



30 Новинки и концепты будущего

32 В октябре ищите на улицах новые «ГАЗоны»

44 Самая яркая премьера IAA-2014 — презентация нового MAN D38

45 По соотношению «цена-качество» конкурентов у «ГАЗели Next» просто нет. А двухрядная кабина станет еще одним аргументом для покупки

Вообще-то их было еще больше. Организаторы 65-й Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) в Ганновере, крупнейшего мирового смотра коммерческой автотехники, в лице Немецкой ассоциации автомобильной промышленности (VDA) насчитали 322 мировые премьеры, 78 европейских и 52 немецких. Понятно, что основными поставщиками новинок выступили производители комплектующих. Впрочем, по количеству премьер прошедшая IAA не стала рекордной, зато отметилась достижением иного рода. Количество зарубежных участников (1216) впервые достигло 59% от общего числа экспонентов. Например, представительство компаний из Китая выросло на треть, до 200, в том числе в Ганновере впервые засветился DongFeng. На второй позиции по числу участников после китайцев оказалась Турция, и лишь за ней Нидерланды, Франция, Швеция и прочие европейцы.

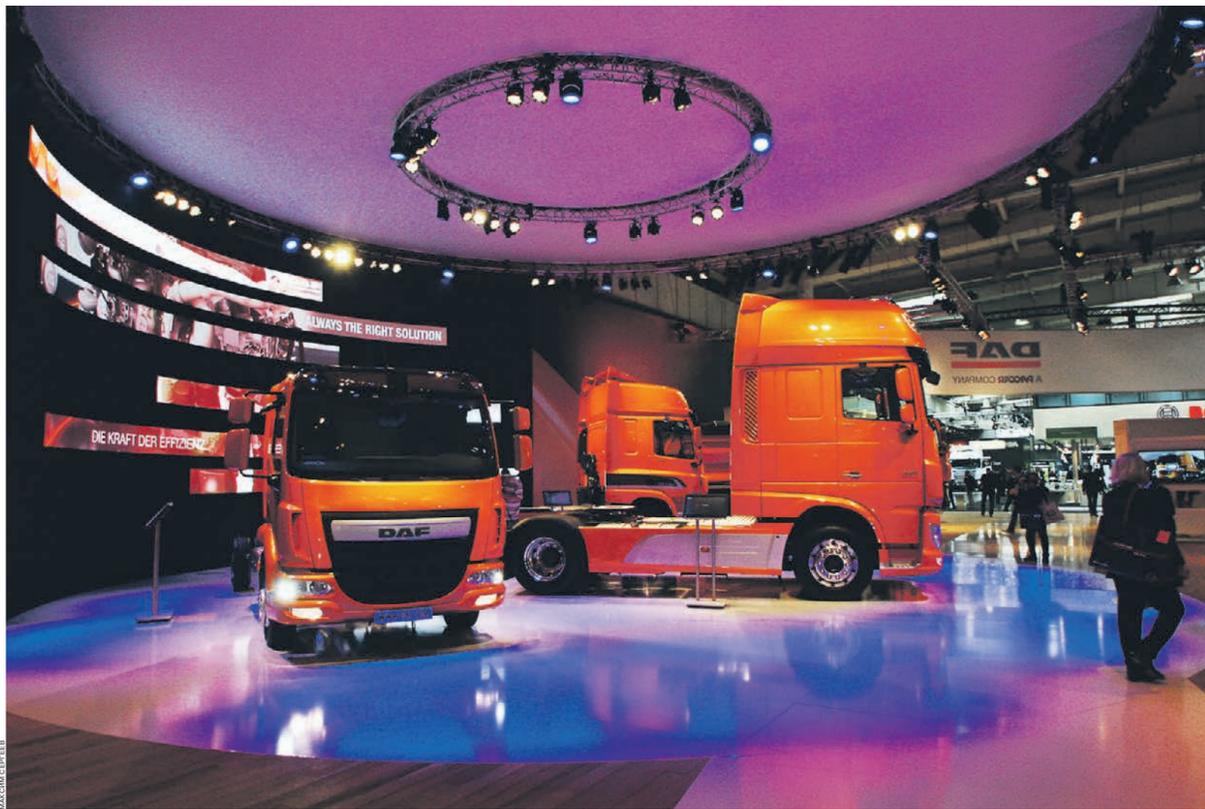
300 премьер Ганновера

— будущее здесь —

Что касается ситуации на рынке, то радоваться особенно нечему, но и повода для уныния тоже нет. Продажи понемногу растут. Так, по данным VDA, реализация грузовиков в Западной Европе за первые пять месяцев 2014-го увеличилась на 3%, а в Германии — на 12%. По информации отделения Mercedes-Benz Vans, европейские продажи LCV (полной массой до 6 тонн) в первом полугодии выросли на 6,8%, а в Северной Америке — на 16,8%. Хотя имеются обратные примеры. В Латинской Америке, например, в частности на крупнейших ее рынках — в Бразилии и Аргентине, продажи LCV сократились на 6,9%.

Впрочем, заикливаться на текущих проблемах в Ганновере никто не собирался. Недаром девизом IAA стала фраза «Driving the Future» — «Приближая будущее». Ближе всех к «прекрасному далеку» подобрались Daimler AG. Крупнейший мировой производитель коммерческих автомобилей представил концептуальный грузовик 2025 года. Его роль выполнял футуристического вида ходоковой макет тягача с боковыми камерами вместо внешних зеркал заднего вида. Наивно было бы полагать, что именно в таком виде он и пойдет в серию через десять лет. Скорее под завязку напичканную электроникой машину следует рассматривать как своего рода элемент транспортной системы будущего, в которой функции грузовика будут куда шире, чем просто доставка груза из пункта «А» в пункт «Б», и он превратится в полноправного участника логистической цепочки. А его водитель будет не столько крутить баранку, сколько выполнять функции диспетчера. Во всяком случае, в июле грузовик будущего уже прокатил в автономном режиме по автобану в районе Магдебурга. Ходоковой макет двигался со скоростью 80 км/ч и совершил необходимые перестроения без участия водителя, который лишь наблюдал за обстановкой, вальсировав раскинувшись в кресле, и, кажется, уделял больше внимания планшетнику, нежели происходящему на дороге.

Конечно, швабы могут позволить себе подобные чудеса, ведь ежегодный бюджет, идущий на исследования и разработки, исчисляется €1 млрд. И речь в данном случае идет только о Daimler Trucks. Разумеется, присутствовали на даймлеровском стенде новинки и куда более приземленные, ведь в общей сложности на суд публики выкатили 63 грузовика и автобуса. Мировой премьерой, напри-



Количество зарубежных участников (1216) на выставке в Ганновере впервые достигло 59% от общего числа экспонентов

мер, отметилась фургона Mercedes-Benz Vito нового поколения, по ряду параметров не имеющий равных в своем сегменте малотоннажного рынка. Никто из его одноклассников не может похвастать такой вариативностью: три типа привода — передний, задний, полный — и три кузова разной длины. Грузоподъемность до 1369 кг еще один рекордный показатель, не говоря уже о впечатляющем наборе систем активной и пассивной безопасности в стандартной комплектации. И все это великолепие на фоне весьма привлекательной цены, во всяком случае, у себя на родине — от €17 990 (без НДС) за переднеприводный фургон Vito 109 CDI.

В сегменте «каблук» громкой премьерой заявил о себе Fiat Doblo четвертого поколения. Предыдущие поколения Doblo, родом с турецко-го завода Тофас, снижали симпатию покупателей: с 2000 года реализова-

но более 1 млн «копий», а его доля европейского рынка LCV в этом классе составляет внушительные 25%. Семейство представлено тремя основными версиями — грузовой (Cargo), грузопассажирской (Combi) и бортовой. На выбор предлагается два варианта высоты кузова и два — колесной базы. Новый Doblo способен взять на борт до 1 тонны груза, а объем его грузового отсека превышает 5 кубометров. Не менее внушительно выглядит и силовой ряд. В арсенале итальянского «каблука» шесть турбомоторов, в том числе три дизельных семейства Multijet II объемом 1,3, 1,6 и 2 л плюс три бензиновых 1,4 л TurboJet. К тому же 120-сильный TurboJet еще и битопливный, способный переваривать не только бензин, но и метан. Все это агрегируется с пяти- и шестиступенчатыми механическими коробками передач, а также с роботизированной КП.

В 3,5-тонный сегмент малотоннажного рынка неожиданно вторгся Hyundai Motor. И не просто рынка, а вполне конкретного — европейского. В пару к хорошо известному LCV

Hyundai H1 Cargo грузоподъемностью около 1,2 тыс. кг добавили более тяжелую модель H350.

Ее многофункциональная платформа позволяет монтировать три типа кузова — грузовой фургон, пассажирский микроавтобус и бортовой грузовик. Надо признать, что в этом сегменте H350 ждет довольно жесткую конкуренцию со стороны признанных европейских производителей. И судя по обнародованным техническим параметрам, «кореец» пока заметно уступает именитым конкурентам в лице Ford Transit, Mercedes-Benz Sprinter или Fiat Ducato. Скажем, его максимальная грузоподъемность не превышает 1,4 тонны, а объем кузова — 12,9 кубометров. В моторном отсеке H350 дизельный двигатель 2,5 л с двумя настройками мощности — 125 и 170 л.с.

Второй по величине немецкий производитель грузовиков и автобусов MAN Truck & Bus отметилась флагманской новинкой — TGX D38. Суть в том, что отныне для баварских грузовиков доступна новая рядная «шестерка» объемом 15,2 л, получив-

шая индекс D38. Она представлена в трех версиях — мощностью 520, 560 и 640 л.с. В конструкции двигателя использовали как проверенные временем, так и абсолютно новые решения. Например, блок цилиндров и головки цилиндров изготовлены из высокопрочного чугуна с вермикулярным графитом. Высокие динамические качества обеспечиваются благодаря двухступенчатому турбонаддуву с промежуточным охлаждением. Впервые в двигателе для грузовых автомобилей применили систему охлаждения по принципу «сверху вниз», которая предусматривает приоритетное охлаждение участков головки цилиндра, подвергающихся особо высокой термической нагрузке. В первую очередь охлаждаются инжекторы, выпускные клапаны и кольца для седел клапанов, что способствует их лучшей сохранности. Также впервые используются так называемые купольные клапаны, что способствует лучшей сохранности и предотвращает деформацию выпускных и выпускных клапанов благодаря дополнительной утолщению

компоненту конструкции тарелки клапана, имеющему форму купола.

Не обошлось в Ганновере и без автобусных премьер. Тот же Daimler явил миру новые версии Setra. В частности, семейство туристических лайнеров Comfort Class 500 пополнилось двумя новыми моделями — клубным S 500 длиной всего 10,4 м и почти 15-метровым «хайдекером» S 519 HD. Если первый в трехзвездном исполнении рассчитан на 43 посадочных места, то в салоне второго можно разместить более 70 пассажирских кресел. От грандов пытались не отстать и относительно небольшие семейные компании. Бельгийский Van Hool представил семейство автобусов туристического класса новой серии EX. В него вошли две двухосные модели EX15N и EX16M длиной соответственно 12 480 и 13 260 мм. Обе новинки отличает увеличенное на 100 мм переднее пространство, где располагается рабочее место водителя и гида. В свою очередь, польский Solaris Bus & Coach S.A. отменился дебютом своего бестселлера Solaris Urbino нового поколения. Городской автобус представлен в двух ипостасях: как 12-метровая соло-версия и 18-метровая «гармошка». В салоне Urbino 12 предусмотрено 16 мест для сидения, а в чреве Urbino 18 их может быть до 24. В качестве двигателя для Urbino фигурируют DAF MX11, а также Cummins — дизельный ISB6.7E6 и метановый ISLG8.9E6. Серийное производство новинки планируется начать в 2015 году.

Российский автопром — похоже, в гордом одиночестве — на IAA представлял подмосковный МЗ «Тонар». К слову, третий в РФ по объему выпуска производитель тяжелой прицепной техники после камазовских «дочек» НефАЗа и «Автоприцепа-КамАЗ». Прицепостроители из Губино привезли в Ганновер монстрообразный автопоезд в составе седельного тягача Iveco Trakker и двух самосвалов популярнейших суммарной грузоподъемностью 100 тонн! По словам немца-стендиста, аналогичное изделие «Тонара» трудится где-то в Южной Америке.

P.S. В Ганновере традиционно подвели итоги европейских конкурсов Truck Of the Year и Van Of the Year. Грузовиком 2015 года стал Renault Trucks магистральной серии T, а фургоном — Iveco Daily нового поколения. Кроме того, стало известно, что титула «Автобус 2015 года» удостоилась газовая «гармошка» MAN Lion's City GL CNG.

Александр Солнцев,
главный редактор
журнала «Комтранс»

Корпоративный извозчик

— тест-драйв —

Mercedes в России дешевым не бывает — это аксиома. В российском представительстве Daimler AG очень гордятся тем, что, несмотря на более высокую цену, минивэнов Mercedes продается больше, чем прямых конкурентов — Volkswagen Multivan. Новый игрок Mercedes V-Class демонстрирует свое превосходство.

Mercedes V-Class пришел на смену хорошо зарекомендовавшему себя MB Viano. Несмотря на то что машина создавалась как статусный минивэн корпоративного парка крупных компаний, мерседесовцы настаивают на том, что это легковой автомобиль.

Сегмент бизнес-вэнов в России весьма специфичен и очень узок. Понятно, что руководитель компании и менеджеры высшего звена предпочитают в качестве служебного автомобиля роскошный S-Class. Мерседесовцы позиционируют V-Class (по-немецки произносится как «Фай-Класс») не только как корпоративный минивэн, но и как машину для большой семьи... Однако в наших реалиях в качестве семейного авто за такие деньги предпочтению отдадут большим внедорожникам, как более практичным и статусным. Так, что новый и роскошный V-Class обречен на обитание в престижных бизнес-центрах и маршrut его редко будет отклоняться от привычного «аэропорт—гостиница—место презентации». Да-да, встреча делегаций партнеров, доставка их в гостиницу, а потом на место оче-



С какого ракурса ни смотри на машину, сомнений не возникает — это Mercedes: дизайнерам удалось сохранить фамильное сходство

редней презентации или выставки — вот арена обитания бизнес-вэна в России. Есть еще надежда, что им заинтересуются пятизвездные отели... Хотя и для них дороговато.

Дороговато — это сколько? Спешим успокоить, в категорию роскошных автомобилей новый Mercedes V-Class не попал: цены на базовую модификацию начинаются с отметки 2,99 млн руб. Но кто же покупает «базовые» Mercedes? Реальная цена на нормально укомплектованный автомобиль легко перешагивает планку в 4 млн

руб. Такая машина нам и досталась на тест. Что предлагается за эти деньги?

Внешне машина изменилась довольно сильно, и больше всего изменился силуэт: в новом V-Class более пологая линия капота, визуально отделила моторный отсек в отдельный объем. Однако с какого бы ракурса ни смотри на машину, сомнений не возникает — это Mercedes: дизайнерам удалось сохранить фамильное сходство.

Естественно, самый узнаваемый ракурс — спереди. Здесь и фирменная решетка, и огромная трехлучевая звезда, и светотехника в стиле флагмана легкового ряда S-Class. Кстати, в дорогих комплектациях функциональность новой светотехники несколько не отличается от того же Mercedes S. Здесь и светодиодный дневной свет, и биксенон, и светодиодные указатели поворотов — в общем, полный набор.

Передние двери привычно распашные, а вот пассажирские — сдвижные с электроприводом, получивший проем позволяет попасть на задний диван, не теряя достоинства, самым высокопоставленным VIP-персонам.

Доступ в огромный багажник через подъемную заднюю дверь с электроприводом. Кубометр полезного пространства позволяет гарантировать немалую чемодановместимость. Если вещей немного, а на парковке тесно, можно ограничиться открыванием заднего стекла и закинуть нетяжелую поклажу через него.

Пассажирский салон и салоном-то называть грех — это пространство для размещения обеспеченных господ предпринимателей. Царство качественной кожи, весьма достойный профиль сидений и возможность создать свой, отдельный от водителя микроклимат, чему способствует отдельная климатическая система.

Сиденья среднего ряда можно развернуть против хода, и тогда получается уютное купе для переговоров. Правда, для этого сиденья придется снимать и переустанавливать вручную, а весит они немало.

В нашей модификации V-Class был оснащен внутренним Wi-Fi с возможностью подключения до восьми устройств, в том числе самая оперативная информация из интернета сделает переговоры плодотворными, а возможность оперативного выхода в социальные сети скрасит время, проведенное в пробках.

Место водителя заслуживает отдельной большой поэмы. Здесь есть все: от электрорегуляторов руля и сидений до обогрева и вентиляции. Стильный трехспицевый многофункциональный руль ложится в руки как влитой. Привычный по легковым моделям правый подрулевой переключатель заведует управлением семиступенчатой автоматической коробкой передач. Слева функций гораздо больше: поворотники, свет, дворники и омыватель — все на одном подрулевом рычаге. И еще один отдельный рычажок круиз-контроля.