УДК 656.113

І.В. ГІРІН, ст. викладач
Криворізький національний університет

АВТОБУС ОСОБЛИВО ВЕЛИКОЇ МІСТКОСТІ MERCEDES-BENZ CAPACITY

Через два роки після показу прототипу міського автобуса особливо великої місткості Mercedes-Benz CapaCity його затвердили у модельному ряді компанії EvoBus GmbH. Унікальність цієї події полягає в тому, що при габаритній довжині 19,54 м цей транспортний засіб не вписується в обмеження, що діють в Німеччині, - 18,75 м. Проте міністерство транспорту Німеччини дало дозвіл на експлуатацію цього велетня в німецьких містах. Більше того, зараз аналогічна поступка очікується і для інших міст Європи, в яких передбачається використовувати CapaCity. Спробуємо пошукати пояснення німецької гігантоманії. Ну, навіщо знадобилося будувати майже 20-метровий автобус, коли у виробничій лінійці Mercedes-Benz вже є 18-метровий Citaro G? При трьох осях він випускається у трьох та чотиридверному виконанні, з дизельним та газовим двигуном (Citaro G CNG), з кількістю посадкових місць 37–59 та максимальною місткістю 158 та 160 осіб. Є навіть версія з комбінованим приводом Citaro G BlueTec Hybrid, розрахована на перевезення 140 пасажирів (37 сидячи та 103 стоячи). Ось тут і знаходимо відповідь на перше запитання: місткість CapaCity – 193 пасажири, тобто відчутно більше, ніж у будь-якої іншої модифікації. Наявність четвертої осі в нього також виправдана. Власне, четверта остання вісь залишилася керованою, а додаткова третя отримала привід від двигуна, розташованого в задньому звисі. Таке рішення компоновки поліпшило розважування мас по осях і сприяло кращій керованості машини. Досить сказати, що діаметр розвороту у CapaCity такий самий, як у Citaro G, хоча різниця у габаритній довжині у них становить 1,6 м Побоювання щодо посередньої маневреності виявилися перебільшеними: - як стверджують водії, автобус долає повороти на дорожніх розв'язках та перехрестях без зайвих зусиль з їх боку.

Варто зауважити, що зчленовані міські автобуси з низьким рівнем підлоги ще з 1990-х років стали популярними у багатьох містах Європи. Пояснень кілька: низькі експлуатаційні витрати, висока продуктивність, велика пасажиромісткість. Проблем, аналогічних українським, тамтешні перевізники не мають: зчленовані автобуси не стоять у заторах, а рухаються виділеними смугами для громадського транспорту, пункти посадки та висадки пасажирів не заставлені припаркованими машинами (доволі часто останнім часом в нашій державі патрульними), та й людей у салон не набивається як оселедців. Автобусні маршрути прокладено так, що дають змогу без шкоди для інших учасників руху перевозити людей. Графік руху дотримується точно до хвилини, а вартість квитків така, що дозволяє транспортникам покривати свої витрати. Створюючи CapaCity, німці прагнули уніфікувати свою продукцію та зробити її якомога дешевше. З цією метою, наприклад, було взято задній міст моделей Integro M та Travego (залежно від модифікації). Передню підвіску зробили повністю незалежною. Зросла плавність ходу, зменшився рівень шуму та вібрацій. Німецький уряд шляхом податкових пільг заохочує перевізників, які встановлюють рампи для в'їзду інвалідних візків. Знаючи про це, транспортні оператори замовляють рампи, але зовсім не нових моделей, а ті, що простіше і дешевше. Безперечна перевага сімейства Citaro – використання однакових панелей у передній частині, і CapaCity у цьому сенсі не є винятком. За рахунок низького рівня підлоги та невисокого даху вдалося заощадити на повній масі. Крім того, це дозволило краще його обігрівати в холодну погоду (причому не лише взимку), а також ефективніше та з меншими енерговитратами охолоджувати навесні та влітку. Те, що в цій лінійці повно взаємозамінних деталей, теж на руку перевізникам: при використанні автобусів різних моделей втрати часу на усунення поломок незначні. У CapaCity відсутнє запасне колесо. Творці автобуса міркували так: навіщо постійно возити із собою зайві 100 кг, адже це, по суті, вага двох пасажирів. Практика показує, що водій далеко не завжди може справитися із заміною пробитого колеса, а автобус знаходиться не на заміській трасі, а в межах населеного пункту. І в результаті виїзд технічної бригади до місця вимушеної зупинки виявиться ефективнішим.

З іншого боку розвивається сегмент компактних автобусів. Той самий Mercedes-Benz на осінній виставці Busworld у бельгійському Кортрійку показав Citaro K довжиною всього 10,5 м. Як бачимо, серед замовників єдності нема. Воно й зрозуміло: куди, наприклад, потикатися зі зчленованим автобусом на вузькі вулички історичних центрів людяних міст чи на дороги невеликих міст, де й легковим машинам рухатися важко.