



ПОДКАБЛУЧНИКИ

РЫНОК ЛЕГКИХ ФУРГОНОВ В РОССИИ ПЕРЕЖИВАЕТ СТАГНАЦИЮ. ПРОИЗВОДИТЕЛИ ИЗ ЕВРОПЫ ПРЕКРАТИЛИ ПОСТАВКИ, НО ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МОДЕЛЕЙ «КАБЛУЧКОВ» КРАТНО НЕ ПРИБАВИЛОСЬ. НА ЧТО РАССЧИТЫВАТЬ МАЛОМУ БИЗНЕСУ, ОСНОВНОМУ ЭКСПЛУАТАНТУ ТАКИХ АВТОМОБИЛЕЙ? > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

За прошедшие 20 лет шустрые развозные фургончики из европейских «конюшен» успели органично вписаться в жизнь больших российских городов. Доставка продуктов, заказы из интернет-магазинов, услуги всевозможных служб быта, даже автомобили минизаправщики для каршеринга — весь этот бизнес функционировал благодаря «каблучкам». Полная масса таких автомобилей меньше 2500 кг, грузоподъемность — 500–800 кг. «Каблучком» можно управлять водителю с категорией В. Для малого бизнеса такая машина — самое то.

Аналитическое агентство «Автостат» подсчитало, что в России в марте 2024 года было продано 9067 новых легких коммерческих автомобилей (LCV). Результат оказался на 9,1% выше, чем месяцем ранее. Если сравнивать с результатом годичной давности, то по отношению к марту 2023-го, российский рынок LCV вырос на 27,6%. В лидерах — Горьковский автозавод, ему, кстати, принадлежит свыше половины рынка таких машин (58%). Новых «Газелей» было реализовано 5232 автомобиля. На втором месте — УАЗ (1518 шт.), за ним родственный ему Sollers (795 шт.). На четвертом месте — российская Lada с результатом продаж 577 авто. Замкнул первую пятерку китайский

Dongfeng: за февраль отгружено 188 новых фургонов. В модельном рейтинге рынка новых LCV лидирует «Газель Next» с долей в 35%. Машина, как вы понимаете, внешне никак на «каблучок» не похожая. Отчего «каблук» как автомобиль, вдруг стал не интересен российскому бизнесу? Коммерсанты сдались без боя или рынок переформатировался? Редакция решила провести собственное исследование на эту тему.

КТО ОСТАЛСЯ НА ТРУБЕ

«Стоит ли горевать, что за последнее время наш рынок покинули такие «каблучки», как Ford Transit Connect, Renault Kangoo, Renault Dokker и Mercedes-Benz Citan», — такими словами в декабре 2021 года я закончил обзорную статью о популярных в России LCV. К тому моменту еще были «каблучки» от Peugeot и Citroen, был грузовой фургон Largus и многочисленные вариации на Lada от сторонних кузовщиков. Теперь из этого списка иностранцев нет никого. Вектор дискуссии «Куда подевались «каблучки» в России?» задал руководитель пресс-службы АА «Автостат» Азат Тимерханов. «Этот сегмент LCV машин практически исчез, но не из-за ухода «европейцев», а потому, что АВТОВАЗ перестал производить «Ларгус». Именно грузопассажирский фургон

Lada Largus был тут явным бестселлером с долей свыше половины в объеме реализации», — поделился мнением эксперт. От редакции добавим, что опрос по «каблучкам» мы затеяли задолго до официального известия о том, что Lada намерена запустить конвейер с «Ларгусом» в Ижевске 15 мая сего года. Обещали, что запустят не только грузовую версию с ДВС, но и электрический вариант машины.

Отсутствие самой пространственной модели, а от этого приключился закат эры «каблучков» на российском рынке — позиция спорная. Рынок по-настоящему коммерческих моделей марки Lada, по оценке редакции, давно удерживает нижегородская компания «Промтех». «Как производитель семейства Lada Largus Kub, Granta Kub и Niva Kub, а также моделей Granta Prima и Niva Prima могу сказать: вместимость грузового отсека Kub достигает 4,2 м³, а семейства Prima — 6,5 м³. Грузоподъемность этих машин до 800 кг. По факту, такие LCV-«каблучки» сами являются полноценной альтернативой полноразмерным «полуторкам», выигрывая у них как по ценнику, так и по эксплуатационным расходам», — рассказал генеральный директор завода «Промышленные технологии» Николай Архипов. Чтобы завершить тему коммерческих наработок на базе Lada, упомяну,





на Китай надежды тоже нет.

МЫ СПРОСИЛИ У ИРАНА...

Итак, в Китае подходящей замены не нашлось. Параллельный импорт очень затратен: «каблучки» из Европы сейчас предлагают в России многие дилеры, но вот их цена чересчур высока. Куда отечественному бизнесу податься, чтобы и «каблук», и недорого, и не Европа?

что Волжский автозавод предлагает фургоны собственного производства. На официальном сайте марки значатся бортовые модели, фургоны промтоварные, изотермические, а также рефрижераторы. Все это сделано на базе Lada Granta с бензиновым мотором 1,6 л мощностью 90 л. с. Есть варианты с удлиненным фургоном, который вмещает два европоддона. Для плохих дорожных условий аналогичную технику завод выпускает на базе Lada Niva.

И все-таки «каблук» для нас ассоциируется в первую очередь с импортным автомобилем, так уж повелось. Может нам опять за граница поможет в этом вопросе? Не европейская, так китайская. За последние два года китайцы чего только не стали предлагать в России: начиная от россыпи коммерческих моделей пикапов, цельнометаллических фургонов и заканчивая магистральными тяга-

чами. Неужели у них не припасено своего «пирожка» или «каблучка»? На первый, да и на второй взгляд такой машины пока не нашлось. Это вам не маленькая по размерам Европа, родина компактных фургончиков, это вольный и широкий Китай, где таким моделям физически взяться неоткуда. Если в КНР и переосмысливают европейское наследие LCV-машин, то только в рамках цельнометаллических фургонов полной массой под 4 тонны, не меньше.

«Отсутствие компактных моделей в этом сегменте российский бизнес связывает с небольшим объемом, оттого надеять-

ся на китайский импорт в этом классе не приходится», — отмечает Дмитрий Шелгунов, руководитель группы по работе с ключевыми клиентами компании «СИБ Трансхолд», официального дистрибьютора Saiger. Эксперт оценивает годовую потребность в рефрижераторных «каблучках» объемом 100-200 экземпляров в год. «Сегмент очень маленький для того, чтобы заниматься полноценной разработкой такого транспортного средства, хотя наши заключения имеют свою специфику, т. к. мы говорим только о рефрижераторах», — уточнил представитель «СИБ Трансхолд Дистрибушн». Выходит,



1. Иранский «каблук» Iko Arisun 2.
2. Задняя рессорная подвеска фургонов «Промтех» усилена пневмобаллонами.
3. В основе машины «Промтех» лежит пространственный каркас, обшитый пластиком по технологии Kub.
4. Бензиновый двигатель мощностью 90 л. с. — штатная версия, но «Промтех» выпускает и более заряженную бензиновую модель с отдачей в 115 л. с.
5. Lada Granta Kub — промтоварный фургон вместимостью почти 7 м³ и грузоподъемностью 900 кг.



Во времена позднего СССР была озорная частушка: «Опечален шах Ирана, нету песен Шаферана»... Так вот, Иран. Алексей Подщеколдин, президент Ассоциации «Российские автомобильные дилеры» (РОАД), сообщил редакции, что во время недавней командировки в эту страну на завод компании Iran Khodro, обратил внимание на пикап Ikco Arisun 2. Машина является творческой переработкой шасси Peugeot 405, на котором получились коммерческий пикап системы «каблук». Иран больше нашего находится под международными санкциями и уже сумел выработать адекватный рецепт «противоядия». Если говорить о местном автопроме, то это не только отверточная сборка китайских моделей, но и большой модельный ряд собственных автомашин. К слову, с 2015 года вышло уже второе поколение легкового пикапа Arisun. «Привод — передний, мощность мотора — 103 л. с., грузоподъемность выросла с 600 до 750 кг», — поделился подробностями глава РОАД. С прошлого года Иран импортирует машину в соседнюю Армению. Учитывая, что Подщеколдину принадлежит в Брянске автозавод



BNM (Build New Mobility), на котором собирают «полторку» китайской марки BAW, прогнозирую, что его интерес к иранскому «каблук» не случаен. Импортировать машину в Россию сейчас экономически нецелесообразно из-за высоких ставок утильсбора, а вот попробовать наладить местную сборку пикапа — совсем другое дело.

СДЕЛАНО В РОССИИ

Если компактные пикапы-«каблук» из Ирана дело далекой

перспективы, импортный китайский или отечественный фургон чрезмерно велик по размерам, а развозить мелкие партии товара необходимо сейчас, то выбор остается только один — коммерческие модели, изготовленные на базе все той же Lada. Удивительно, но здесь даже есть выбор по производителям помимо заводских версий, о которых я рассказывал выше.

Исключая АВТОВАЗ, коммерческой доработкой Lada в Тольятти занимается группа компаний «П-В Рус» под брендом PVR. В их портфолио широкий спектр специализированной продукции, сделанной на шасси Lada, включая полуприцепы, прицепы и даже специализированные седельные тягачи(!) на базе моделей ВИС-234900, «Газель Next» и УАЗ «Профи». Внутренний объем фургона достигает 5,3 м³. Погрузочная высота — 900 мм. Помимо переднеприводных фургонов, есть полноприводные версии «Мул» и «Бизон» грузоподъемностью 800 кг.

Другим производителем коммерческой техники с ладью на капоте является упомянутый завод «Промтех». Интерес представляет модель Lada Granta Kub, промтоварный фургон вместимостью почти 7 м³ и грузоподъ-

емностью 900 кг. Такие машины строят и на базе хэтчбека Granta. В основе машины лежит пространственный каркас, обшитый пластиком. Силовой агрегат — бензиновый мотор объемом 1,6 л, мощностью 90 или 115 л. с. Также в производственной программе «Промтех» присутствует полноприводная модель Lada Niva Kub с оригинальным кузовом, приспособленным для перевозки коммерческих грузов. Для увеличения грузоподъемности задняя рессорная подвеска дополнена пневматическими упругими элементами.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Европейские «каблук» ушли безвозвратно, но даже без них сегодняшний отечественный рынок позволяет сделать выбор по таким моделям, главное — не лениться их искать. Другое дело, что покупатели не горят желанием заниматься поисками, а выбирают продукцию Горьковского автозавода либо фургоны от Sollers. Не зря же техника именно этих производителей лидирует на рынке комтранса в сегменте до 3,5 тонн. Внешне они не выглядят подкаблучниками, но по своей сути...

6. Заводская версия фургона Lada Largus.
7. Lada Largus Kub. Полезный объем кузова — 7 м³.

