

# КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ

## Без скидок на происхождение

Более жесткого теста, чем трасса ралли-рейда «Шелковый путь 2013», придумать сложно. Однако полноприводные «Газ Соболь 4x4» с двигателями Cummins прошли все 4 тыс. км. Причем все четыре машины дошли до финиша без серьезных поломок.

— тест-драйв —

Формально салон полугрузового «Соболь 4x4», считая водителя, рассчитан на семь человек (трое спереди и четверо в ряд сзади). Однако куст рычагов, выросших из пола, делает бессмысленным двойное переднее пассажирское сиденье. Среднему пассажиру просто некуда девать ноги. На заднем ряду действительно можно разместить четверых взрослых, и они порадуются огромному запасу пространства, но посетуют на отсутствие хоть каких-нибудь удобств. Кроме четырех отдельных сидений, сдвижной форточки по левому борту и плафона освещения там нет ничего.

Что хорошо, так это то, что сзади у автомобиля через распашные двери доступ в огромный багажник, позволяющий перевозить все что угодно. У нас в машине поместилось все экспедиционное оборудование плюс запас колес «на непредвиденный случай» для всех четырех автомобилей.

Водительское место привычно всем, кто хоть раз сидел за рулем «Газели» или «Соболь». Руль с регулировкой угла наклона и довольно широкий диапазон регулировки кресла позволяет подобрать более или менее приемлемую посадку.

Промакши в эргономике тоже привычны. Нет площадки для отдыха левой ноги, отсутствие полевого подлокотника вынуждает высовывать локоть в открытое окно, изображая положительного героя из 60-х годов прошлого века. К сожалению, на 30–40-градусной жаре окно приходится постоянно держать открытым просто потому, что кондиционер на жаре со своей работой не справляется. В любом режиме и на любой скорости вентилятора в салон идет слегка прохладный воздух. Так, что кондиционер мы выключили в первый же день и ездили с открытыми окнами.

Одним из самых ярких впечатлений стали гнезда 12-вольтовых розеток и прикуривателя.



МАКСИМ СЕРГЕЕВ



МАКСИМ СЕРГЕЕВ

«Соболь 4x4» доказал, что он может работать там, где пасуют куда более именитые братья



МАКСИМ СЕРГЕЕВ

«Газовские» прикуриватели — самые большие в мире» — в них не удерживается ни один адаптер.

Из четырех машин, представленных Горьковским заводом, две оказались с постоянным полным приводом, а две — с новой трансмиссией Part time, подразумевающей подключаемый передний мост. Значит, будет возможность сравнить обе модели.

Невооруженным глазом найти различия практически невозможно. У обеих машин двигатели Cummins, зависимые подвески

на листовых рессорах и стандартные неразрезные газовские мосты. У обеих в стоктовую комплектацию входит блокировка заднего дифференциала Eaton. У обеих интерес в духе новой «Газели Next» с тремя рычагами на полу. У машины с постоянным полным приводом два рычага управления трансмиссией отвечают за включение понижающего ряда и блокировку межосевой дифференциала, а у машины с трансмиссией Part time — за жестко подключаемый передний мост (межосевой дифференциал

не предусмотрен) и понижающий ряд в раздатке. Но узнать об этом можно только по желтым наклейкам со схемой — это единственный признак, по которому можно отличить модели на стоянке.

Различия в поведении машин на асфальте заметны сразу. Машину с постоянным полным приводом приходится постоянно отлаивать рулем, о курсовой устойчивости на разрешенных в России 110 км/ч говорить не приходится: нужно держать за руль обеими руками, постоянно кор-

ректируя курс, не забывая о высоком центре тяжести и большой парусности. Машина с трансмиссией Part time оказалась гораздо цивилизованнее. Здесь уже есть чувство руля, да и если отпустить руки, то нет ощущения, что поток воздуха от встречной фуры столкнет вас вместе с машиной в кювет. Управляя «Соболем 4x4» в заднеприводном варианте, устаешь гораздо меньше. Однако же езда по бездорожью — это отдельная история.

Если выдумаете, что маршрут Assistance «Шелкового пути 2013» намного проще боевой трассы, вы ошибаетесь. Здесь есть все то же самое, что и на трассе гонки, да и расстояния не намного меньше. Естественно, на асфальте приходится большая часть маршрута, но есть и пески, и степные колеи, и солончак. Пожалуй, не было только бродов. И самым большим сюрпризом оказалось то, что «Соболь 4x4» все это преодолел, не заглохнув. За это можно простить машине многое. Особенно когда видишь, как во время песчаной бури в нескольких метрах от нас голландские журналисты умудрились намертво засаждать подготовленный внедорожник. Или когда приходится вытаскивать «боевую машину»... И все это на привычном «Соболем»!

Отдельное спасибо двигателю Cummins: при мощности 120 л. с. он обладает завидной эластичностью и довольно скромным аппетитом. Позволяя довольно точно дозировать тяговое усилие и преодолевать серьезные препятствия. У многих коллег на серьезно подготовленных машинах от удивления пропал дар речи, когда они видели, где проезжали наши автомобили.

Однако не все так просто. Перед тем как штурмовать внедорожье, следовало подключить передний мост (или заблокировать дифференциал) и понижающую передачу в трансмиссии. Усилия на рычагах таковы, что временами казалось, что скорее сломается сам рычаг... Но, так или иначе, борьба с раздаткой заканчивалась нашей победой, а дальше мы ехали по таким местам, куда и на «Уазике» не каждый поедет. И, в отличие от обычной продукции отечественного автопрома, не было ощущения, что сейчас что-то сломается или отвалится.

«Соболь 4x4» небезопасен (максимальная скорость в пределах 130 км/ч), но уверенно провез нас 4 тыс. км по трассе одного из самых сложных ралли-рейдов мира. И доказал, что он может работать там, где пасуют куда более именитые братья. А если учесть, что его цена с двигателем Cummins начинается с отметки 700 тыс. руб., то альтернативы ему просто нет.

Макс Сергеев

## Особенности российской езды

— тест-драйв —

Развозные фургоны на базе легковушек появились в Европе из-за тесноты городов. В просторной Америке для этих же целей используют большие пикапы. Нам, в России, потребовался автомобиль уникальный, выполненный на стыке этих двух жанров, — Citroen Berlingo Trek.

Теста этого фургона я опасался. Несколько лет работы редактором отдела тюнинга убедили меня в том, что любой «улучшающий» калечит изначально сбалансированную конструкцию автомобиля. Тем более такой незатейливый, который предложила французская компания Dangel, — поставить подвески кузова стандартного Berlingo на шестисантиметровые алюминиевые проставки. Мне надо было бы вспомнить, что компания Dangel занимается внедорожным тюнингом моделей Peugeot и Citroen уже более четверти века. И среди ее работ есть, например, абсолютно гениальный Peugeot 504 Break. А еще армейский Peugeot J5 Bache и Peugeot Partner первого поколения... Правда, все эти машины были полноприводными, а нам досталась переднеприводный вариант. Справедливости ради надо сказать, что во Франции полноприводные варианты все же есть, а к нам его не повезли из-за дороговизны. И так увеличение внедорожного потенциала обойдется, как минимум, в 132 тыс. руб. За что такие деньги?

Начнем с того, что конструктивно все не так просто, как кажется. Подвески действительно просто приподняли на шестисантиметровых проставках, и, как следствия, изменилась кинематика движения рычагов и приводов, поэтому пришлось ставить более жесткие пружины и амортизаторы. Кроме увеличения энергоемкости это дало уменьшение кренов. Но и это еще не все. Самым главным бордом с российским бездорожьем «назначен» самоблокирующийся дифференциал ведущей оси. Изначество такого технического решения тем более интересно, что у большинства современных автомобилей (а таких совсем немного) степенью блокировки переднего дифференциала заведует электроника, а французы обилились чистой механикой. С точки зрения надежности и наших условий эксплуатации механический самоблок намного предпочтительнее. Штука, безусловно, полезная, но в теории ухудшающая управляемость.



МАКСИМ СЕРГЕЕВ



МАКСИМ СЕРГЕЕВ



МАКСИМ СЕРГЕЕВ



МАКСИМ СЕРГЕЕВ

Citroen Berlingo Trek справится даже с российским бездорожьем

Новая конструкция задней подвески заставила пересмотреть выхлопную систему и расположение запасного колеса (оно переехало из-под днища в багажник). Предпоследним штрихом стала установка мощной металлической защиты, полностью закрывающей моторный отсек снизу. А последним — шильдик Dangel 4x4 на задней двери. И что в итоге?

Внешне перепутать Citroen Berlingo Trek с любой другой моделью концерна невозможно. Машину выдают дорожный просвет и колесные арки с огромным запасом пространства. Сюда можно было бы поместить колеса куда большего диаметра. Однако внешность у коммерческого фургона далеко не главное, хотя он и производит впечатление неустойчивого именно потому, что высота у него несколько больше ширины. На этом минусе кончатся. А теперь приведем цифры, какие и не снились не то что кроссоверам, но и большинству современных внедорожников. Дорожный просвет: 200 мм под металлической защитой моторного отсека, 215 мм под балкой задней подвески и 275 мм под днищем. Угол въезда — 27,7°, угол съезда — 40,4°, а рампы — умопомрачительные 24,8°. Впечатляет? Интерьер же ничем не отличается от интерьера такого же стандартного автомоби-

ля. Правда, часть багажника съела запаска в чехле, но все равно при сложной задних сиденьях получается 2,66 куб. м полезного объема, а если их совсем вынуть, то можно загрузить и 3 куб. м нетяжелого груза. Ведь грузоподъемность как была, так и осталась на уровне 460 кг.

Нам на тест досталась грузопассажирская версия фургона, но можно заказать и обычный цельнометаллический. Но вот одно преимущество переосмыслить сложно. Бюджетные версии стандартного Berlingo многие ругают за недостаточную энергообеспеченность, и это вполне справедливо: 90-сильного мотора в дерганном городском потоке маловато. Однако «приподнятому» Citroen Berlingo Trek положен 1,6-литровый 120-сильный двигатель серии VTI, а это уже совсем другой разговор. В сочетании с пятиступенчатой механической коробкой передач он обладает завидной динамикой, и единственное, о чем стоит пожалеть, так это об отсутствии шестой передачи. На трассе она сэкономила бы немало топлива.

Устраняемся за рулем — непривычно высокое расположение имеет свои преимущества в городских пробках: лучше обзорность. Трогаемся с места и сразу отмечаем эластичность и тяговитость 120-сильного двига-

теля: тянет практически с холостых оборотов. Единственное, что требует привыкания, так это сверхчувствительная педаль тормоза, но этим грешат многие французские производители. Больше всего я опасался изменения центра масс и проблем в повороте на асфальте. Но специалистам из Dangel как-то удалось избежать этих проблем — поднявшийся центр масс чувствуется гораздо меньше, чем того можно было бы ожидать. Да, большая парусность заставляет быть внимательнее на обгонах и при разездах со встречными фурами, но и все. На асфальтовых поворотах «работа самоблока» вообще не чувствуется. На бездорожье Berlingo Trek уверенно едет по разбитой грунтовке и карабкается на травянистые склоны. Даже в раскисшем черноземе если ехать с умом, то можно пролезть практически везде. Машина идет вперед, пока у одного колеса есть хоть какое-то сцепление. Для преодоления более серьезных препятствий нужна уже серьезно подготовленная машина на грязевой резине.

Так что у Citroen Berlingo Trek есть все шансы стать отечественным бестселлером и удорожание не кажется серьезным на фоне таких выдающихся ходовых характеристик.

Макс Сергеев

## Кадровая борьба

— рынок труда —

Уровень конкуренции в сегменте коммерческого транспорта остается стабильно высоким — компаниям необходимо расширять свои позиции на рынке не только за счет продуктов и услуг, но и за счет новых управленческих решений. Рынок персонала для этого сегмента по-прежнему испытывает кадровый дефицит квалифицированных опытных специалистов, способных стремительно реагировать на изменения рынка.

Идет борьба за таланты. В то же время, по оценке компании Jacobson Partners, несмотря на постепенное развитие сегмента в условиях посткризисного восстановления экономики, уровень трудовых ресурсов, задействованных в коммерческом транспорте, до сих пор не достиг уровня 2008 года. Так, по данным Федеральной службы государственной статистики, мы можем видеть, что тенденция снижения трудовых ресурсов до сих пор присутствует, в частности, на предприятиях автомобильных грузовых перевозок: в 2008 году — 333,4 тыс. человек; в 2010-м — 299,6 тыс. человек; в 2012-м — 299,1 тыс. человек.

Изменения в сегменте коммерческого транспорта активно прогнозировались экспертами последние пару-тройку лет — существовала убежденность, что рынок сильно отреагирует на вступление России в ВТО. Эксперты опасались привлечения некавалифицированного персонала и необоснованного роста компенсационных ожиданий со стороны квалифицированных и опытных кадров. Тем не менее в соответствии с мнением экспертов Jacobson Partners скачка зарплатных ожиданий в этой сфере не произошло: заработная плата топ-менеджеров стабильно возрастает год от года в среднем на 10%, достигнув докризисного уровня, каких-то революционных изменений в этой части не было отмечено.

Ключевые люди рынка коммерческого транспорта достаточно известны, и их не так много, а спрос на профессионалов и эффективных управленцев высок. Рынок и сами компании требуют «свежей крови» и нового взгляда на текущие проблемы, поэтому в некоторых случаях компании в сегменте коммерческого транспорта привлекают профессионалов на топ-позиции из

других сфер экономики. Если говорить о позициях среднего уровня, то здесь необходимы специалисты именно из профильной сферы, имеющие узко заточенный опыт.

Переманить грамотного управленца из другой отрасли достаточно сложно. Большинство из них предпочитает оставаться в своем секторе. Тем не менее можно выделить общие факторы, влияющие на принятие решения о переходе из другой отрасли: возможность перехода на новый уровень задач, рост компенсационного пакета, профессиональный и/или карьерный рост. По мнению Jacobson Partners, сегодня можно говорить о постепенном нахождении баланса между ожиданиями кандидата и предложениями со стороны работодателя, что делает рынок труда более профессиональным и адекватным.

Особое внимание следует уделить подбору персонала среднего звена. Вопрос поиска технических специалистов вызывает сложности у многих компаний в разных отраслях бизнеса, и в сфере коммерческого транспорта в частности. По данным экспертов Jacobson Partners, явно ощущается дефицит молодых специалистов с достаточным уровнем знаний и компетенций. В то же время вчерашние выпускники не всегда обладают пониманием возможностей карьерного развития и выходят на рынок с завышенными зарплатными ожиданиями.

Сегодня недостаток квалифицированного персонала еще можно восполнить за счет старшего поколения, но не всегда это становится выходом, так как зачастую профессионалы средней возрастной категории не соответствуют динамике современного бизнеса.

По мнению компании Jacobson Partners, несмотря на текущую довольно стабильную ситуацию на рынке персонала для коммерческого транспорта, дальнейшее развитие данного сегмента приведет к дефициту квалифицированных кадров и последовательному росту не всегда обоснованных компенсаций, а также к завышению зарплат из-за нехватки профессионалов. В этой ситуации компаниям, желающим преуспеть, стоит задуматься о формировании кадрового резерва, развитии собственного персонала и внедрении программ по удержанию талантов.

Дмитрий Аковов