

Максим ЧИЖИКОВ

ЗАРЯЖЕНЫ НА ПОЕЗДКУ

■ В Нижегородской области на совместном российско-белорусском предприятии быстро наладили выпуск электротранспорта.

Трамвай в Нижнем Новгороде - больше, чем просто городской транспорт. Частичка истории. Он появился тут раньше, чем в Москве и Санкт-Петербурге, вообще одним из первых в России. Его запустили как развлечение для посетителей Всероссийской ярмарки на берегах Волги, а потом оставили как транспорт для горожан. В 2026 году нижегородскому трамваю исполнится 130 лет. Теперь без него сложно представить жизнь города-миллионника. Но бывший лоск слетел вместе со старой краской, а парк, увы, изрядно устарел и требовал модернизации, как и дорожная сеть в Нижнем. Благо, регион попал в федеральную программу комплексного развития электротранспорта.

С ОЛЕНЕМ ЗА РУЛЕМ

Новый нижегородский трамвай «МиНиН» - совместный продукт России и Беларуси. Отсюда и игра слов в названии: тут и первые буквы двух городов - Минска и Нижнего Новгорода, и Кузьма Минин - фигура для города знаковая, человек, начавший под стенами местного Кремля собирать знаменитое ополчение, положившее конец Смутному времени. Так и появление здесь новой модели - своеобразная «революция машин»: прежде трамваи собирали в Усть-Катаве, на «Уралтрансмаше» и на предприятиях компании «Транспортные системы» (это, в частности, московские «Витязи»).

По возрасту «МиНиН» совсем еще молодой. Первые машины на предприятии «НижЭкоТранс» в городе Ворсма собрали в декабре 2022 года. Сейчас их можно встретить в разных районах города. Площадку для завода выбрали не

случайно - Ворсма находится как раз между двумя мощными автокластерами, ГАЗом и ПАЗом. Раньше там было предприятие «Фоксбас», где выпускали российско-итальянские микроавтобусы. После февраля 2022-го «автолисички» (так переводится название) из России уехали, но заводской корпус, а главное, специалисты остались. Кстати, от ГАЗа новому трамваю достались фирменные передние фары - «глаза» и знаменитый олень на кабине водителя, а еще и на всех сиденьях.

Сроки запуска производства «МиНиНа» поражают. От идеи до открытия готового предприятия «НижЭкоТранс» удалось пройти всего за полгода. В партнерах у россиян - минский завод «Белкоммунмаш». Оттуда в Ворсму едет трамвайная тележка, электрооборудование, стекла. Но сейчас локализация производства в России достигла уже пятидесяти процентов.

- Причем в рамках совместного предприятия, с одной стороны, получаем ключевые узлы и агрегаты из Беларуси, а с другой - десятки российских компаний вовлечены в производство. Даем возможность им загрузить свои мощности, - рассказывает исполнительный директор «НижЭкоТранса» Алексей Гаранин.

Корпорация развития Нижегородской области



Трамвай «МиНиН» на площади Народного единства, где стоит памятник Минину и Пожарскому.

МОДНО И СТИЛЬНО

Сборка трамвая со стороны немного напоминает сборы рыцаря на турнир. Детали, словно латы, постепенно надевают на каркас: вроде только что был голый, а теперь хоть на линию выпускай.

- Сами производим каркас. Дальше ставим его в сборку, корпусируем, насыщаем электроникой, заканчиваем экстерьер, интерьер, устанавливаем на тележки, проводим тестовые испытания. И передаем продукцию в депо, - комментирует Алексей Гаранин.

Заказ от города - 170 трамваев до конца 2026 года, но в принципе на предприятии могут выпускать по четырнадцать вагонов в месяц. Пока это односекционные вагоны, но в планах и машины из трех секций.

Изящный и современный трамвай пришелся по вкусу и пассажирам, и транспортным экспертам. Вместительный салон, большие окна, удобные кресла - новинка соответствует всем техническим требованиям. С водительского сиденья вставать совсем не хочется, так на нем ком-

фортно. А бежевая с красным ливрея вагона - отсыл к историческим цветам городского трамвая в Нижнем.

- Это низкопольные вагоны с передовым дизайном и подсветкой. Тут и устройства для зарядки мобильных телефонов, и мультимедиа, и система кондиционирования - все, чтобы пассажир чувствовал себя максимально комфортно. Далее вагоны оснащают валидаторами для оплаты проезда. Это атрибуты, которые сегодня отличают современный транспорт, - с гордостью сообщает Алексей.

ЭЛЕКТРОБУС

✓ Длина 12,5 метра

✓ Максимальная скорость 75 километров в час

✓ Вместимость салона - 75 человек

✓ Количество мест для сидения - 36

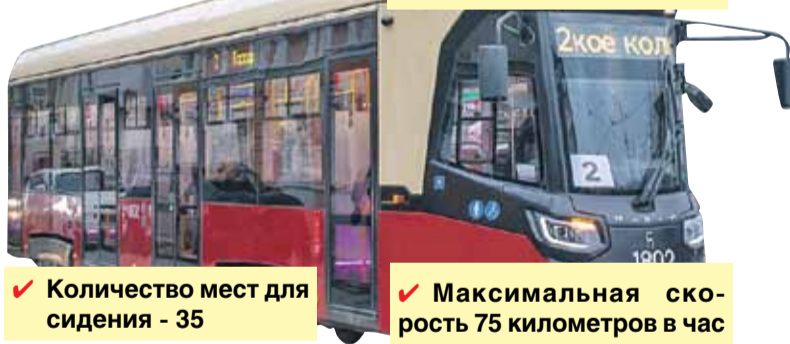
t.me/incorporation



«МиНиН»

✓ Длина 16,5 метра

✓ Количество мест для сидения - 35



ТРАМВАЙ

✓ Вместимость салона - 159 человек

✓ Максимальная скорость 75 километров в час

ЭКСТЕРЬЕР НА ВЫСОТЕ

■ Экологичному транспорту доверяют важные маршруты.

Наладили на «НижЭкоТрансе» и выпуск электробусов «МиНиН». Они должны заменить в городе устаревшие троллейбусы - контракт заключили на 62 машины. Первые электробусы уже вышли на маршрут от площади Минина до микрорайона Цветы.

На предприятии идет крупноузловая сборка электробусов.

- Белорусы поставляют нам машинокомплекты, а мы устанавливаем тяговое оборудование: мехатронный модуль, который приводит электробус в движение, и тяговые батареи на крышу и в заднюю часть машины. Потом проверяем ходовые свойства транспорта и передаем его заказчику, - говорит директор по качеству «НижЭкоТранса» Максим Ногтев.

НОВИНКА

Во весь борт у электробуса красуется надпись «Заряжены на поездку». На одном заряде он может проехать до 250 километров, получается отработать без перерыва целую смену. Подзарядка идет ночью в депо, на нее требуется пять часов, затем машина снова уходит в рейс. В городе, особенно в его нагорной части, перепад высот довольно серьезный. Из-за этого троллейбусные линии не везде проведешь. При разработке нового электробуса учитывали, что ему придется справляться с нагрузкой именно в условиях такой местности.

Главная особенность предприятия в том, что оно может быстро перестраиваться по ходу выпуска с учетом требований заказчика.

- Если хотите экстерьер в определенном виде, можем это освоить. Если хотите другой интерьер, тоже можем это сделать, - заявил Алексей Гаранин.

В ЦЕХЕ ТОЛЬКО ДЕВУШКИ

КАДРЫ

■ На заводе наладили производство деталей и их покраску. Все - дело нежных женских рук.

В цехе композитных материалов - важнейшем на предприятии - работают практически одни только девушки.

- Нужны нежные, чувствительные руки, - шутит мастер цеха Александр Котельников.

Здесь производят детали и красят их.

Передо мной лежит матрица борта - ее покрывают сначала гелем, потом, когда он высохнет, на него наносят композитный материал - стекловолокно с полиэфирной смолой. И так три раза. Когда все высохнет, деталь вынимают из матрицы, обрезают, подвергают полировке, после чего ее можно устанавливать на каркас.

- Детали прочные, словно металлические, только легче и надежнее. И через пятьдесят лет на них не будет образовываться ржавчина. Любое повреждение быстро шпаклюют, полируют, и все как новенькое, - говорит Александр Котельников.