире каркасно-панельные малотоннажники неплохо себя зарекомендовали.

Каркас газовского автобуса сделан из труб прямоугольного сечения с использованием рамы и передней части стандартной «ГАЗели Next». Панели боковины стальные, а рамка лобового стекла, передние крылья, задняя маска и крыша из пластика.

Все 18 пассажирских сидений располагаются лицом по ходу движения и оборудованы ремнями безопасности. Высота пассажирского салона — 190 см, и это уже позволит большинству пассажиров выпрямиться в полный рост, а не передвигаться по салону пригибаясь, чем грешило предыдущее поколение маршруток «ГАЗель».



Зель». Расстояния между сиденьями соответствуют всем требованиям ЕЭК ООН и нашим ГОСТам. С одной стороны, это хорошо, но, откровенно говоря, меня это не очень радует: я со своими вполне средними 180 см роста в большинстве маршруток упираюсь коленями в спинку переднего кресла, и здесь то же самое.

Водитель отделен от пассажиров трубчатой перегородкой, и в отличие от большинства конкурентов, где пассажиры размещаются на переднем сиденье, его никто не будет отвлекать от вождения.

С точки зрения водителя рабочее место очень мало отличается от такового в обычной «ГАЗели Next». Те же приборы, тот же руль, тот же рычаг переключения передач. Несомненно, что усядется здесь парень даже самых внушительных размеров (еще бы, с таким запасом пространства), но куда важнее, что посадка стала гораздо удобнее, чем в машине предыдущего поколения. Здесь все вполне сравнимо с автобусами куда более именитых конкурентов.

Единственное, что выбивается из общемировых тенденций, — наполь-



ный рычаг механической коробки передач, но и это не навсегда: год назад газовцы уже представили джойстиковый привод коробки, но когда он встанет на конвейер — не очень понятно, да и работ по переделке интерьера будет немало: на сегодняшней передней панели просто нет места для его размещения.

В салоне три отопителя, а для вентиляции служат люк в крыше и открывающиеся форточки.

Попаст в салон можно через поворотную переднюю дверь с электромеханическим приводом. Естественно, есть и аварийная дверь, она расположена в задней части салона по правому борту. Такое расположение более выгодно с точки зрения безопасности, в аварийной ситуации пассажиры, покидая салон, попадают на тротуар, а не на проезжую часть.

Внешне автобус выглядит интересно, хотя вид у него не самый современный: такие формы были в моде около десяти лет назад. Однако на скорость и эксплуатационные качества это не влияет.

А вот то, что действительно влияет на эксплуатацию, безопасность и скорость, постарались максимально улучшить. Автобус получил усиленную коробку передач, теперь она способна передавать крутящий момент до 330 Нм. Также усилили ведущий мост и тормоза. Естественно, пассажирский автобус оснащается обязательной в России системой АБС. Но все это более или менее ожидаемо, а вот новая подвеска — это действительно предмет гордости газовских конструкторов.

Впервые на газовских автобусах применена передняя независимая

подвеска со стабилизатором поперечной устойчивости. Это обещает небывалый уровень комфорта, а речное рулевое управление позволяет говорить об управляемости без скидок на «сделано в России».

Задняя подвеска осталась рессорной, но ее характеристики пересмотрены с учетом того, что в салоне будут живые пассажиры.

Пробираемся на водительское кресло, поворачиваем ключ, запускаем дизельный Cummins объемом 2,8 л. Попутно выясняется, что над вибро- и шумоизоляцией изрядно поработали. В этом заслуга и новых материалов, и качественной сборки. Выжимаем сцепление и плавно трогаемся с места.

Кстати, у разработчиков горьковского автозавода получилась весьма компактная модель, длина — чуть больше 6 м, для 18-местного автобуса это совсем неплохо. Маневрировать помогают большие зеркала. Выбравшись со стоянки, выходим на оперативный простор многокилометровых пробок современного мегаполиса. Выделенные полосы, так ненавидимые водителями-частниками, — это безусловное благо для пассажиров отечественного транспорта: скорость возрастает многократно, и уже можно планировать время прибытия.

Автобус ведет себя вполне ожидаемо и адекватно, отличий от более именитых соперников ничтожно мало. С учетом среды его обитания все на вполне современном уровне.

Впечатляет? И это я еще не выложил главный козырь — цены. Даже самый близкий конкурент стоит в полтора раза дороже. Цены на городской автобус-маршрутку начинаются с отметки 950 тыс. руб. Конкуренты за эти деньги предлагают только цельнометаллический фургон, переоборудование которого легко поднимает цену до отметки 1350 тыс. руб.

Но и это еще не все. Сейчас, пока действует программа утилизации, можно приехать на убойной в хлам «ГАЗели» лохматого года выпуска, сдать ее в утиль и получить 300 тыс. руб. на покупку нового автобуса. Как вам такое предложение?

Неудивительно, что в АвтоГАЗе заказы на новый автобус на базе «ГАЗели Next» расписаны на месяцы вперед.

Максим Сергеев

Четверть цены

— городской перевозчик —

Полноприводные пикапы пришли в европейскую культуру из США. И если сначала в России пикап воспринимался как бюджетная альтернатива внедорожникам, то сейчас их покупают и используют по прямому назначению операторы мобильной связи и предприятия нефтегазового комплекса, и список профессий пикапов стремительно растет. Один из самых серьезных претендентов — VW Amarok.

Впервые VW Amarok Canyon показали широкой публике на выставке IAA-2012 в Ганновере. А в нынешнем году машина добралась и до России. И хотя это просто модификация знакомого Amarok, маркетологи концерна VW NFZ позиционируют Canyon как самостоятельную модель.

Он безусловно эффектный! Фирменный кирпично-оранжевый металл выгодно подчеркивает рубленую архитектуру кузова. Брутальности добавляют и высокопрофильные колеса с агрессивным рисунком протектора и маркировкой А/Т (All Terrain) на эксклюзивных 17-дюймовых дисках Rosa. Плюс галогеновая люстра на крыше и двойные черные дуги. Получился цельный, агрессивный, мужской пикап Volkswagen Amarok Canyon.

2,5 тыс. км по самым разным дорогам убедили меня в том, что Canyon действительно отличается от своих собратьев.

С внешностью все понятно — она вызывает только положительные эмоции, поднятые пальцы соседей по потоку и приветственное подмигивание фарами от остальных владельцев VW Amarok.

Забираемся внутрь и оказываемся в двухцветном кожаном салоне. Сочетание светлой и темной кожи на сиденьях пикапа достоинство сомнительное, но смотрится эффектно.

С эргономикой у концерна Volkswagen AG все в порядке уже пару десятилетий, и спешившие Canyon это только подчеркивает. Не знаю, с чем это связано, но субъективно кожаные сиденья Amarok и правда кажутся более правильно сфокусированными и комфортными, чем обычные с тканевой обивкой. И это притом, что сама я к кожаным сиденьям более чем равнодушен.

Привычный всефольксвагеновский трехспицевый multifunctional руль общит великолепной тонкой кожей и отделан оранжевой прострочкой. Диапазон механических регулировок удовлетворит водителя любой комплекции.

Двухцветная передняя панель на любителя — мне сочетание черного пластика с ко-



ричевыми ободками дефлекторов обдува кажется надуманным, тем более что пластик все равно остался жестким. Плюсы такого решения очевидны: жесткий пластик легче мыть.

Щиток приборов хорош, читается при любом освещении. Минус тот же, что и был, — отсутствие указателя температуры двигателя — в наших широтах зимой его очень не хватает.

Селектор восьмидиапазонного автомата — дизайнерская находка, очень хорошо ложится в руку, и промахнуться мимо нужного положения сложно.

Любителей пользоваться в дороге электронными гаджетами порадуют три розетки на 12 В.

Перебираемся назад. Запаса по коленям человеку среднего роста хватит, даже если впереди будет сидеть двухметровый баскетболист. И по ширине пространства достаточно — трое не худых мужиков сзади усядутся, не сильно толкаясь плечами. Некоторых смущает посадка, и далеко ехать некомфортно — во всем виновата вертикальная спинка, не регулирующаяся по углу наклона.

Грузовое пространство, на мой взгляд, организовано оптимально. Самый большой в классе кузов отделан легко моющимися, нескользящим пластиком и прикрыт рольставнями — это позволяет сохранить многоцелевую функциональность пикапа. А в закрытом положении внутрь не попадают вода и пыль. Разработчики Volkswagen очень гордятся тем, что, в отличие от конкурентов, в кузов VW Amarok с двухрядной кабиной помещаются две стандартные европалеты. Европалеты в России пока на Amarok не грузят, но вот операторы сотовой связи, обслуживающие вышки (как и мастера участков нефтегазового комплекса), отмечают, что в кузов влезает все необходимое. Действительно, Amarok может не только с комфортом доставить людей до точки на трассе по бездорожью, но и перевезти необходимые запчасти, инструмент и запас продуктов... Да много чего еще.

Как только поворачиваешь ключ в замке зажигания, просыпается двухлитровый 180-сильный турбодизель с двойным турбонаддувом. Концерн Volkswagen AG умудряется ставить этот двигатель на два десятка моделей, причем как продольно, так и попе-

речно. Однако Canyon досталась самая тяговитая версия, развивающая 420 Нм в диапазоне 1600–2100 об/мин.

Как только трогаешься с места, сразу понимаешь, что это не обычный Amarok. Сочетание двигателя с настоящим восьмидиапазонным автоматом выше всяких похвал, разгон ровный и напористый. Есть еще и спортивный режим, и, переходя в него, надо быть готовым к тому, что, несмотря на тяжелые колеса, машина срывается со светофора, оставляя позади куда более именитые кроссоверы и внедорожники.

Высокопрофильные колеса — это на наших дорогах безусловное благо. Они сглаживают неровности, а риск повредить диск исчезающе мал. Правда, при проходе жестких стыков на эстакадах дает о себе знать возросшая неподрессоренная масса.

По управляемости VW Amarok — лучший в своем сегменте: ощущения как от седана бизнес-класса, стоит помнить только о габаритах. Да, большие удоды внедорожных шин дают о себе знать, но даже на этих покрышках Amarok Canyon позволяет входить в повороты на таких скоростях, что и не снились конкурентам.

Тормоза работают эффективно и прогнозируемо. Системы ABS и ESP (которые есть во всех комплектациях) работают настолько интеллигентно, что неопытный водитель может почувствовать себя звездой ралли-рейдов.

На трассе вопросов не возникает: разрешенные в России 130 км/ч развиваются легко и непринужденно. Но здесь уже начинаю работать законы аэродинамики, и расход топлива непропорционально растет. В принципе можно разогнаться и до 180 км/ч (по спидометру) — это реальные 164 км/ч, но тогда расход топлива легко перепрыгивает планку в 19 л/100 км.

Наиболее экономичный режим движения — 110–120 км/ч (1900–2100 об/мин): на такой скорости средний расход действительно подбирается к цифрам 10,5–11 л/100 км. Это несколько больше, чем заявленные 7,5–8 л/100 км. Красота требует жертв: лишние литры забирают тяжелые колеса и люстра, увеличивающая коэффициент сопротивления воздуха.

Съезжая с асфальта, надо помнить о том, что с автоматической коробкой передач сочетается только постоянный полный привод без понижающей передачи. Страшно? Нисколько! В большинстве случаев вполне хватает внедорожного режима — не стоит только забывать перевести коробку в ручной режим, включить первую передачу и аккуратно работать педалью акселератора.

В особо опасных случаях поможет полноценный гидротрансформатор.

Та же самая история и на спуске. Несмотря на скромный объем, двигатель уверенно держит двухтонный пикап на 30-процентном спуске, позволяя ползти ощупью по скользким камням и раскисшему грунту.

В общем, VW Amarok Canyon — это один из лучших пикапов на нашем рынке. Яркая внешность, подкрепленная неординарными ходовыми характеристиками, — такой набор качеств всегда найдет своих поклонников среди настоящих мужчин. И будьте уверены, дамы оценят.

А вот теперь начинается самое интересное: в руки попадает обычный VW Amarok в скромной комплектации Trend с таким же восьмиступенчатым автоматом...

Да, здесь нет кожаных сидений и навигации, бюджетная магнитола RDS 310 звучит беднее. А 17-дюймовые колеса с шоссейным рисунком. И нет эффектного оранжевого окраса...

Однако здесь тот же самый двигатель и коробка, все нормально с эргономикой и так же эффективно работает климат-контроль. Дорожные шины только улучшили управляемость, а расход топлива на том же маршруте снизился примерно на 1,5 л/100 км.

Самый большой сюрприз ожидает в прайс-листе: обычный VW Amarok Trend на четверть дешевле версии Canyon...

Готовы ли вы платить за эффективный дизайн? Сколько? Около 500 тыс. руб. Если цены на VW Amarok Trend начинаются с отметки 1,47 млн руб., то Canyon потребует минимум 1,999 млн руб.

Максим Сергеев

Volkswagen Amarok Canyon	
Тип кузова	Пикап
Размеры (длина/ширина/высота; мм)	5181/1944/1834 (без учета люстры)
Колесная база (мм)	3095
Снаряженная масса (кг)	2224
Тип двигателя	Дизельный с двойным турбонаддувом
Рабочий объем (куб. см)	1963
Максимальная мощность (л. с. при об/мин)	180/4000
Максимальный крутящий момент (Нм при об/мин)	420/1600–2100
Тип привода, трансмиссия	Постоянный полный, 8 АКПП
Максимальная скорость (км/ч)	179
Разгон от 0 до 100 км/ч (с)	10,9
Расход топлива (средний; л/100 км)	8,3
Размеры кузова (длина/ширина/высота; мм)	1550/1630/508
Цена (руб.)	От 1999600