



Производитель:	ООО «БАУ Мотор Корпорэйшн» (Ульяновск)
Модель:	BAW 22450A Street
Начало продаж:	2010 г.
Цена:	1 245 000 руб.

Большая маршрутка

Андрей Филиппов, фото автора

Тенденции отечественного рынка автобусов малого класса в данный момент таковы, что любая новинка априори считается изготовленной либо по лицензии «с ноля», либо на купленном шасси китайского или корейского производства. А появление самостоятельной конструкции встречается одновременно возгласом «ВАУ!» и недоверием в глазах. Именно такой и бывает чаще всего реакция на автобус BAW Street.

ОРИГИНАЛЬНЕНЬКО!

При первом взгляде на автобус испытываешь ощущение некоей несуразности – этакий большой брикетик на маленьких колесах. Это все от того, что при ширине колесной базы в 1700 мм, сам кузов размахнулся аж на 2234 мм. Автобус рамный, изготовлен из оцинкованной стали, а основания кузова и колесные арки прошли дополнительную антикоррозийную обработку.

Со стороны эксплуатационника BAW Street довольно прост, поэтому



Конструкция автобуса рамная



Не ко всем ресиверам легко дотянуться



Защита двигателя не предусмотрена



Отсек для АКБ – он же ящик для инструмента



Вместо старых энергоаккумуляторов теперь стоят пружинные с пневмууправлением

ремонтпригоден. Передняя и задняя пластиковые маски разборные, а значит, в случае ДТП их элементы можно будет заменить по частям. Кстати, раз уж заговорили об этом неприятном моменте, радиатор расположен практически над передней осью, так что автобус даже после сильного удара сохранит возможность самостоятельного передвижения.

А еще ведутся работы по усовершенствованию конструкции. Доступ к двигателю теперь осуществляется через один большой люк в полу, а не маленький, как был на первых экземплярах. Снизу вся силовая установка прикрыта пластиковым кожухом. Появилась вязкостная муфта вентилятора двигателя, закрытая система вентиляции картера и датчик засоренности воздушного фильтра.

Нетрадиционно решен вопрос с постоянной коррозией крышек технологических отсеков в местах их крепления к кузову. Все лючки крепятся в BAW Street через резиновую петлю. В результате они и не ржавеют сильно, и тщательной подгонки в случае повреждения не требуют.

Из того, к чему добираться неудобно, отмечу один из ресиверов и фильтр очистки топлива – они упрятаны в раму и снизу прикрыты карданным валом. Зато смещение запасного колеса к левому борту упростило процесс его замены и улучшило развесовку, так как правый борт автобусов традиционно перегружен из-за скопления пассажиров у дверей.



Крышка двигателя откидывается на петлях

ВОЗДУШНЫЙ ИНТЕРЬЕР

Если посмотреть на все это глазами простого пассажира, то автобус довольно прост и понятен. Вход в салон через пару дверей прислонно-сдвижного типа. Ширина проёма составляет 687 мм, что на 15–20 мм больше, чем у аналогов с ширмовыми или планетарными дверьми – зимой в теплой одежде

этот «прирост» хорошо почувствуется. А вот элементы привода дверей, выступающие в салон, вряд ли придутся пассажирам по душе, но как напоминание не скапливаться у дверей – это очень действенная мера.

Внутри кажется очень просторно и даже воздушно. Светлые материалы отделки и большие окна создают своеобразный эффект ажурности,



Для вентиляции салона служат большие сдвижные форточки и два потолочных люка



Нижняя навеска дверей – не лучшее решение



«Печку» желательно закрыть кожухом



Пара «метрокресел» перед 1-й дверью



Стекло двери изнутри пересечено усилителем



Водительская дверь раскрывается недостаточно широко

которого порой так не хватает в подобных автобусах. Компенсировать отсутствие накопительной площадки призван широкий (544 мм) центральный проход, а дорожный чеходан можно в крайнем случае пристроить на козлах моторного отсека.

Для удобства перемещения по салону предусмотрены потолочные поручни, за которые удобно держаться. А для маленьких пассажиров кресла у прохода оснащены мини-поручнем на спинке.

Порадовала и компоновка, при которой из 21 места только два развернуты спиной по ходу движения и пара вдоль левого борта в передней части. На всех остальных сиденьях особенности вестибулярного аппарата можно не учитывать. Равно как и длину ног – расстояние между креслами колеблется от 320 до 370 мм, такое далеко не у всех более крупных автобусов.

Да и вообще как пассажиру мне автобус понравился. В салоне три мощных, на 4 кВт и 6 кВт, отопителя, для вентиляции предназначены большие сдвижные форточки и два потолочных люка, которые благода-

ря своей прозрачности делают салон светлее.

Даже электронные маршрутоказатели в наличии, что для автобусов такого класса – редкость.

ХОДОВОЙ ЭКЗЕМПЛЯР

«Не дрова везешь!» – это идущее из глубины пассажирской души восклицание, водитель, впервые севший за руль BAW Street, услышит не раз. Впрочем, и я удостоился этой сомнительной чести.

Автобусик оказался довольно своенравным, требующим некоторой адаптации на рабочем месте. На поворот ключа моторчик отзывается умеренным «дыр-дыр-дыр» под правым ухом, уже привычным для автобусов этого класса. Все вроде под рукой, но...

Отрегулировать правое зеркало из кабины невозможно – окно «глухое», так что придётся просить помощи у коллег либо пару раз сбегать к нему самостоятельно. Зато благодаря оригинальной компоновке, обзор в него не будет перекрываться чьим-то пакетом или следами грязных пальцев.

За рулем ощущения средние. Говорить, что чувствуешь себя «как дома», я бы не стал. Но и откровенного неудобства не испытываешь. Приборы читаются нормально, да и немного их – всего три круга, в которых разместились, тахометр с неярким полукругом давления воздуха в пневмосистеме, спидометр и «сладкая парочка» датчиков температуры ОЖ и уровня топлива. Руль вполне удобный, к клавишам и переключателям тоже претензий нет. Разве что три отдельных пульта управления на каждый из отопителей в салоне, это перебор.

С виду удобный рычаг КП потребовал около 10 минут и пары ки-



Рабочее место – сочетание несочитаемого



Рычаги КП и ручного тормоза на одном кронштейне



Зеркала хотелось бы побольше

лометров на адаптацию. Только после этого я стал более-менее точно включать нужную передачу. Я, было, недовольно поморщился, но коллега посоветовал с таким подходом прокатиться на BAW Felix и я смирился. Благо, к концу поездки переключался практически не задумываясь, а уж будь автобус на маршруте, то «сорокоручка»-водитель, освоился бы и того быстрее.

Та же история и с тормозами. «Ласкаешь» педаль – никакой реакции, а когда ты в испуге от этого прижимаешь ее сильнее – хоп, и ты висишь на ремне, а все пассажиры уже упрутся в ветровое стекло... Шутка, чёрная. Нет у водителя ни-



* Внутренние размеры. ** Размеры дверных проемов в свету. *** Расстояние между поручнями при открытых дверях.

какого ремня, и он тоже как часть коллектива прилипает к стеклу. На самом деле с тормозами всё проще. После пары ошибок начинаешь чувствовать педаль, а через десяток километров – торможение становится плавным, а главное уверенным.

На ходу автобус ведет себя как... автобус. Порожняя машина жестковата, но разгоняется приемлемо. Его не носит на колдобинах и не раскачивает на волнах.

Что понравилось безоговорочно, так это обзорность. Огромное аквариумное остекление в совокупности с тонкими передними стойками – это как раз то, что надо любому автобусу. Хотя впереди у BAW Street еще первое жаркое лето, и как знать, не превратится ли «аквариум» в раскаленную «сковородку», ведь ни правого противосолнечный козырёк, ни шторки на боковых окнах не предусмотрены.

Из смутившего хотелось бы отметить расстояние между поводками стеклоочистителей. Оно настолько мало, что кажется будто щетки вот-вот столкнутся. Когда механизмы немного поизносятся, это обязательно произойдет. А ещё не понравилось малое количество карманов и полочек, тем более что простран-

ство кабины позволяет разместить их в достаточном количестве и любых размеров. На этом фоне слишком малый угол открытия водительской двери, уже не удивляет.

Зато радует тот факт, что все замеченные недостатки, ещё можно исправить. Полагаю, самые внимательные уже заметили некую брутальность подставки рычагов КП и ручного тормоза? Так вот, буквально со следующего экземпляра на нее будут устанавливать аккуратный пластиковый кожух. Будем надеяться, что так будет и с другими «нежелательными элементами».

Выводы

Когда на фестивале «Мир автобусов-2010» демонстрировали экземпляр автобуса под № 002, как-то не очень верилось, что проект будет жить и развиваться. Но прошло полгода и вот перед нами автобус № 037. Полагаю, для достаточно молодого завода это неплохое достижение. Отчасти, сыграла свою роль и довольно лояльная цена, которая в среднем на 200 000 руб. ниже, чем у ближайших конкурентов. Единственный, чей ценник еще меньше, – это ПАЗ-32053, но по остальным параметрам он выигрывает разве что

Техническая характеристика BAW 22450A Street

Снаряженная масса, кг	4995
Полная масса, кг	7490
Распределение полной массы по осям, кг	2990/ 4500 (2530/ 4960)*
Пассажироместимость, чел	38
Число посадочных мест	21+1
Двигатель:	FAW CA4DC2-12E3, турбодизель, I-4
Рабочий объем, см ³	3168
Мощность, л.с.	120 при 3200 мин ⁻¹
Крутящий момент, Н·м	320 при 2000 мин ⁻¹
Коробка передач:	LG5T35-BQ, механическая
количество ступеней вперед/ назад	5/1
Подвеска	Зависимая, рессорная с гидравлическими телескопическими амортизаторами
Тормозная система	Двухконтурная, пневматическая с ABS
Минимальный радиус поворота, м	8,5
Вместимость топливного бака, л	130

* По данным маркировочной таблички.

по проходимости, которая в городе как-то без надобности. Так что все логично.

В данный момент BAW 22450A Street не собирают «на склад», а только по предварительным заказам. Список опций пока невелик: более комфортные кресла для водителя и пассажиров, иное остекление и наличие кондиционера. Цена автобуса «со всеми наворотами» – 1 390 000 руб. Срок изготовления – 45 дней, что в общем-то не так уж

и много. В результате покупатель получает «маршрутку» с гарантией 2 года или 60 000 км пробега.

Положа руку на сердце, BAW Street пока середнячок, но стремление завода совершенствовать свое детище, очень скоро может передвинуть его значительно выше.

Автомобиль на тест предоставила компания ООО «BAW Мотор Корпорэйшн»

Сравнительный анализ технических характеристик*

Модель	BAW 22450A Street	Hyundai County (TarA3)	Hyundai County Kuzbass	ПАЗ-32053	ПАЗ-3204	ISUZU Богдан А-092
Пассажироместимость, чел./ в т. ч. сидящих	38/ 21	32/ 16	31/ 15	42/ 23	43/ 25	43/ 21
Габаритная длина, мм	7612	6350	7080	7000	7600	7430
Двигатель	CA4DC2-12E3	D4DD	D4DD	3M3	Cummins	ISUZU 4HK1-XS
Мощность, л.с.	120	140	145	130	185	146
Цена, руб.	1 245 000	1 490 000	1 650 000	938 000	1 643 000	1 595 000

* По данным компании BAW Motor Corporation.

