

ТОП 20: Звезды COMTRANS



Автобус
Volgabus Сити-Ритм 10 CNG

Если попытаться описать все премьеры COMTRANS'17 в одном номере, то обзор мероприятия, пожалуй, займет половину журнала, если не больше. Так что сегодня рассмотрим ТОП-20 самых ярких новинок на стендах – тех, что притягивали к себе самое большое внимание посетителей.

VOLGABUS

Волжский завод «Волгабус» представил новый городской автобус Сити-Ритм 10 CNG (мод. 5270GH). Машина необычна по нескольким параметрам. Во-первых, несмотря на то, что с виду это классический «9-метровик» с полунизкопольной компоновкой салона – длина автобуса 10 метров. Небольшой прирост в длине позволил разместить в переднем свесе более широкую одностворчатую дверь и довести пассажироместность до 65 человек при 26 посадочных местах. Большая накопительная площадка, место для кресла-каталки, откидная аппарель, разумеется, присутствуют.

Во-вторых, это очередная новинка Volgabus, представшая перед

публикой сразу в образе газового автобуса. Китайский 200-сильный двигатель Yuchai YC6J210N, отвечает экологическим нормам Euro 5 и работает на сжатом природном газе. Шесть 123-литровых металлокомпозитных баллонов с метаном расположены на крыше под изящным коробом, прекрасно вписанным в общий экстерьер автобуса. Они обеспечивают запас хода 300 км – более чем достаточно для работы на маршруте в городе и ближайшем пригороде.

ГАЗ

«Группа ГАЗ» не ударила в грязь лицом и в прямом, и в переносном смысле. На COMTRANS'17 на стенде «ГАЗа» бал правила опытная линейка внедорожных автомобилей: вездеход-амфибия «Соболь», экспедиционный автомобиль «Вебрь NEXT» и пикап «Вебрь NEXT».

«Соболь Вездеход» (название, похоже, не официальное) – гибрид кузова серийного «бусика» «Соболь» с прошедшей глубокий рестайлинг передней частью и оригинальной кодовой части. Широкие арочные шины и порталные мосты позволили

увеличить клиренс до значительных 530 мм. Установка подключаемого полного привода с понижающей передачей и блокировками переднего и заднего межколёсных дифференциалов (управление раздаточной коробкой – электронное), а также электронная система регулировки

давления в воздухе в шинах позволяют болотоходу уверенно перемещаться по снегу, песку и другим местам со слабой несущей поверхностью. Для использования в качестве амфибии в микроавтобусе смонтированы понтоны в передней и боковой частях и установлен гребной винт с электро-



Снегоболотоход-амфибия
«Соболь Вездеход»

Выставка COMTRANS'17 в этот раз сумела поразить даже тех, кто привык ничему не удивляться – журналистов. Возможно, сказался формат выставки, раз в два года, а может быть, рынок коммерческого транспорта начал оживать, но это первый на моей памяти форум, на котором модели, не подходящие под формат «новинка», можно было пересчитать по пальцам. Практически все ведущие игроки рынка продемонстрировали на своих стендах что-то новенькое, причём в количестве нескольких экземпляров!

управлением. Разумеется, есть насос для откачки воды, лебёдка, система подачи воздуха в трансмиссию и другие внедорожно-амфибийные «аксессуары». А вот двигатель на «Соболе Вездеходе» стандартный дизельный 120-сильный двигатель Cummins ISF 2,8 с максимальным крутящим моментом 250 Нм.

установки на него цельнометаллического кузова фургона «ГАЗель NEXT» в короткой версии. Разумеется, вместо «пontonных» вклеенных стёкол здесь врезаны обычные, «на резинках», а сдвижная дверь заменена на распашную от... правильно, двойной кабины «NEXT». При общей длине 6500 мм вездеход рассчитан на перевозку



Экспедиционный автомобиль «Вепрь NEXT»

В принципе, с учётом полной массы 3500 кг автомобиль прекрасно подходит под категорию легкового. Салон рассчитан на перевозку 10 человек: 2 впереди, на стандартных местах, и 8 на «метроместах» вдоль бортов. При необходимости задняя часть салона может быть преобразована в грузовой отсек – грузоподъёмность машины 1000 кг.

Семейство «Вепрь NEXT», едва успев засветиться на выставке, сразу попало в центр скандала с претензией некоего особо одарённого жителя Германии, посчитавшего, что он автор яркого дизайна новых вездеходов. Право, даже если бы такого индивидуума не было, «Группе ГАЗ» стоило бы его придумать, потому как даже те, кому продукция нижегородцев совершенно безразлична, вдруг заинтересовались: «А что это за «Вепрь» такой?!» На самом деле агрессивный экстерьер передней части нового семейства достоин такого пристального внимания – и фамильные черты прослеживаются, и древностью не веет.

Сам экспедиционный автомобиль «Вепрь NEXT» полной массой 6850 кг создан на платформе внедорожного грузовика ГАЗ-33088 «Садко» путём

7 человек и груза общим весом 2000 кг. Свободная компоновка салона позволяет устанавливать дополнительные пассажирские сиденья или наоборот, убирать второй ряд кресел, увеличивая и без того немаленький багажный отсек, его вместимость 6 м³.

Пикап «Вепрь NEXT» чуть короче автобуса – 6430 мм. На нём стоит универсальная 7-местная кабина, активно применяемая на всех автомобилях «Группы ГАЗ». Для перевозки груза (или добычи) предусмотрена металлическая бортовая платформа с задним откидным бортом. Грузоподъёмность пикапа – 2500 кг.

Собственно, на этом различия между автомобилями заканчиваются. Оба вездехода оснащены ярославским дизелем ЯМЗ-534 мощностью 149 л.с. с максимальным крутящим моментом 490 Нм. Внедорожный потенциал обеспечивают жёсткое подключаемое передний мост, самоблокирующиеся дифференциалы в переднем и заднем мостах, понижающая передача, высокий дорожный просвет 315 мм, большие углы въезда/выезда, 18-дюймовые колёсные диски, система регулирования давления в шинах.



Пикап «Вепрь NEXT»

КАМАЗ

Флагман российских тяжёлых грузовиков порадовал очередной премьерой седельного тягача – КАМАЗ-54901 (поколение K5).

Основное, что характеризует новизну модели, – кабина. Несмотря на оригинальный стайлинг передней маски, к слову, не имеющей никакого связующего звена с обликом нынешней продукции «КАМАЗа», данная кабина не собственная разработка камских конструкторов. По многим

признакам видно – в основе её лежит кабина от Mercedes-Benz Actros MP4 последнего поколения. Достойный выбор и всё же, всё же...

Впрочем, интерьер кабины своей, а в передней панели использованы наработки концепта, представленного два года назад на COMTRANS'15. Внутренняя ширина – 2270 мм, высота от пола до потолка 1980 мм. Заявленный объём внутреннего пространства кабины 9 м³ – это на четверть больше чем в нынешнем «Камахоге»



Седельный тягач КАМАЗ-54901



Автобус
НефАЗ-5299-40-52

и на треть, чем в стандартной кабине КАМАЗ. Увы, несмотря на всю новизну, здесь мало общего с яркой концептуальной кабиной, наверное, время ещё не пришло...

Есть новости и в технической части. Двигатель тоже новый – 12-литровая «шестёрка» Liebherr под собственным именем КАМА-910 с вариантами мощности от 380 до 550 л.с. Ходить до капремонта он сможет 1 200 000 км, а межсервисный интервал составит 150 000 км. Почему без конкретики применительно к выставочному экземпляру? Да потому, как производство моторов собираются локализовать, толком никто ничего обещать не может.

АКП – 12-ступенчатая ZF Traхon, задний мост – 13-тонный с улучшенными характеристиками и гипоидной главной передачей, ССУ – Poland. Планируется и установка современных электронных систем безопасности.

Впрочем, до 2019 года, когда КАМАЗ-54901 должен пойти в серию, скорее всего изменится и интерьер, и экстерьер машины, а свою задачу привлечь внимание к бренду, он выполнил на 100%.

Вторая значительная премьера стенда – городской 12-метровый автобус НефАЗ-5299-40-52. Низкопольник представляет собой не что иное, как полностью новый кузов, по дизайну аналогичный электробусу КАМАЗ-6282, только без электронной начинки. Вместо электродвигателя в заднем свесе новинки установлена дизельная 6,7-литровая рядная «шестёрка» Cummins ISB6,7e5250B мощностью 250 л.с. Двигатель соответствует экологическим нормам Euro 5.

Формула дверей сохранена без изменений 2–2–2. Автобус имеет полностью низкий пол на всем протяжении салона, с большой накопи-

тельной площадкой напротив 2-й служебной двери. В отличие от электробуса в левый задний угол вернулась шахта моторного отсека, в результате заявленная пассажироместность выставочного экспоната стала меньше – 72 человека при 27 посадочных местах и специального места для кресла-каталки.

УАЗ

Ульяновский автозавод наконец-то смог исполнить свою мечту и выйти в популярный сегмент рынка коммерческих грузовиков с полной массой до 3500 кг. Модель

«ГАЗели». Разве что задний мост имеет односкатную ошиновку.

В отличие от своего оппонента, УАЗ сохранил кабину от внедорожника, тем самым предоставив водителю комфорт, присущий легковушкам. Кроме того, здесь есть и вариант с двухрядной кабиной, имеющей четыре полноценные двери.

В моторном отсеке пока только бензиновый ЗМЗ-409051, что для малога «коммерсанта» давно неактуально. Однако в ближайшем будущем конструкторы обещают добавить биотопливный вариант бензин/пропан-бутан, который позволит экономить



Самосвал
Урал С25.330

«УАЗ Профи» (УАЗ-236021) представляет собой бортовой грузовик капотной компоновки с задним приводом и грузоподъемностью 1500 кг, т. е. является прямым конкурентом

топливо. Механическая коробка передач 5-ступенчатая корейского производства.

Судя по количеству вариантов надстроек, представленных на стенде, УАЗ настроен очень серьезно и проекту «Профи» быть!

УРАЛ

Интересные машины обнаружались на стенде «Урала» – похоже, в линейке завода появилась гамма дорожных автомобилей с колесной формулой 6х4. Когда-то, на заре производства «Урал» уже выпускал заднеприводные трехосники, но потом полностью перешел на производство внедорожных грузовиков. Теперь все возвращается.

Новых моделей представлено две: самосвал Урал С25.330 (модель 739450) и седельный тягач Урал Т25.422 (модель 747000).

Первый оснащен 330-сильным двигателем ЯМЗ-536 (Euro 5) работающим в тандеме с 9-ступенчатой



Ульяновская «полупортка» «УАЗ Профи»



*Седельный тягач
Урал Т25.422*

МКП ZF 9S 1515. В 14-кубовую самосвальную платформу, теоретически, можно загрузить 16 000 кг, однако не все так просто. Заточенный под работу на асфальтированных дорогах, Урал С25.330 при полной загрузке не вписывается в весовые ограничения. Так что для правильной развесовки, максимальная грузоподъемность не должна превышать 14 500 кг. Вопрос, будет ли водитель осознанно ограничивать возможности вверенного ему «коня», пока остается открытым.

Ситуация с седельным тягачом Урал Т25.422 еще интереснее. Он, как и его собрат, технически рассчитан на перевозку грузов больше, чем допускает развесовка по осям в дорожных условиях: полная масса автопоезда 50 000 кг, при допустимых 44 000 кг, а это уже весомая разница в 6000 кг.

«Седельник» укомплектован лицензионным ЯМЗ-653 (Euro 5) мощ-

ностью 422 л.с. сагрегаторованным с 16-ступенчатой МКП ZF 16S 2225.

Важный момент, оба автомобиля требуют мочевины. Похоже, впереди еще и борьба со стереотипами – лить в «Урал» AdBlue, это точно не наш метод, по крайней мере, на данный момент.

HYUNDAI

На стенде Hyundai Truck and Bus Rus в этом году было два значительных экспоната.

Мировая премьера – развозной фургоном для работы в городе Hyundai HD35City. Модель, созданная на основе агрегатов компактного сегмента, благодаря применению рамы с лонжеронами увеличенной прочности позволило довести грузоподъемность шасси до 1568 кг при неизменной полной массе 3500 кг. А увеличение колесной базы до 2810 мм даёт

возможность установить платформу длиной 3400 мм, что на 290 мм больше, чем у многих одноклассников.

С учётом специфики предстоящей работы машину оснастили компактным 2,5-литровым двигателем D4CB с системой Common Rail и мощностью 130 л.с. В паре с ним устанавливается 6-ступенчатая МКП М6AR1. Стоит отметить, что пока у нас действуют эконормы Euro 4, вы можете заказать себе мотор и в такой комплектации. Однако при желании можно прямо сейчас перейти на Euro 5.

На стенде шасси экспонировалось в виде рефрижератора с ХОУ Termal Master T400H 12V, установленного на «Автомеханическом заводе» (АМЗ). При вместимости 11,37 м³ в нём можно разместить четыре европаллеты.

Вторая премьера уже чисто российская – модель Hyundai Mighty

которым требуется одновременная перевозка оборудования и рабочей бригады из 4-6 человек, а также производители спецнастроек.

В качестве силовой установки для нового поколения предлагается либо 140-сильный двигатель D4GA, либо его 170-сильная версия. Коробок передач тоже две: 5-ступенчатая МКП T060S5, либо 6-ступенчатая МКП T060S6, для тех, кто будет работать на трассе.

Интересно, что и в этом случае изотермический фургон, установленный на шасси Hyundai Mighty EX6, производил «Автомеханический завод» (АМЗ). Случайность или проверенный изготовитель разного типа надстроек, продукцию которого не стыдно устанавливать на вставочные образцы? В любом случае вместимость «изотермы» 15,25 м³ или 7 европаллет.



*Изотермический фургон АМЗ
на шасси Hyundai Mighty EX6*



*Рефрижератор АМЗ
на шасси Hyundai HD35City*

EX6. Новое поколение популярного сегмента развозных грузовичков с полной массой 5000–8000 кг в России оно будет представлено двумя версиями: Hyundai Mighty EX6 с полной массой 6500 кг (грузоподъемность 3880 кг) и Hyundai Mighty EX8 с полной массой 7800 кг (грузоподъемность 5115 кг).

В отличие от предшественника, популярного Hyundai HD78, у Hyundai Mighty изначально идёт три типа кабин – стандартная, полуторная или двойная. Как предполагается, последней заинтересуются службы,

ISUZU

Нашлось место для интересной премьеры и на стенде «ИСУЗУ РУС». Обычный с виду седельный тягач Isuzu Giga 6x4 33.40 (EXZ52K) на поверку оказался не так-то прост – это машина, собранная на заводе в Ульяновске.

Компания давно обещала открыть в России сборку всего модельного ряда: малотоннажников Isuzu Elf, среднетоннажников Isuzu Forward и тяжеловесов Isuzu Giga. Вот только дело до сборки последних всё никак не доходило – слишком щепетильны



*Седельный тягач
Isuzu Giga*

оказались японцы в подготовке. Впрочем в мае предприятие отработало о старте производства и на COMTRANS17 можно было увидеть живой экземпляр с российским «гражданством».

Никаких изменений конструкция Isuzu Giga на ульяновской земле не претерпела. Это по-прежнему «рабочая лошадка» для работы в составе автопоезда полной массой 48 630 кг с различными полуприцепами в строительной отрасли на коротком плече. Двигатель рядная «шестёрка» Isuzu 6WG1E5RC с рабочим объёмом 15 681 см³ и мощностью 400 л.с. от-

вечает экономрам Euro 5. Агрегатируется он с 16-ступенчатой МКП Isuzu MJX16P.

MAN

Знакомьтесь, туристский MAN Lion's Coach (R07) – мировая премьера на стенде MAN в рамках COMTRANS'17. Да-да, европейцы смогут лицезреть новый автобус только на выставке BusWorld в Бельгии в конце октября, а у нас показ уже состоялся!

Скажем прямо, семейство MAN Lion's Coach известно давно, имеет неплохую репутацию и своих привер-

женцев. Машина узнается безошибочно – это факт, что новый автобус сохранил все основные черты своего предшественника. В то же время новый дизайн передней части привёл внешность автобуса в полное соответствие с модельным рядом MAN, что тоже замечательно.

Кроме обновлённой внешности MAN Lion's Coach получил новый салон, рабочее место водителя и модернизированную силовую линию.

Мощность дизельного двигателя MAN D2676 LOH 26 стандарта Euro 6 теперь достигает 440 л.с., а 12-ступенчатая АКП TipMatic оснащается функцией SmartShifting для более быстрого переключения передач и системой MAN EasyStart, облегчающей начало движения.

У нас автобусы будут доступны в двух- (12 101 мм) и трёхосном (13 901 мм) исполнении. Важно, спе-



*Туристский автобус
MAN Lion's Coach*



*Седельный тягач
MAN TGX 18.640 4x2 LLS в комплектации PerformanceLine Edition*





*Пикап
Mercedes-Benz X-CLASS*

циально для российского рынка новый MAN Lion`s Coach может поставляться, с двигателем D26 стандарта EEV 440ps (Euro 5+, без применения реагента AdBlue) и КП TipMatic. Как говорится, «я, конечно, вашей заправке верю, но...».

Вторая яркая новинка на стенде – эксклюзивный седельный тягач MAN TGX 18.640 4x2 LLS в комплектации PerformanceLine. Лимитированная серия в 100 экземпляров прямо на выставке переводит ярко-красный тягач в разряд экзотики, которую в России можно больше уже никогда и не встретить.

Разумеется, в комплектацию автомобиля входят агрегаты, начинающиеся со слова «самый»: самая большая и просторная в гамме кабина XXL, самый мощный в гамме 640-сильный двигатель MAN D3876LF09 экологического класса Euro 6, самая совершенная коробка передач MAN TipMatic 12 26 DD с ретардером и режимом плавного трогания с места EfficientRoll и т.д. и т.п.

MERCEDES-BENZ

Все, кто интересуется пикапами, нашли себе отдушину на стенде Mercedes-Benz, где был продемонстрирован самый непривычный и самый спорный в своем сегменте Mercedes-Benz X-CLASS. Когда анонсировался старт производства пикапов под брендом Mercedes-Benz, да ещё и в образе Concept X-CLASS, немногие прониклись оптимизмом к этой идее – слишком футуристично всё выглядело. Тем не менее сейчас машину уже не просто показывают на выставках, а рассказывают о конкрет-

ной начинке серийных машин. В начале продаж пикап будет оснащаться моторами X 220 d мощностью 163 л.с. или X 250 d мощностью 190 л.с. и подключаемым полным приводом 4MATIC с понижающей передачей Low Range и опциональной блокировкой дифференциала заднего моста. А с середины 2018 года можно будет заказать топовую V-образную дизельную «шестёрку», мощностью 258 л.с. и постоянный полный привод.

Нельзя не отметить, что немцам удалось не просто довести до серийного производства идею VIP-пикапа, но и сохранить оригинальную внешнюю стилистику Concept X-CLASS в «городской» версии stylish explorer. Теперь не терпится дожидаться старта

продаж и узнать, а брутальная версия, в которой ранее был представлен Concept X-CLASS powerful adventurer, тоже пойдет в серию?

Кстати, начало продаж Mercedes-Benz X-CLASS в России намечено на II квартал 2018 года, а в Европе он попадёт в автосалоны уже в ноябре 2017 года.

кие машины в своей работе, а широкая публика неперспективна в плане продвижения.

Тем приятнее, что на Comtrns'17 была представлена версия, специально разработанная инженерами Daimler AG для российского рынка. Учитывая нашу специфику, вместе применяемых в Европе моторов



*Многофункциональное
транспортное средство
Unimog U529*

Еще одно интересное открытие форума – новый Unimog U529. Многофункциональные специальные Unimog редкие гости российских выставок. Несмотря на то, что машина считается одной из лучших в своем классе, на мероприятиях ее обычно не показывают – слишком узок диапазон компаний, использующих та-

класса Euro 6 в России Unimog U529 комплектуется двигателями Euro 5. В данном случае это 286-сильная рядная «шестерка» OMP 936 с рабочим объемом 7700 см³.

А вот концепция применения быстростроенного навесного оборудования Unimog осталась неизменной: передняя монтажная плита, валы отбора мощности от двигателя впереди и сзади, подготовка под установку ВОМ от КПП и т.д. – всё в наличии.

FUSO

«Впередсмотрящим», пожалуй, стоит признать стенд Fuso. Именно здесь было представлено новое, поколение Mitsubishi Fuso Canter в виде... электромобиля!

Да, безусловно, на выставке были ещё электробусы и гибридомобили с компонентами тягового электропривода, но полностью электрических грузовиков грузоподъемностью 3000 кг не было однозначно.

На самом деле Mitsubishi Fuso Canter eCELL, экспонировавшийся на стенде – для Европы не то, что не премьеры, даже не новинка. Электромобиль, относящийся ко второму поколению электрофургонов Fuso Canter, уже давно проходит испытания реальной эксплуатацией в Германии и



*Электромобиль
Mitsubishi Fuso Canter eCELL*



Седельный тягач Scania S730

Португалии. А новинкой там служит третье поколение электрофургонов Fuso eCanter, которое до нас пока не доехало. Тем не менее сам факт демонстрации полноценного ходового электромобиля показывает, что за действиями столичных транспортников, активно обживающих электробусы, следят не только производители автобусов там, где есть парк электробусов, и парку электромобилей место найдётся

SCANIA

Впервые за долгое время выставка COMTRANS смогла отобрать пальму первенства презентации глобальной новинки в странах СНГ у белорусской выставки БАМАП. Премьера Scania Next Generation состоялась именно в Москве, а не парой месяцев ранее в Минске, где её все ждали.

На стенде фигурировали сразу три седельных тягача нового поколения: «бюджетный» Scania G410 A6x2/4NB с низкой базовой кабиной G, среднестатистический Scania R500 A4x2NA с кабиной R повышенной комфортности и высокой крышей и флагман Scania S730 A4x2NA с топовой высокой кабиной S с ровным полом. Кроме того, здесь же была и кабина «нараспашку», в которой можно было рассмотреть интерьер как переднее панели, так и спального отсека в более свободном формате.

Стоит отметить, что с новым поколением к нам на рынок пришла и 13-литровая рядная «шестёрка» с диапазоном мощности от 500 до 730 л.с., характеризующаяся более эффективными показателями по сравнению с предшественниками за счёт увеличения мощностных характеристик при сниженной массе агрегата.

мый широкий проём сдвижной двери – 1310 мм. Кроме того, в качестве козыря анонсируется и расход топлива от 7,4 л/100 км – тоже фактор немаловажный.

Напомним, что новый Volkswagen Crafter – это уже не плод сотрудничества с Mercedes-Benz, а вполне самостоятельная модель, готовая составить достойную конкуренцию своему бывшему собрату.

VOLVO

Стенд Volvo Trucks, пожалуй, стал единственным, кто порадовал не перспективной новинкой, хотя и они тоже были, а ярким концептуальным

«прилипшая» к колёсам, жабры воздухозаборников и огромный на фоне самого автомобиля двигатель, гордо возвышающийся в центре рамы, сразу за кабиной. Причём, несмотря на всю заточенность под спорт, в облике «Железного рыцаря» безошибочно узнается Volvo текущего поколения.

Легендарный шведский гонщик Бойе Овебринк на этой ракете с двигателем мощностью 2400 л.с. и АКП I-Shift Dual Clutch с двойным сцеплением смог установить два мировых рекорда скорости на 500 м и 1000 м. К слову, он сам присутствовал на стенде, с удовольствием раздавал автографы и делал фото на память.



Цельнометаллический фургон Volkswagen Crafter

А ещё новые автомобили серии S получили награду «Truck of the Year 2017» на выставке IAA в Ганновере, став лучшими грузовиками этого года во всем мире.

VOLKSWAGEN

А на стенде Volkswagen красовался второй лауреат премии «Автомобиль года», вручавшейся на вышеупомянутой выставке IAA в Ганновере – новое поколение Volkswagen Crafter было признано лучшим фургоном 2017 года и получило награду «Van of the Year 2017».

На российский рынок Volkswagen Crafter выводится сразу в четырёх исполнениях: фургоны Kasten и Kasten Trendline, а также бортовые грузовики Pritsche с одинарной или двойной кабиной. Кроме того, новую базу уже облюбовали российские кузовостроители.

В настоящее время новичок готов предложить самую большую высоту грузового отсека в классе 2196 мм без пластиковой надстройки и са-

гоночным болидом Volvo Iron Knight, что в переводе означает «Железный рыцарь».

Пластиковая «юбка», которая вот-вот коснётся земли, кабина,

Для многих выставка – это не только практичное железо, но и интересное, яркое шоу, способное надолго оставить след в душе. Хорошо, что в компании Volvo об этом помнят! 🏎️



Гонимый шоу-кар Volvo Iron Knight