



## НЕОЖИДАННАЯ НАХОДКА

Мировая премьера туристического миди-лайнера Temsa MD 9 прошла осенью прошлого года на IAA'2010 в Ганновере (Германия). Понравился – не более, так можно было сказать тогда. Однако осенью нынешнего года уже в Венгрии мне удалось на нем поехать, как на месте пассажира, так и за рулем. Готов констатировать: в своем сегменте это один из весьма и весьма достойных образцов мирового автобусостроения, как по качеству исполнения, так и по комфорту.



Разумеется, в первом приближении MD 9 можно считать результатом глубокой модернизации автобуса Opalin 9. Приводимая нами таблица и фотографии для сравнения отчасти это подтверждают, но все-таки это совершенно разные автобусы. Изменена даже общая компоновка (она стала заднемоторной), не говоря уже об использовании кузова из нержавеющей стали, исполнения передней и задней подвесок. Также интересно, что у MD 9 основная коробка – автоматическая, а механическая устанавливается опционально. Правда, в одном из пресс-релизов Busworld'2011 это решение вроде бы откорректировано в пользу МКП, но давайте все-таки опираться на официальную презентацию автобуса в Ганновере и спецификацию с официального сайта производителя...

### Немного о конструкции

Кузов, естественно, несущий и, как было сказано выше, из нержавеющей стали, с каркасом безопасности и

соответствует требованиям правила ECE-R66. Передняя ось Voith с независимой подвеской, стабилизатором поперечной устойчивости и двумя пневмоподушками. Ведущий мост Daimler с четырьмя пневмоподушками. Передаточные числа главной передачи 1:3,9 и 1:4,3. Размер шин: 265/70R19,5.

Двигатели DAF, Cummins, но основные MAN: 240 и 280 л.с. стандарта Euro-4, а также 250 и 290 л.с. – Euro-5/EEV. Вместимость топливного бака 280 л. Основная коробка передач – Allison T280R специальной автобусной серии Torqmatic, 6-ступенчатая: 4-я – прямая, 5-я и 6-я – повышающие. Интардер – опционально. Также автобус может быть агрегирован 6-ступенчатой механикой ZF 6S1010 BO и электродинамическим ретардером Telma.

Тормозные механизмы всех колес дисковые, EBS плюс ABS и ASR. Круиз-контроль – опционально. Фары головного света Vi-Xenon с индивидуальными омывателями, фонари со светодиодными лампами. Зеркала

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ АВТОБУСОВ TEMSA (по данным производителя)

	Opalin 9	MD 9
Длина, мм	8400	9340
Высота (с кондиционером), мм	3282	3330
База, мм	4313	4600
Свес передний/задний, мм	1,795/2,285	1,900/2,840
Радиус поворота, м	7,64	8,25
Число мест (максимально)	35+1+1	39+1+1
Вместимость багажных отсеков, м³	4,2	5,0
Полная масса, кг	12500	13834
Двигатель	MAN D0836 LOH65 (Euro-5), 250 л.с.	
Коробка передач	ZF 6S 1010 BO Allison T280R (опция)	Allison T280R ZF 6S1010 BO (опция)
Передняя ось	MAN VOK 05	Voith IFS Tj50-195
Мост	MAN HY 0925	Daimler HO4
– передаточное отношение	3,7 (4,1 опционально)	3,9 или 4,3
Размер шин	265/70 R17.5	265/70 R19.5
Топливный бак, л	210	280
Мощность кондиционера, кВт	16	24

с обогревом и регулировкой с места водителя, опционально возможна установка спутниковой навигации, камеры заднего вида и/или заднего парктроника.

Заводская гарантия: два года или 200000 км с возможностью расширения для ЕС до трех или четырех лет (300 или 400 тысяч км соответственно).

### Экстерьер и интерьер

Мы приводим для сравнения фотографии Temsa Opalin 9, и можно констатировать единую стилистику дизайнерских решений двух автобусов. Собственно, это узнаваемый стиль современной Temsa, к разработке которого привлекались Боб Ли (бывший главный конструктор и шеф-дизайнер автобусов Neoplan, ныне руководитель собственного дизайн-бюро) и Вим Ван Хул (главный конструктор и ведущий инженер компании Van Hool).

Впрочем, надо отметить, что в линиях MD 9 очевидно добавил экспрессии, но если присмотреться к панели передка, то можно добавить «и агрессивности». Ребро жесткости на люках колесных арок визуально подчеркивает стремительность лайнера. Увеличение длины на 940 мм с точки зрения соотношения габаритов ему явно пошло на пользу. Окрашенная в цвет кузова



Автобус легко помещается на стоянке...



Задние фонари светодиодные. Кстати, очевидно, что машина рассчитана на установку дополнительного заднего багажника и тягово-сцепного устройства



Идеальное изготовление цельнотянутых бортов



Запасное колесо расположено под передней частью кузова, однако для удобства работы оно на специальной тележке...

Разумная грань между строгой классикой жанра туристических лайнеров и экспрессией позволяет предположить, что этот автобус стилистически устареет не скоро, а это важно при использовании «вечного» кузова из нержавеющей стали...



Фрагмент передней маски. Фары дальнего и ближнего света Vi-Xenon с индивидуальными омывателями

Моторный отсек с двигателем MAN D0836 LOH65





▲ Фрагмент передней подвески  
▲ Багажный отсек. К сожалению (для российских эксплуатационников), он ровно пять кубометров...



Рабочее место водителя. На самом видном месте самый дешевый из возможных кнопочный пульт управления АКП



...специалисты Мострансавто, видевшие новый лайнер в бельгийском Кортрейке осенью 2011 года, высказали опасение, что водителю крупного телосложения может быть тесно за рулем...

накладка, идущая от панели борта к зеркалу, тоже придает своеобразный шарм. Да и размер декоративного кожуха климатической установки на крыше уже не кажется чрезмерным. Разумная грань между строгой («ульмской») классикой жанра туристических лайнеров и экспрессией позволяет предположить, что этот автобус стилистически устареет не скоро, а это важно при использовании «вечного» кузова из нержавеющей стали (некоторые специалисты оценивают срок службы подобного примерно в 20-25 лет)...

Поговорим о салоне. Кстати, с официальным девизом Temsa MD 9: «Он изнутри больше, чем снаружи» автор вполне согласен. Прежде всего, следует упомянуть ровный пол по всей длине до заднего ряда сидений, как и положено лайнеру такого типа, есть возможность с легкостью изго-

тавливать его в индивидуальных исполнениях. Впрочем, упомяну максимальное число мест в варианте «три звезды»: 39+1+1. Салон может оснащаться 19-дюймовыми LCD-мониторами и аудиовидеосистемой с MP3, что заметно повышает классность в любом исполнении. Размещение в корме, на ровном полу, туалета и кухни делает MD 9 идеальным решением для перевозки групп детей, лиц преклонного возраста и с ограниченными физическими возможностями (о последнем исполнении чуть ниже). Изумительно в темное время суток смотрится освещение салона: лампы дневного света встроены в кромки багажных полок и воспринимаются как две светящиеся линии. Однако во время движения водитель может их сменить на синий пунктир ночной подсветки: вообще фантастический эф-

фект! Это кроме индивидуальных светильников и подсветки прохода. К сожалению, приводимые фотографии, даже от производителя, всей этой красоты не передают...

Не обойтись, увы, и без ложки дегтя. Во время движения у MD 9 нет никакого аэродинамического шума, не слышно работы подвески (хотя колесная формула 4x2), однако чуть дальше середины салона «давит на уши» узнаваемый низкий звук от работающего MAN'овского дизеля. Даже на остановке, на оборотах холостого хода! Мотор можно узнать «по голосу», просто проходя мимо машины... «Зато он без AdBlue», – сказал инструктор. Им-то в Европе еще бояться безобидного реагента!? Но, мнится, шум – это проблема, и ее надо решать, возможно, даже для индивидуальных заказов частично капсулировать двигатель. И это

вопрос не к MAN, во всяком случае, во время теста Lion's Regio C в Германии, может, и было что-то, но не так явно. Хотя это понятно: геометрический объем салонов несопоставим, а значит, и акустический эффект... Интересно было бы « послушать » варианты MD 9 с DAF либо Cummins, ибо теоретически они должны мягче работать.

#### MD 9: особенности пилотирования

Путь вас не смущают словацкие номера на автобусах: тест действительно проходил в венгерском Сентготтарде во время открытия нового завода Allison Transmission. Две машины использовались для трансфера «гостиница – завод – ужин» и участвовали в тестовой программе, однако «на дату» в Венгрии подобных машин еще не было.

Кстати, весной 2009 года мне удалось посидеть за рулем Oralin 9 (даже пару раз проехать пассажиром по маршруту Москва – Калуга), так что можно сравнивать. Отказ от параболических рессор в пользу передней независимой подвески с пневмоэлементами откровенно добавил комфорта даже в Европе, а уж что говорить о российских дорогах. Короткий, но высокий Oralin, как помнится, в некоторых случаях имел склонность к продольной раскачке («галопированию»), хотя она и не казалась критичной, но в нынешнем случае такого эффекта не отмечено в принципе. Метеоусловия не позволили провести сравнение, но есть у меня подозрение, что за счет соотношения габаритов Oralin должен рыскал на курсе при сильном боковом ветре, особенно в момент разезда со встречным автопоездом: у MD 9 только чувствуется слабый толчок в борт, причем это скорей акустический эффект, ибо коррекции рулем вообще не требуется.

Мы приводим фотографии рабочего места водителя обоих автобусов, и очевидно: это «две большие разницы». С точки зрения эрго-

номики MD 9 – настоящий прорыв. Правда, специалисты Мострансавто, видевшие новый лайнер в бельгийском Кортрейке осенью 2011 года, высказали опасение, что водителю крупного телосложения может быть тесно за рулем, но я бы с этим поспорил, хотя и «мелковат» для настоящего автобусного водителя. Еще несколько наблюдений. Обе машины, на которых пришлось ездить в Венгрии, принадлежали одной компании и были в абсолютно одинаковой комплектации. И на обеих одинаково смутило сиденье водителя. С одной стороны, набор регулировок, удобство посадки – безукоризненны. С другой – почему-то очень жесткими сами по себе оказались что подушка, что спинка. Или это особенность нового сиденья? Да и под поясницу что-то хочется, а то спинка сиденья плоская как доска, хотя и имеет боковую поддержку. Понятно, что покупатель сам выбирал комплектацию, но, видимо, этот вариант стоит иметь в виду. Не исключаю, что ошибаюсь: часов бы восемь проехать, тогда можно было бы говорить с уверенностью, а то опять сравнение с Setra TopClass. И второе.

Машина совершенно четко по качеству исполнения, по салону и эргономике претендует на право называться лайнером топ-класса. Но что же тогда на панели приборов установлен самый дешевый кнопочный аллисоновский пульт управления коробкой, как на массовом городском автобусе? И еще на самом видном месте (кстати, на MD 9 LE его «спрятали» слева). Между тем у ведущего мирового производителя АКП различных джойстиков масса, или это решение на первоначальном этапе для вхождения модели на рынок, ибо, как заявляется официально, спрос на машины такого класса в Европе очень высок и Temsa планирует в перспективе выйти на 1000 единиц их выпуска в год. Посему опционально красивое решение должно быть...

В рамках теста на полигоне Allison Transmission мне удалось поманеврировать в стесненных условиях. Уверю, что хотя радиус поворота увеличился на 600 мм по сравнению с Oralin'ом, на маневренности автобуса это вообще не сказалось. Как и увеличение заднего свеса. Понятно, здесь заслуга АКП, очень четкого рулевого управления и отличных



Салоны с сиденьями «эконом» и «топ». Во втором случае включено освещение: лампы дневного света встроены в кромки багажных полок и смотрятся как две светящиеся линии. Однако во время движения водитель может между ними включить синий пунктир ночной подсветки: вообще фантастический эффект!

...спрос на машины такого класса в Европе очень высок, и Temsa планирует в перспективе выйти на 1000 единиц их выпуска в год



Опционально салон может оснащаться 19-дюймовыми LCD-мониторами и аудиовидеосистемой с MP3, холодильником, мини-кухней и туалетом

#### стоп-кадр

Автобусы Temsa MD 9 vs Oralin 9 (соответственно синего и белого цвета)





▲ **Модель 2011 года: Temsa MD 9 IC. 31 место для пассажиров и на накопительной площадке четыре места для инвалидных колясок. Подъемник – опционально**

◀ **Размещение в корме (на месте сидений заднего ряда), на ровном полу, туалета и кухни делает MD 9 идеальным решением для перевозки групп детей, лиц преклонного возраста и с ограниченными физическими возможностями**

интегральных зеркал с дистанционной регулировкой. Пожалуй, можно набраться смелости и констатировать, что для этой машины камера заднего вида уже баловство, но все решает заказчик.

Скоростное кольцо полигона отчасти позволило проверить и некоторые динамические качества Temsa MD 9. Жаль, что рядом не нашлось бюджетного легкового автомобиля с МКП: было желание поостязаться. Разгонная динамика, учитывая возможности АКП Allison адаптироваться под стиль вождения, увеличивать момент и «не разрывать его кривую» при наборе скорости, особенно с учетом кикдауна, просто провоцировала «похулиганить». Разгон очень мягкий и плавный, без толчков при переключении передач. И даже закралась крамольная мысль: а если отключить ASR, удастся ли мне тронуться с прокруткой?

Тормоза, разумеется, в совокупности с интардером, тоже очень эф-

фективны. И более того, в классическом автобусном режиме движения: 9,5 метра «хрустала» и 40 жизней за спиной – мне удалось пройти маршрут с четырьмя остановками, вообще ни разу не коснувшись педали тормоза. Правда, почему-то не был активирован режим «автонеutralи», да и остановочного тормоза найти не удалось, хотя это изумительные вещи именно для автобуса. Возможно, мы с инструктором не поняли друг друга: как-то я с годами стал слаб в венгерском, а для общения на английском не оказалось под рукой оксфордского словаря.

Среди прочего на скоростном кольце был частично выполнен маневр, именуемый «змейкой». Была поставлена задача оценить, как в этом случае кренится автобус в поперечной плоскости. «Не хочет и упирается» – так запишем в протокол. Более того, даже на скорости 50 км/ч он откровенно упирается и пытается остаться в положении «крен – ноль градусов». Это говорит о продуман-

ности и эффективности подвески, хотя автобус не оснащен такой системой, как CDS – Comfort Drive Suspension: демпфирования пневмоподвески при возникновении поперечного либо продольного крена.

К сожалению, то был лишь полигон. И понятно, что к реальному рейсу/маршруту он вообще никакого отношения не имеет. Разве что как «приправа к основному блюду», которой можно и не воспользоваться. Но что имеем. Однако уж очень было интересно попробовать в деле новый маленький флагман Temsa – без капли лести, неожиданную находку в мире автобусов. Мнитесь, что-то случилось...

\*\*\*

Осенью 2011 года TemSA заявила о продолжении и расширении проекта MD 9 до целого семейства. Фактически модель теперь представлена в I, II и III классах (по 2001/85/EC). Во-первых, появился междугородник MD 9 IC. Это вполне

логичное и прозрачное европейское решение: лайнер получил среднюю двустворчатую сдвижную дверь под подъемник колясок и накопительную площадку для их крепления. Что можно рассматривать как весьма традиционное решение для обслуживания лиц с ограниченными физическими возможностями. Подозреваю, что в иных случаях здесь могут ехать стоящие пассажиры. Во-вторых, MD 9 LE. Городской автобус с низким уровнем пола от передней до средней накопительной площадки, выполненный в размерности и стилистике туристического лайнера (даже с использованием фрагментов панелей его бортов, подозреваю – каркаса кузова). Изначно, функционально, однако, простите, боюсь, это решение навсегда останется экзотикой для отечественных перевозчиков, посему – без детализации. ■

**Алексей САМОЙЛОВ**  
Фото автора и Temsa



**Театр начинается с вешалки, а автобус – со ступеней. Впрочем, ими и заканчивается. Высоко, тесно, но почему-то очень удобно...**

