

# КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ

## Семь лет и €2 млрд

После того как компания Renault Trucks перешла под крыло Volvo Trucks, агрегатная база грузовиков Renault постепенно была унифицирована с моделями головной компании. А затем последовал и беспрецедентный шаг: компания решила на полную смену модельного ряда.

— тест-драйв —

Поменяли все, включая названия. Если раньше у каждой модели Renault Trucks было собственное имя, то теперь все свелось к буквенным индексам. У моделей Volvo Group в индексе по две буквы, а для Renault оставили по одной. Вся гамма тягачей теперь называется Renault T, а бывший флагманский Magnum объединили с демократичной линейкой Premium. Кабины у них совершенно новые и одинаковые. Ушли в прошлое кубические формы и тепловозные лестницы. Правда, топовая версия сохранила ровный пол (такого нет даже у самого навороченного Volvo FH), и отличается большей (на 20 см) высотой (от пола до потолка — 213 мм).

С узнаваемостью возникают проблемы: с расстояния 50 м надо вглядываться в решетку радиатора, чтобы определить, что за машина перед тобой. Моторный тоннель в обычной кабине высотой 20 см. Отличия есть в комплектациях и в наборе функций электронных помощников, а вот интерьер практически идентичный и очень достойный. Правда, чтобы залезть в топовую кабину, приходится карабкаться по пяти довольно крутым ступеням. Зато здесь встречается роскошное сиденье Resago на пневмоподвеске с обогревом и вентилиацией. Многофункциональный руль регулируется в двух плоскостях и приятно ложится в руки. На презентации все машины были с реновским аналогом вольвоовской автоматизированной КПП-Shift, но под своим названием — Optidriver. Из-за того что управление коробкой вынесено на отдельный правый подрулевой рычаг, правая сторона оказалась пере-



Magnum все водители любили за простор в кабине, а вот Premium в этой номинации не блистал. Новая кабина исправила положение

груженной. Кроме селектора там отдельный рычаг ретардера и массивный блок управления мультимедийной системой. Слева рычаг один и тоже перегружен, на него выведено управление сигналами поворотников, стеклоочистителями с омывателем стекла, а также светом фар. Но это, пожалуй, единственный прокол в эргономике.

Стояночный тормоз (как и у Volvo FH) управляется большой клавишей на передней панели. Панель приборов представляет собой семидюймовый экран с аналоговыми шкалами по бокам. Стрелочными оставили указатели уровня топлива, давления в тормозной системе, температуры охлаждающей жидкости и тахометр. Цифровой спидометр разместили на самом верху панели. А вот конфигурацию данных, выводимых на экран, можно выбирать. Естественно, что у новых тягачей есть масса электронных помощников — полного списка пока не раскрывают, но известно, что головная компания, чтобы развести Volvo и Renault, собирается ставить на Renault более бедный софт.

Еще одно нововведение, на которое стоит обратить внимание, — полноценный климат-контроль. Полностью перестроили и зону отдыха. Magnum все водители любили за простор в кабине, а вот Premium этим не отличался. Новая кабина исправила положение

уровня топлива, давления в тормозной системе, температуры охлаждающей жидкости и тахометр. Цифровой спидометр разместили на самом верху панели. А вот конфигурацию данных, выводимых на экран, можно выбирать. Естественно, что у новых тягачей есть масса электронных помощников — полного списка пока не раскрывают, но известно, что головная компания, чтобы развести Volvo и Renault, собирается ставить на Renault более бедный софт.

Еще одно нововведение, на которое стоит обратить внимание, — полноценный климат-контроль. Полностью перестроили и зону отдыха. Magnum все водители любили за простор в кабине, а вот Premium этим не отличался. Новая кабина исправила положение



В любой кабине можно передвигаться в полный рост, есть масса емкостей для багажа, встроенный холодильник под нижней полкой. Все это ожидаемо, а вот самораздвижная нижняя полка (похожее решение есть у тягачей Scania) с пружинным матрасом чуть уже, чем у конкурентов.

Разумеется, вы ждете рассказа об агрегатной части, но пока можно сказать, что вся силовая линия носит надписи Made in Volvo Group. А 11- и 13-литровые, известные по линейке Volvo, но со своими названиями (DTP 11 и DTP 13) двигатели выполняют нормы «Евро-6», диапазон мощностей — 380–520 л.с. Однако, в отличие от последних моделей Mercedes-Benz, сюда встают и моторы «Евро-5» с мочевиной нейтрализаци-

ей (технология SCR), без труда переваривающие отечественное дизтопливо.

В отличие от дальнбойной линейки, строительную развели по разным сегментам. Более легкие Renault C — наследники модели Lander, а машины, пришедшие на смену заслуженно популярной в России тяжелой модели Keгах, теперь называются Renault K. Поражительная лояльность клиентов к модели Keгах во всем мире заставила сохранить все качества этой модели и дополнить их комфортабельными кабинами. У строительной линейки новые кабины такие же, как у дальнбойной линейки, но в более скромном исполнении, хотя по желанию заказчика можно заказать и кабину со спальным местом.

Здесь моторный тоннель выступает больше, чем в дальнбойных версиях, что обуславливается более мощной рамой с прямыми лонжеронами большого сечения. Но на недостаток пространства жаловаться никому не придет в голову. Отличий в интерьере от дальнбойных машин — минимум, высокий моторный тоннель и возможность заказать механическую КПП.

По умолчанию все машины комплектуются автоматизированной трансмиссией Optidriver с защитным в предустановки внедорожным алгоритмом. Однако наши строители редко заказывают на тяжелую линейку автоматизированные коробки: они плохо выдерживают наши условия эксплуатации, поэтому в России подавляющее большинство машин этого класса берут либо с механикой, либо с полноценным гидромеханическим автоматом (та же история с Volvo FMX).

В остальном Renault K — это по-прежнему машина, рассчитанная на самые суровые условия эксплуатации, с огромным дорожным просветом, мощной стальной защитой двигателя и трансмиссии и усиленной рамой. Кстати, сами разработчики гордятся тем, что полноприводных версий угол въезда составляет рекордные 32°!

Еще одним из признаков строительных версий остается трехсекционный мощный передний стальной бампер. Renault C будут приобретать те, кто работает в городе и мало выезжает на бездорожье. Их привлечет высокая грузоподъемность и разнообразие конфигураций. Как ни странно, но часть линейки C (легкие модели) будет поставляться с кабинами от сегодняшней Midlum — это новая тенденция Западной Европы с ее узкими улочками, грузовики в габаритах развозных моделей.

Макс Сергеев

## Проверки на дорогах

— конкуренты —

**Малотоннажные рефрижераторы с легкой руки столичных властей набирают популярность. Востребованность этих транспортных средств сначала подстегнул запрет на въезд грузовиков в центр Москвы, а затем ввод ограничений на их перемещение по МКАД. Однако объем предложения не успевает за спросом и провоцирует рост цен.**

Сегодня спрос на новые грузовики грузоподъемностью менее 1 тонны, по словам продавцов, составляет до 3 тыс. автомобилей в год. Речь идет об автомобилях «GAZ Соболь», Hyundai Porter II, Kia Bongo, BAW Tonik и т. д. Представители российского автопрома обещают пополнить объем продукции. «Спрос на такую технику в России растет», — подчеркивают в «АВТОТОР Холдинге». — Мы планируем производить малотоннажные рефрижераторы, прогнозируемый объем — 6 тыс. автомобилей в год». Пока же покупатели предпочитают зарубежный автопром, тем более что выбор у них есть: рефрижераторы выпускают Kia, Scania, Volvo, Renault, Hyundai, Iveco, Mercedes-Benz, MAN.

Среди малотоннажных рефрижераторов (грузоподъемность от 500 кг до 1,5 тонны, температурный режим от +25 С до -25 С) особой популярностью пользуются несколько моделей. Volkswagen Caddy (перевозит до 500 кг): его активно используют для развоза продуктов питания, особенно для тех мест, где условия разгрузки требуют компактных

размеров ТС. Еще одна модель немецкой марки Volkswagen — Transporter или ее российский аналог GAZ-2752. Их грузоподъемность больше (до 1 тонны), как правило, они доставляют грузы мелким торговым сетям.

Не менее востребованы и ТС французского автопрома — Renault Mascott (вместе с его российским аналогом GAZ-3302). Эти модели (возят до 1,5 тонны), по свидетельству участников рынка, одни из самых востребованных: легко перемещаются как по городу, так и на большие расстояния. Однако, подчеркивают эксперты, рынок пока не успевает за клиентами. «Спрос на перевозку малотоннажными грузовиками действительно очень вырос», — признает Андрей Попов, директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic. Те транспортные компании, которые успели подготовиться к ограничениям на въезд за пределы ТТК для грузовиков, сегодня уже не могут удовлетворить растущее число запросов. «К сожалению, компании, которые обладают данным видом подвижного состава, не успевают за возросшим спросом на этот вид сервиса. В связи с недостаточным количеством предложения на рынке наблюдается рост стоимости услуг», — говорит господин Попов.

При этом себестоимость перевозок малотоннажными машинами в расчете на единицу перевозимого груза достаточно велика. «Перевозка в малотоннажных автомобилях и так достаточно дорогая в связи с ограниченным количеством грузовых мест, а сейчас цена, подогреваемая спросом, стала

еще выше», — подчеркивает Андрей Попов. С ним соглашается Виталий Перегудов из STS Logistics. «Логистические затраты на 1 кг доставляемой продукции грузовым транспортом грузоподъемностью менее 1 тонны существенно выше, чем затраты на 1 кг при осуществлении доставки транспортом максимальной массой более 12 тонн в пределах МКАД», — говорит эксперт.

Кроме того, на конечную стоимость услуг транспортных компаний повлияло введение утилизационного сбора. Как напоминает Юрий Зорин из «Хино Моторс Сэйлс», для грузовых импортных транспортных средств разрешенной максимальной массой до 3,5 тонны с 1 сентября 2012 года ставка утилизационного сбора составляет 141,6 тыс. руб. (с НДС). «Транспортные компании увеличили цены на свои услуги, чтобы покрывать издержки, связанные с приобретением и эксплуатацией новых транспортных средств», — говорит господин Зорин.

Неудивительно, что при таких затратах для перевозчиков самое рациональное на сегодня решение проблемы — обзавестись собственным автопарком. Как подчеркивают в «АВТОТОР Холдинге», основные покупатели малотоннажных грузовиков-рефрижераторов — представители малого бизнеса. Наличие рефрижераторной установки обеспечивает соблюдение температурного режима в течение всего календарного года, что является обязательным требованием при перевозке продуктов питания. «Доставка осуществляется с высокой периодичностью, но не

большими объемами. Продукты питания запрещено перевозить сборными грузами, поэтому под каждый вид продукта используется отдельная машина», — поясняет представитель «Гуд-фуд».

Для того чтобы обслуживать более 250 точек отгрузки, включая Москву, Московскую область, Санкт-Петербург, Краснодарский край, Татарию и другие регионы России, у «Гуд-фуд» есть собственный автопарк из 53 единиц грузового автотранспорта с изотермическими фургонами, 25 из которых оборудованы рефрижераторными установками. Кроме того, компания ежедневно арендует до 50 машин разной грузоподъемности.

Еще один не менее важный товар, требующий особых условий перевозки, — цветы. В компании «Флорист», специализирующейся на доставке цветочных композиций, уверяют: температурный режим играет ключевую роль. «Доставляя композиции из растений на объекты клиентов, нам очень важно не заморозить живой товар в зимнее время года и не поджарить в летние дни», — поясняет исполнительный директор Лалита Парамонова. Следить за благополучной доставкой с 2010 года поручено компании-партнеру с автопарком рефрижераторов любой тоннажности: от Hyundai Porter до 25-тонников — с отправкой в самые отдаленные регионы. Однако для развития бизнеса в Москве компании пришлось задуматься о собственном автотранспорте. «Вместе с развитием бизнеса появились ежедневные потребности в выполнении доставок по Москве и области на

три-шесть точек в день, с чем одна машина в условиях пробок справлялась не всегда», — говорит госпожа Парамонова. — Задержка подачи машины или заинтересованность водителя получить оплату за дополнительные часы заставили задуматься о покупке новой машины и найме водителя-экспедитора, за эффективность передвижения которого можно наблюдать в реальном времени с помощью спутника (для экономии топлива или выявления простоев).

В результате, выбирая рефрижератор для своего автопарка, во «Флористе» принимали в расчет четыре основных критерия: ТС должно свободно въезжать в центр города, обладать малой погрузочной высотой, максимальным по объему кузовом, а также экономичностью в обслуживании. «Среди ассортимента коммерческого транспорта мы, приняв во внимание положительные отзывы и предоставление скидок, выбрали новый цельнометаллический Fiat Ducato с длинной базой и высокой крышей», — рассказывает представитель компании. Собственный автопарк для компании играет еще и рекламную роль: кузов с логотипом компании привлекает дополнительных клиентов, что, в свою очередь, мотивирует на дальнейшее расширение автопарка. «Стоит отметить, что кузов с логотипом уже приносит новых клиентов, поэтому мы думаем в будущем купить второй автомобиль, тем более что платежи по лизингу абсолютно приемлемы», — говорит Лалита Парамонова.

Мария Карнаух



## Десять лет стабильности

**ВТБ** ЛИЗИНГ