

# КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ

## Железнодорожный король

### ЭКСКЛЮЗИВ

Локомотив — этим словом на заре автомобилизации называли самодвижущиеся повозки на паровом ходу. С тех пор прошло уже почти полтора столетия, а слово живет. В этот раз представители компании Daimler AG локомотивом назвали железнодорожную версию Unimog. Таких машин выпускаются единицы, и каждая из них уникальна.

Прозоподъемность 1000 тонн не снилась даже сверхгабаритным карьерным самосвалам, а здесь не самый мощный U400. Правда, увести эти умопомрачительные тонны он может только по рельсам. И с успехом возит по всему миру уже полсотни лет, а у нас пара таких машин до сих пор работает на обслуживании метрополитена. Они были закуплены еще к московской Олимпиаде 1980 года! Разумеется, тогда были другие технологии, и те машины не могли увести такой чудовищный вес, но справедливости ради надо сказать, что и новый Unimog U400 может перетянуть 1000 тонн (13 стандартных вагонов) в сухую погоду по идеально ровному рельсовому пути. А таких, как вы понимаете, в России немного. Однако грузоподъемность 200–400 тонн (около пяти груженых вагонов) в реальных условиях тоже впечатляет.

Конструктивно локомотив — это среднетоннажный U400 полной массой всего 12 тонн. Так как же он увезет весь этот невообразимый груз?

В теории все довольно просто. Производители утверждают, что коэффициент сцепления в паре резина-сталь в шесть раз выше, чем в паре сталь-сталь. Так что тяговыми являются как раз обычные колеса! Нет, разумеется, колеса специальные, но именно резиновые, позволяющие спокойно передвигаться

по дорогам общего пользования, а подкатные колесные пары служат только направляющими. Сами колесные пары поднимаются и опускаются при помощи гидропривода, а усилие, прикладываемое к рельсам, регулируется электроникой, и давление определяется с учетом нагрузки.

Самое интересное, что двигатель менять не стали — это привычная рядная шестерка Mercedes-Benz OM 906LA мощностью 238 л. с. Естественно, для того, чтобы стартовать с грузом массой 200–500 тонн, в трансмиссии появился особый мощный гидродинамический трансформатор. Он усиливает крутящий момент в два с половиной раза, что позволяет локомотиву плавно трогаться с места даже с тяжелым прицепным сцеплением, предотвращая тем самым его износ. Под кабиной стоит дополнительный радиатор для охлаждения гидродинамического трансформатора.

А вот за гидротрансформатором двойное сцепление и автоматизированная мерседесовская коробка Telligent с восемью передачами вперед и шесть — назад. Максимальная скорость ограничена 90 км/ч, но это требование не железных, а обычных дорог для грузовиков.

Тронуться с места и разогнать 1000-тонный состав — это полдела, гораздо важнее, что его придется останавливать. Для



Unimog может не только сдвинуть с места 1000-тонный состав, но и вовремя его остановить

ФОТО МАКСИМА СЕРГЕЕВА

этого используются штатные пневматические тормоза вагонов. Чтобы заполнить воздухом все тормозные механизмы, на раме локомотива устанавливается четыре ресивера по 85 л (запас воздуха — 3400 л). Давление 8 бар обеспечивает компрессор с гидростатическим приводом, производительность — 540 л/мин. Давление, необходимое для растормаживания, — 5 бар. По заявлениям разработчиков, этой тормозной системы вполне хватает на обслуживание 13 вагонов (1000 тонн/52 оси).

Ну и последнее, чего коснулось переоборудование, — это жд-сигнализация. Как и на маневровых тепловозах, здесь установлены три белых огня спереди и один красный сзади, автоматические переключающиеся, как только меняется направление движения.

На обычной дороге этот Unimog можно определить

по зауженной колее (1520 мм), такой же, как ширина российских железных дорог.

В том, что локомотив может таскать вагоны, мы убедились вочию, но гораздо интереснее то, как он готовится к работе. Для того чтобы встать на рельсы, ему не нужен переезд: по замыслу разработчиков эта машина может встать на рельсы в любом месте — достаточно 5 м прямого рельсового пути. Загоняем машину на рельсы, опускаем направляющие подкатные пары — и все, можно ехать. По заверениям производителя, даже не самый опытный водитель справится с этой операцией минут за пять-семь.

Самое время устроиться за рулем и посмотреть, как это сооружение поедет. Н-да. Тому, кто хоть раз бывал в кабине Unimog, сразу становится понятно, что это смесь грузовика с трактором, но здесь еще куда разнообразных приспособлений для того, чтобы управлять с железнодорожным составом. Плюс дополнительные зеркала, позволяющие видеть,

что происходит вдоль состава. Через огромное лобовое стекло взгляд упирается в прозаическую автоматическую вагонную сцепку СА-3, ведущую свою родословную еще со времен паровозов, и шпунтеры для передачи давления на рабочие тормоза. Наверняка водители, постоянно работающие на таких машинах, действительно смогут поставить его на рельсы в считанные секунды, но при отсутствии опыта эта процедура затягивается. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

сем исправен, поэтому мы потеряли минут 20. Для меня оказалось открытием, что в стоячном положении тормоза вагонов блокируются и для того, чтобы их растормозить, необходимо давление 5 бар. Иначе состав просто не сдвинется с места. Наконец необходимое давление в системе достигнуто, и мы под душераздающий грохот неработающего тормоза одной из осей волощем состав из пяти вагонов в направлении разгрузочной рампы. Вот здесь самое интересное. Начинаем тормозить длинной черной ручкой и останавливаемся. Честно говоря, после такого экзотического опыта эта процедура выполняется. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-



Unimog может не только сдвинуть с места 1000-тонный состав, но и вовремя его остановить

ФОТО МАКСИМА СЕРГЕЕВА

радиус поворота даже уменьшился. Естественно, пострадала устойчивость к кренам, но вряд ли кто-нибудь отправится штурмовать на железнодорожном Unimog горные склоны.

Попытка встать на рельсы — это экзамен на водительское мастерство и чувство габаритов. Наверняка водители, постоянно работающие на таких машинах, действительно смогут поставить его на рельсы в считанные секунды, но при отсутствии опыта эта процедура затягивается. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

сем исправен, поэтому мы потеряли минут 20. Для меня оказалось открытием, что в стоячном положении тормоза вагонов блокируются и для того, чтобы их растормозить, необходимо давление 5 бар. Иначе состав просто не сдвинется с места. Наконец необходимое давление в системе достигнуто, и мы под душераздающий грохот неработающего тормоза одной из осей волощем состав из пяти вагонов в направлении разгрузочной рампы. Вот здесь самое интересное. Начинаем тормозить длинной черной ручкой и останавливаемся. Честно говоря, после такого экзотического опыта эта процедура выполняется. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

рем исправен, поэтому мы потеряли минут 20. Для меня оказалось открытием, что в стоячном положении тормоза вагонов блокируются и для того, чтобы их растормозить, необходимо давление 5 бар. Иначе состав просто не сдвинется с места. Наконец необходимое давление в системе достигнуто, и мы под душераздающий грохот неработающего тормоза одной из осей волощем состав из пяти вагонов в направлении разгрузочной рампы. Вот здесь самое интересное. Начинаем тормозить длинной черной ручкой и останавливаемся. Честно говоря, после такого экзотического опыта эта процедура выполняется. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

рем исправен, поэтому мы потеряли минут 20. Для меня оказалось открытием, что в стоячном положении тормоза вагонов блокируются и для того, чтобы их растормозить, необходимо давление 5 бар. Иначе состав просто не сдвинется с места. Наконец необходимое давление в системе достигнуто, и мы под душераздающий грохот неработающего тормоза одной из осей волощем состав из пяти вагонов в направлении разгрузочной рампы. Вот здесь самое интересное. Начинаем тормозить длинной черной ручкой и останавливаемся. Честно говоря, после такого экзотического опыта эта процедура выполняется. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

рем исправен, поэтому мы потеряли минут 20. Для меня оказалось открытием, что в стоячном положении тормоза вагонов блокируются и для того, чтобы их растормозить, необходимо давление 5 бар. Иначе состав просто не сдвинется с места. Наконец необходимое давление в системе достигнуто, и мы под душераздающий грохот неработающего тормоза одной из осей волощем состав из пяти вагонов в направлении разгрузочной рампы. Вот здесь самое интересное. Начинаем тормозить длинной черной ручкой и останавливаемся. Честно говоря, после такого экзотического опыта эта процедура выполняется. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

рем исправен, поэтому мы потеряли минут 20. Для меня оказалось открытием, что в стоячном положении тормоза вагонов блокируются и для того, чтобы их растормозить, необходимо давление 5 бар. Иначе состав просто не сдвинется с места. Наконец необходимое давление в системе достигнуто, и мы под душераздающий грохот неработающего тормоза одной из осей волощем состав из пяти вагонов в направлении разгрузочной рампы. Вот здесь самое интересное. Начинаем тормозить длинной черной ручкой и останавливаемся. Честно говоря, после такого экзотического опыта эта процедура выполняется. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

рем исправен, поэтому мы потеряли минут 20. Для меня оказалось открытием, что в стоячном положении тормоза вагонов блокируются и для того, чтобы их растормозить, необходимо давление 5 бар. Иначе состав просто не сдвинется с места. Наконец необходимое давление в системе достигнуто, и мы под душераздающий грохот неработающего тормоза одной из осей волощем состав из пяти вагонов в направлении разгрузочной рампы. Вот здесь самое интересное. Начинаем тормозить длинной черной ручкой и останавливаемся. Честно говоря, после такого экзотического опыта эта процедура выполняется. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

рем исправен, поэтому мы потеряли минут 20. Для меня оказалось открытием, что в стоячном положении тормоза вагонов блокируются и для того, чтобы их растормозить, необходимо давление 5 бар. Иначе состав просто не сдвинется с места. Наконец необходимое давление в системе достигнуто, и мы под душераздающий грохот неработающего тормоза одной из осей волощем состав из пяти вагонов в направлении разгрузочной рампы. Вот здесь самое интересное. Начинаем тормозить длинной черной ручкой и останавливаемся. Честно говоря, после такого экзотического опыта эта процедура выполняется. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

рем исправен, поэтому мы потеряли минут 20. Для меня оказалось открытием, что в стоячном положении тормоза вагонов блокируются и для того, чтобы их растормозить, необходимо давление 5 бар. Иначе состав просто не сдвинется с места. Наконец необходимое давление в системе достигнуто, и мы под душераздающий грохот неработающего тормоза одной из осей волощем состав из пяти вагонов в направлении разгрузочной рампы. Вот здесь самое интересное. Начинаем тормозить длинной черной ручкой и останавливаемся. Честно говоря, после такого экзотического опыта эта процедура выполняется. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

рем исправен, поэтому мы потеряли минут 20. Для меня оказалось открытием, что в стоячном положении тормоза вагонов блокируются и для того, чтобы их растормозить, необходимо давление 5 бар. Иначе состав просто не сдвинется с места. Наконец необходимое давление в системе достигнуто, и мы под душераздающий грохот неработающего тормоза одной из осей волощем состав из пяти вагонов в направлении разгрузочной рампы. Вот здесь самое интересное. Начинаем тормозить длинной черной ручкой и останавливаемся. Честно говоря, после такого экзотического опыта эта процедура выполняется. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

рем исправен, поэтому мы потеряли минут 20. Для меня оказалось открытием, что в стоячном положении тормоза вагонов блокируются и для того, чтобы их растормозить, необходимо давление 5 бар. Иначе состав просто не сдвинется с места. Наконец необходимое давление в системе достигнуто, и мы под душераздающий грохот неработающего тормоза одной из осей волощем состав из пяти вагонов в направлении разгрузочной рампы. Вот здесь самое интересное. Начинаем тормозить длинной черной ручкой и останавливаемся. Честно говоря, после такого экзотического опыта эта процедура выполняется. Наконец встали и опустили подкатные колесные пары... А дальше требуется вся гибкость психики, чтобы перестроиться и понять, что руль тебе на рельсах не нужен и все, что остается под контролем, — это рычаг переключения передач, газ, тормоз плюс черная ручка рабочих тормозов состава. Двигаемся по рельсам как во сне: вот пуговица напольная втушка товарного вагона и следует чувствительный удар стыковки. Теперь самое время вылезти из машины и пойти подсоединить воздушные патрубки. Подключаем, запускаем компрессор. Обычно рабочее давление в контуре создается довольно быстро — за несколько минут, но в нашем случае ресивер одного из вагонов оказался не сов-

## Городской служащий

### Фургон

По данным Евросоюза, сегодня горожане составляют больше 50% населения планеты, а через 15 лет эта цифра достигнет 70%. Города растут, и их надо снабжать, но в большинстве европейских городов въезд в центр грузовым автомобилям запрещен. И здесь поможет Volkswagen Crafter.

Эта машина популярна в Западной Европе, но и в России она находит применение.

Первое, на что обращает внимание, устраиваясь за рулем, — приборы и органы управления нефольксвагеновские: они от Mercedes Sprinter, даже перегруженный левый подрулевой переключатель на месте. Машины разрабатывались в содружестве Volkswagen и Daimler: так гораздо дешевле.

Главное впечатление: я за рулем грузовика. Габариты: длина — 5240 мм, ширина — 2426 мм, колесная база — 3250 мм.

Маневрировать в тесноте парковок помогают огромные зеркала, а также парктроник, показания которого дублируются светодиодами. Плюс камера заднего вида — изображение с нее выводится на дисплей в центре приборной панели. В общем, даже при московской тесноте выехать с парковки можно без проблем.

Несмотря на нескромные габариты, Volkswagen Crafter — легковой автомобиль: снаряженная масса — 2319 кг, полная — 3000 кг. Грузоподъемность — 681 кг. Разумеется, это в данной комплектации, но все равно при такой грузоподъемности внутренний объем в 7,5 кубометров смотрится странновато. Загружать кузов можно с двух сторон: справа через огромную сдвижную дверь или сзади — через распашные. В кузов выведены воздуховоды климатической системы.

Думается, что наши перевозчики предпочтут и двигатель помощнее (можно заказать тот же мотор с двумя последовательно работающими турби-



Несмотря на нескромные габариты, Volkswagen Crafter — легковой автомобиль

ФОТО МАКСИМА СЕРГЕЕВА

не рядом с водителем двухместное, и по ширине места двоим хватает вполне, но спинка не регулируется, да и профиль сиденья простоват — в дальней дороге пассажиры устают.

А вот колесности и неровностей эта машина не любит, выдавая свое европейское происхождение и привычку к хорошим дорогам. Асфальтовый рисунок протектора и высокооборотистый двигатель делают Volkswagen Crafter совершенно беспомощным в реалиях российской грунтовы, размоченной дождем. Преодоление на пустой машине лужи на черномезном проселке вылилось в проблему.

Volkswagen Crafter — машина, безусловно, интересная и в качестве маршрутного такси или развозного фургона оправдывает себя полностью, но жить ей лучше там, где асфальт хорошего качества.

Обвальное спрос на такие машины пока не ожидается, но с переоборудованием транспортных компаний вполне возможен всплеск интереса именно к этим экономичным и современным фургонам.

Макс Сергеев



ГАЗПРОМБАНК



## ЛИЗИНГ

«Газпромбанк Лизинг» предоставляет своим клиентам услуги по финансовой аренде (лизингу):

- Финансирование капитальных вложений (финансовый лизинг);
- Финансирование текущей деятельности (возвратный лизинг);
- Финансирование создания и модернизации инфраструктурных и производственных объектов с длительным инвестиционным периодом (инвестиционный лизинг).

В МАСШТАБАХ СТРАНЫ, В ИНТЕРЕСАХ КАЖДОГО

www.gazprombank.ru

8 495 913 74 74

ГПБ (ОАО), Генеральная лицензия ЦБ РФ № 354. Реклама.

www.gpbl.ru

8 495 719 13 96

ЗАО «Газпромбанк Лизинг»