

ГРУЗОВИК пресс

gruzovikpress.ru

Подписка
2016
с. 93



РЕТРОАВТОБУС SETRA S6



Британское шоу коммерсантов с. 16



BAW-33462-102 с газовым двигателем ЗМЗ с. 44



DAF XF 510 FAR – новинка 2015 года с. 62

ISSN 1810-3170 15011
9 771810 317008

12+

Подарок к юбилею

Даниил Минаев, фото автора

Золотая осень в восточногерманском Дрездене в уходящем году была ознаменована целым рядом юбилеев и памятных дат. В аэропорту висели баннеры, напоминающие о 80-летию местного воздушного сообщения, городской автобусный транспорт отмечал 100-летие со дня выхода на первые маршруты, шикарный отель, куда мне предстояло заселиться, праздновал 20 лет со дня окончания реконструкции. Цель моего визита была связана с темой транспорта и путешествий – 60 лет производства клубных автобусов Setra.



Сплошные эмоции: красиво, стильно, изящно, шикарно ... 1950-е годы XX века

К этому событию немцы, как и подобает, подготовились основательно. И дело вовсе не в застольях и экскурсиях: что такое юбилейные торжества, если в них не участвуют знаменитые предки? Журналистам из самых разных стран предложили опробовать на ходу все ключевые модели клубной линейки Setra, начиная с 1955 года! Не забыли при этом показать и самые современные модели. Чтобы успеть поездить на каждой машине, я с удовольствием буквально не вы-

лезал из-за руля почти двое суток, но в первую очередь, не без определённых усилий, я стремился оказаться на водительском месте легендарного олдтаймера Setra S6.

ПЕРВЫЙ В МИРЕ

Длина этого милого автобуса составляет всего 6700 мм, и это самый маленький из когда-либо построенных автобусов Setra. Ровно 60 лет назад именно эту машину и представила расположенная в Ульме компания Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH, Ulm a. D. (до-

словно с немецкого – «Акционерное общество завод по производству транспортных средств Отто Кассбохера, город Ульм») на Женевской автовыставке. Тогда это был первый в мире компактный автобус с несущим кузовом. Он мог взять на борт до 25 пассажиров, и, как рассказали нам немецкие специалисты, тогда многие туристические операторы искали автобус длиной не более семи

метров. Однако планы могли остаться нереализованными, поскольку задний свес более 2,6 м не допускался для компактного автобуса. Кроме того, не хватало пространства для компоновки подвесок традиционной конструкции. Конструкторы предложили решение в виде шасси с независимой передней подвеской и задней осью, оборудованной торсионной подвеской прогрессивного



Непревзойдённый комфорт

действия, смонтированной на общем подрамнике с двигателем, КП и главной передачей. Автобус шириной 2250 мм с обширным панорамным остеклением произвёл фурор среди посетителей выставки. За период до 1964 г. было построено и продано 1172 автобуса модели С 6.

РЕТРОЭРГОНОМИКА

Щелчок, и ключ в дверном замке поворачивается. Пара невысоких ступеней, и наблюдаем панораму нарядного салона «под колпаком» панорамной крыши. Это для пассажиров, а я с нетерпением изучаю кнопки и рычажки на блестящих хромированных ножках с ручками (рукоятками) цвета слоновой кости. Шкалы, клавиши, ползунки, хром, никель и блестящие зрачки контрольных ламп. Всё аккуратно, как в кабинете у стоматолога. Ключ зажигания ставим в неподписанное положение «включено» (всего положений ключа два под углом 90°), затем надо потянуть вверх ручку включения стартера, и в корме оживает 90-сильный



Дизайн и конструкция органов управления конечно же иные, но между поколениями прослеживается очень чёткая связь



Обязательное оборудование для равноправного участия в современном дорожном движении, тахограф пришлось спрятать под ступеньки, чтобы не нарушать историческую целостность интерьера

дизель. Нельзя сказать, что он чересчур шумный и вибрирует, ну разве чуть больше, чем в современных собратьях.

Сиденье водителя с толстой подушкой и механическими салазками отодвигаю назад до упора, и всё равно ноги непривычно согнуты в ко-

лях, чтобы взаимодействовать с полными педалями, светлое рулевое колесо тонкое и большого диаметра, зато совершенно не перекрывает обзор приборной панели, состоящей из двух комбинированных приборов, содержащих информацию на семи шкалах. Под контролем скорость, километраж, давление воздуха и масла, температура охлаждающей

жидкости, уровень топлива и время. А прямо посреди панели поселился бачок с тормозной жидкостью, чтобы её уровень всегда был под визуальным контролем водителя.

Пятиступенчатая механическая КП марки ZF управляется туговатым подрулевым рычагом, впрочем, к ходам и давно забытым способам «нащупывания» и поиска нужной ступени в сочетании с двойным выжимом сцепления довольно быстро привыкаешь. Для простоты постижения процесса аналогия для соотечественников – 21-я «Волга», только передач не три, а пять. Вместе с рычагом КП справа на рулевой колонке соседствует выключатель указателей поворота в массивном стальном корпусе: вот там его как раз искать совсем непривычно. Да и после завершения манёвра он не возвращается автоматически в нулевое положение, как на всех современных автомобилях, о чём напоминает большая красная контролька на правом комбинированном приборе, назойливо продолжая мигать.



НЕСПЕШНЫЙ РАЗГОН

Первая передача очень короткая: лишь только тронуться с места, зато даже не привыкнув к машине практически невозможно заглохнуть, разгон на последующих ступенях ровный, но далеко не взрывной – 90 «лошадей» на почти 4 т (точно 3900 кг) снаряжённой массы и десятков пассажиров не способствуют высоким динамическим показателям. С пятой передачей и вовсе надо быть аккуратным: даже перед небольшим подъёмом лучше перейти на чет-



После прогрева двигателя рукоятки Heizung и Lüftung (нем. – отопление, вентиляция), фиксируемые зубчатым сектором, отзывчиво реагируют на пожелания



Туристский автобус предполагает наличие громкоговорящей установки для гида



Моторный отсек



Компоненты шестидесятилетнего автобуса привычных и актуальных сегодня брендов

вёртую, чтобы не осадить машину, но на равнинных прямых мы вполне уверенно разогнались почти до 100 км/ч. В помощь водителю спидометр предусмотрительно размечен на рабочие зоны соответствующей передачи – удобно!

ДВИЖЕНИЕ В ПРОСТРАНСТВЕ И ВРЕМЕНИ

Неспешный разгон – совсем не главное в этом автобусе! Это понимаешь, когда видишь небо и верхушки деревьев сквозь прозрачные, но вместе с тем прочные стены и потолки. Кстати, во время дождя я отметил, что, несмотря на солидный возраст, ни капли воды не попало в

салон. Нарядные кресла, красивые плафоны, хромированная панель управления вместе с уникальным обзором и тихое звучание старой магнитолы дарят то самое чувство перемещения в пространстве и... времени. Другие участники дорожного движения, заметив это чудо на дороге, не только балуют вниманием, предусмотрительно уступают дорогу и терпеливо ждут, когда изящная машина небесного цвета, плавно накренившись, завершит очередной поворот.

Тормоза и рулевое тоже плавные и неспешные, но предельно ин-

формативные и чёткие – реакцию органов управления чувствуешь интуитивно, слившись с машиной в одно целое через пару десятков километров. Этими размышлениями я поделился с пожилым немецким специалистом, который сопровождал нас в поездке. В ответ он привёл мне цитату одного из прославленных заводских испытателей этого автобуса Штефана фон Шенаси: «Автомобиль обладает небывалой манёвренностью на поворотах, не выказывает тенденции к раскачиванию даже на просёлочных дорогах с грунтовым покрытием и не склонен

SELBSTTRAGENDE – ЗНАЧИТ «САМОНЕСУЩИЙ»

«Setra» – аббревиатура из двух немецких слов: selbst – сам и tragen – носить, в итоге получается термин «самонесущий». Такую конструкцию кузова – прочную, лёгкую, вагонной компоновки, впервые в автобусостроении спроектировал Отто Кассборер – инженер из города Ульм. Сегодня конструкторы автобусов этой немецкой марки гордятся, что, по их мнению, в автобусостроении изменилось многое, кроме принципа постройки несущих кузовов, предложенного их предшественником. Все новые модели Setra продолжают эту традицию. Только теперь всё стало совершеннее, а некая общность в дизайнерских деталях делает автобусы этой марки безошибочно узнаваемыми.





к непредсказуемому поведению, хорошо держит дорогу. Качественные тормоза обеспечивают надёжный запас прочности».

КОМФОРТНЫЙ КЛИМАТ

Комфортную температуру в уютном салоне оказалось создать просто: после прогрева двигателя рукоятки Heizung und Lüftung (нем. – отопление, вентиляция), фиксируемые зубчатым сектором, отзывчиво реагировали на пожелания шумной компании ценителей, заполнивших

машину для продолжительного познавательного катания в городских окрестностях.


Микроклимат человеческого общения между водителями и пассажирами этого необычного рейса тоже был на высоте. В заводской табличке «Nicht mit dem Wagenführer sprechen» (нем. – с водителем не разговаривать) шутники заклеили слово «nicht», отчего обмен впечатлениями быстро набрал эмоциональные обороты, без которых трудно обойтись, изучая такое многогранное ретро...

ЧТО ТАКОЕ КЛУБНЫЙ АВТОБУС ОТ SETRA



Немецкий производитель, входящий в концерн Daimler AG, кратко характеризует это направление как создание компактных туристских автобусов, имеющих эксклюзивный интерьер и особое оснащение по индивидуальному заказу с использованием самых современных технологий.

Но всё решает качество реставрации, а к нему здесь трудно придраться, поскольку оно заводское. Daimler AG, чьим подразделением является Setra, известен не только уровнем техники, но и умением её презентовать, причём не только на теоретическом уровне, а в формате прекрасной и полезной практики.

Я понимаю, как это сложно осуществить, буквально воплотить в металле, стекле, пластике и резине, а ещё на порядок сложнее, когда речь идёт о технике, которой исполнилось 60 лет. С уважением и благодарностью жму руку команде специалистов, которые сумели это сделать! 



Багажный отсек невелик, но его размеры предполагают некие типовые грузы, например, ящики с напитками

Техническая характеристика автобуса Setra S6

Длина, мм	6700
Высота, мм	2630
Ширина, мм	2250
Пассажироместимость, чел.	24+2
Колёсная формула	4x2
Двигатель: тип мощность, л.с.	Henschel 517 D 4K Дизельный, 4 цилиндра в ряд 90
Коробка передач: количество ступеней вперёд/ назад	ZF, механическая 5/1
Подвеска	Передняя независимая, многорычажная, задняя торсионная
Год постройки тестированного автобуса	1958
Размер шин	7,50R16C

