



**Небольшие, юркие, экономичные автобусы малого класса, способные брать на борт до четырех десятков пассажиров, незаменимы для крупных городов с их сложной дорожной обстановкой и плотным трафиком движения.**

# Городской ИЗВОЗЧИК

**Алексей Малахута**  
**Фото Александра**  
**Кошелева**

Автобусы малого класса BAW Street Line, собираемые на заводе, принадлежащем компании «BAU-РУС Мотор Корпорэйшн», расположенном в городе Ульяновске, вот уже больше года трудятся на дорогах таких городов России, как Ульяновск, Новороссийск, Сочи, Ростов-на-Дону, Краснодар, Черкесск, Пермь, Благовещенск, Екатеринбург, Москва, Челябинск, Рязань, Тюмень, Тула. А первый опытный образец, выпущенный заводом в 2009 году, прошел боевое крещение,

работая на сто пятом маршруте ульяновских автобусных линий. За время производства машина успела претерпеть несколько модернизаций, в ходе которых дорабатывалась конструкция ее некоторых узлов и агрегатов, менялись идущие на сборку комплектующие и их поставщики. Основа машины также была модернизирована. С мая 2011 года BAW Street Line производится на новом шасси с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками. Это обновленное шасси грузовика малой грузоподъемности BAW Fenix 3346. Предшествующую ему модель российские перевозчики знают

под индексом 1065. Разумеется, прежде чем использовать шасси коммерческого грузовика для автобуса, его доработали, устранив выявленные в ходе эксплуатации недочеты и модернизировав слабые места конструкции. Особое внимание конструкторы уделили электропроводке и электронным системам автомобиля. На грузовике электрика не отличалась надежностью и часто требовала к себе внимания со стороны специалистов технической службы автопредприятия. Чего не скажешь об оказавшемся весьма надежным китайском четырехцилиндровом рядном дизеле CA4DC2-12E3 рабочим объемом 3,2 литра,

с которых снимается мощность 120 лошадиных сил. Максимальный крутящий момент в 320 Н•м достигается при частоте вращения коленчатого вала 2000 об/мин (1900–2100). Благодаря современной электронно-управляемой системе питания Common Rail и турбонаддуву с радиатором промежуточного охлаждения воздуха двигатель не просто соответствует требованиям Евро-3, но и имеет конструкционный запас для улучшения данного показателя. Несмотря на то, что производитель автобуса указывает величину расхода топлива в 18 литров на 100 км пробега, данная цифра справедлива

для машины, работающей в городе с относительно свободными улицами. Для мегаполисов с их часто «глухими» пробками следует ориентироваться на расход в 20 литров. Однако многое зависит и от мастерства водителя, который, избегая интенсивных разгонов и торможений, а также грамотно выбирая передачу в трансмиссии, может вплотную приблизить расход топлива к указанному заводскими специалистами. Благо освоить технику экономичного вождения не так и сложно.

Коробка передач, с которой агрегирован дизель, механическая пятиступенчатая с синхронизаторами на всех передачах – модель LG5T35-BQ. Разумеется, для городского автобуса самым оптимальным вариантом была бы автоматическая трансмиссия, но она ощутимо увеличит стоимость автобуса, лишив его главного козыря – доступной цены. И потом, автомат всегда «съест» больше топлива, чем механика. Поэтому стоит ли игра свеч – решать перевозчику, тем более что машина с автоматом значится в ближайших планах завода. Из неоспоримых преимуществ автоматической трансмиссии отметим значительное облегчение управлением автобуса. Водитель, особенно молодой и малоопытный, максимум внимания уделяет дорожной обстановке, а не выбору передачи в трансмиссии и манипуляциям с педалью сцепления.

Вопрос – почему конструкторы оставили на автобусе рессорную подвеску, не заменив ее более комфортной, пневматической, – отпадает сам собой после первого же выполненного на машине рейса. Тряски, присущей грузовику, в BAW Street Line не наблюдается. Машина идет достаточно ровно и плавно даже по разбитой дороге. Причем высокий уровень комфорта отмечают и пассажиры, сидящие на креслах задних рядов сидений. А ведь базу машины длиной назвать нельзя. Она составляет 3860 мм. Но на кочках, увы, дороги ряда российских городов далеки от совершенства, автобус не козлит. Конечно, уровень комфорта с пневмоподвеской был бы еще выше, однако данное изменение в конструкцию автомобиля потребовало бы проведения дополнительных конструкторских

работ и «прогона» машины через цикл дорожных испытаний. Установка пневматической подвески привела бы и к удорожанию техники. Потом, повредить рессору практически невозможно – автобус не грузовик, чтобы его перегрузить, нужно очень постараться и нарушить все действующие правила перевозок. На это, учитывая высокую ответственность – людей, не кирпичи возить – ни один бизнесмен сегодня не пойдет, так как тут же лишится «хлебного» маршрута. Конкуренты не дремлют. Немаловажно и то, что рессора лучше работает и в условиях низких температур, а значит, автобус может эксплуатироваться и в северных регионах России. Должно быть именно с прицелом на это ульяновские автостроители предусмотрели предпусковой подогреватель двигателя в базовой комплектации автомобиля. Безотказно запускающийся дизель гарантирует стабильный выход машины на линию. Для любого перевозчика этот показатель первостепенный. Кроме того, старт теплого мотора благотворно сказывается на его ресурсе, снижает нагрузку на стартер и аккумуляторные батареи, которые в условиях низких температур, как известно, плохо принимают заряд. Благо аккумуляторы для автобусов традиционно располагаются в специальном отсеке, расположенном по левому борту кузова, а не открыты всем ветрам, как у некоторых грузовиков.

Кстати о кузове. Он стандартной для автобусов малого класса вагонной компоновки и имеет большую площадь остекления. Стеклопакеты устанавливаются в проемы по клеевой технологии, что значительно повышает прочность кузова и, следовательно, положительно отража-





ется на безопасности. Стекла специальные – атермальные, эффективно поглощают солнечное излучение в инфракрасном диапазоне. Это значит, что знойным летом пассажиров не будет допекать солнце. Конечно, создать комфортный микроклимат по силам только мощному, высокопроизводительному кондиционеру, но он предлагается только как опция за отдельную плату. Актуальна же климатическая установка только на машинах, работающих на пригородных маршрутах. В городском режиме через постоянно открывающиеся двери спасительная прохлада будет уходить на улицу. Учитывая данное обстоятельство, конструкторы предусмотрели в кузове два люка на крыше и шесть форточек в стеклопакетах. С вентиляцией салона у BAW Street Line проблем нет. Чтобы обеспечить максимальный комфорт пассажиров зимой, автобус оснащается автономной системой отопления, мощности которой вполне достаточно для поддержания комфортной температуры внутри салона даже в лютую стужу. Каркас кузова варится из стальных труб прямоугольного сечения. Остов обшит оцинкованными стальными листами (двухсторонняя оцинковка). Передняя и задняя маски, а также арки колес, изготовлены по широко применяемой в автобусостроении технологии из стеклопластика. То есть, по сути, данные детали вечные, если конечно не попадать в аварии. Общая вместимость салона составляет 38 человек. Мест для сидения 21, причем кресла отдельные, оборудованные ремнями безопасности, как того требует вступивший в силу новый технический регламент. Высокий, практически двухметровый, потолок и относительно широкие проходы (750 мм) позволяют пассажирам достаточно свободно перемещаться по салону, что очень важно для автобусов, работающих в городе, особенно, когда передняя дверь работает на «ВХОД», а задняя – на «ВЫХОД». Поскольку на улице может быть каша из снега и льда, которая на обуви переносится в салон автобуса, его пол предусмотрительно укрыли противоскользящим покрытием стойким к воздействию влаги и



химических реагентов, которыми обрабатывают дороги и тротуары в зимнее время года. Водитель попадает на свое рабочее место через отдельную боковую дверь. Правда, если бы ее петли (шарниры) позволяли отрывать «калитку» на больший угол, садиться за баранку крупному шоферу было бы гораздо удобнее. Креслу никаких претензий: удобное, с достаточным количеством регулировок, позволяющих подогнать его даже под рослого человека. Рулевая колонка имеет регулировки по углу наклона и высоте – все, как и у более дорогих машин европейского производства. В ходе последней модернизации заводчане оснастили автобус современной панелью приборов с прекрасно читаемыми как в дневное, так и в ночное время показателями. Благодаря рулевому механизму (винт-шариковая гайка), оснащенному эффективным гидросилителем, при совершении маневров баранку можно крутить одной рукой. Усилие на ней минимальное. Кстати, хорошая маневренность обеспечена и кинематикой рулевого механизма, задающего минимальный радиус поворота машины в восемь с половиной метров. Конечно, есть автобусы и с лучшим показателем, но, как показали практика и опыт эксплуатации, BAW Street Line легко лавирует между разными препятствиями даже на тесных улочках, заставленных припаркованными у бордюра легковыми автомобилями.

Несмотря на переднее расположение двигателя, дизель не досаждал водителю и пассажирам, сидящим на передних креслах, своим шумом. Кузов в районе моторного отсека имеет достаточно эффективную шумоизоляцию. Кстати, сверху к мотору предусмотрен доступ из салона через специальный люк. Его используют при необходимости проведения несложных работ по обслуживанию и ремонту силового агрегата без его демонтажа. В частности, из салона можно поменять приводные ремни и проверить работоспособность вязкостной муфты привода вентилятора. Она, как и пружинные энергоаккумуляторы стояночной тормозной системы, появилась на автобусах в ходе последней модернизации. ■