ОПОЗДАЛ ИЛИ ЗАДЕРЖАЛСЯ?
CADILLAC CT-6

ВЫЗОВ ЭЛЕКТРИКА
JAGUAR I-PACE

№ 4 (300) АПРЕЛЬ 2018 WWW.5KOLESO.RU

5КОЛЕСО

ТЕСТЫ

- **AUDI** Q7
- **CHRYSLER** PACIFICA
- **MASERATI** QUATTROPORTE
- **MITSUBISHI** ASX
- **VOLVO** XC60

СРАВНЕНИЕ

KIA SORENTO PRIME ПРОТИВ MAZDA CX-9

МОТО

ОБЗОР МОТОЦИКЛОВ ЭНДУРО

ДЕНЬ ВЫБОРОВ
ГЛАВНЫЕ ПРЕМЬЕРЫ ЖЕНЕВЫ

HYUNDAI SANTA FE, AUDI A6, RANGE ROVER SV COUPE, TOYOTA SUPRA, PORSCHE MISSION E CROSS TURISMO И ДРУГИЕ

ЗАГРУЗИТЕ НА Google play
Загрузите в App Store

4 607012 120076 18004

НАСТОЯЩАЯ СТРАСТЬ – ИСКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ

MICHELIN Pilot Sport 4 S – высокоскоростные шины, созданные специально для мощных автомобилей.

Мокрое покрытие? Сверхвысокие скорости? Управляйте уверенно благодаря инновационной резиновой смеси Bi-Compound[1] и особому рисунку протектора.

С MICHELIN Pilot Sport 4 S обычная дорога покажется гоночной трассой, лидером на которой станете вы.

Узнайте, какой должна быть современная спортивная шина на www.michelin.ru.

МГНОВЕННЫЙ ОТКЛИК НА ПОВОРОТ РУЛЯ

Дизайн рисунка протектора обеспечивает оптимальное распределение нагрузок в пятне контакта.

ВЫСОЧАЙШАЯ ТОЧНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ

Технология «Dynamic response»[2]: арамидно-нейлоновый слой обеспечивает стабильность на сверхвысоких скоростях[3].

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СЦЕПНЫЕ СВОЙСТВА

Технология «Bi-Compound»[1]:

- Внешняя сторона: новейший эластомер обеспечивает уверенное сцепление на сухом покрытии при прохождении крутых поворотов на сверхвысоких скоростях.
- Внутренняя сторона: «функциональные эластомеры» нового состава резиновой смеси обеспечивают максимальный уровень сцепления на мокром покрытии.

СПОРТИВНЫЙ ДИЗАЙН

Технология «Premium Touch»[4] позволила создать уникальный дизайн внешней боковины шины MICHELIN Pilot Sport [4] S, придав надписям премиальный «эффект бархата».

ЗАЩИТА ОБОДА ДИСКА

Защита обода диска на всех типоразмерах.

MICHELIN PILOT SPORT 4 S

№1

В УПРАВЛЯЕМОСТИ НА СУХОМ ПОКРЫТИИ[5]

В ТОРМОЖЕНИИ НА СУХОМ И МОКРОМ ПОКРЫТИИ[5]

В ИЗНОСОСТОЙКОСТИ[6]

Реклама.

[1] Би-Компаунд. [2] Динамик респонс. [3] Компания Мишлен настоятельно рекомендует соблюдать правила дорожного движения и скоростной режим, предусмотренный действующим законодательством. [4] Премиум Тач. [5] По результатам тестов, проведенных TÜV SÜD в июне и июле 2016 г. в размере 255/35 R19 96Y XL. [6] По результатам тестов, проведенных DEKRA Test Center в июне и июле 2016 г. в размере 255/35 R19 96Y XL.

MICHELIN

ТРУДНО БЫТЬ ПЕРВЫМ

**ОЛЕГ БОГДАНОВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР**

ДЛЯ НАЧАЛА КОРОТКО И НЕ ПО ТЕМЕ: ПЕРЕД ВАМИ ЮБИЛЕЙНЫЙ, ТРЕХСОТЫЙ, НОМЕР ЖУРНАЛА. НАМ 25 ЛЕТ! В АПРЕЛЬСКИХ НОМЕРАХ МЫ ОБЫЧНО РАССКАЗЫВАЕМ О ЖЕНЕВСКОМ АВТОСАЛОНЕ. НО ЭТО В ТЕЛЕ ЖУРНАЛА. ЗДЕСЬ ЖЕ ПОГОВОРИМ О МЕРКАНТИЛЬНОМ И ЗАДЕВАЮЩЕМ ЗА ЖИВОЕ ЛЮБОГО ЧИТАТЕЛЯ: ПОЧЕМ НЫНЕ КИЛОГРАММ АВТОМОБИЛЯ.

ПОНЯТНО, ЧТО ЭТО САМАЯ БОЛЬШАЯ ТАЙНА ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ, И РЕАЛЬные цифры могут знать лишь первые лица корпораций. Но по косвенным признакам с множеством оговорок попробую разобраться в этой тайне за семью печатями. Примем итоговую заводскую цену за 100%. Она легко разбивается на четыре блока.

Себестоимость — 20%. Она складывается из стоимости конвейерной сборки (10%) плюс стоимость всех комплектующих деталей, узлов и агрегатов (10%).

Научные исследования и разработки новой модели — 20%. Все от эскиза до серийного автомобиля. Сегодня это обходится, в зависимости от марки и модели, в 1–2,5 миллиарда долларов. Сюда же входят исследования и предсказания маркетологов, на основании которых разрабатывается первичная концепция дизайна, определяется «начинка». Параллельно стартуют инженерное проектирование и создание предсерийных образцов. Идет продувка в аэродинамических трубах, совершаются крэш-тесты на пассивную безопасность, совершенствуется активная безопасность (управляемость и устойчивость), определяется работоспособность в условиях предельных температур жары и холода.

Продвижение продукта — 20%. Создание или обслуживание представительств во многих странах мира с пресс-парками тестовых автомобилей. Подготовка дилерской сети и сервисных центров с обязательным тренингом персонала. Тест-драйвы и пресс-туры для журналистов. Это многие миллионы долларов. Но примечательно здесь другое: это копейки по сравнению с рекламой, пожирающей умопомрачительные бюджеты. Только одна минута рекламного времени в мировом эфире отнимает более миллиона долларов! А сколько стоит создание самого ролика. Да, телереклама сегодня неоспоримый лидер по пожиранию денег, но и прихлебателей в этой индустрии пруд пруди: всякого рода продюсеры и режиссеры, арт-директоры, медиа-байеры, медиа-планнеры, копирайтеры…

Бренд+ (название условно) — 40%. Сюда входят расходы, трудно подсчитываемые в реальном времени и реальных условиях. Во сколько, например, обходится спонсорство кругосветной регаты Volvo Ocean Race? И разобраться здесь, что идет в прибыль, а что в убыль конкретной модели Volvo, совершенно невозможно. Короче, в оставшиеся «туманные» 40% входит суммарно все, что окончательно формирует заводскую цену, включая главную и самую секретную статью — прибыль.

Признаюсь, пока что ничего по-настоящему нового я не сказал. Главное же в следующем наблюдении. Сегодня методы и технологии конструирования стремительно совершенствуются. Любые секреты лидеров автомобильной индустрии мгновенно расшифровываются, причем зачастую еще до их воплощения. «Копии» тут же реализуются, но с меньшими затратами, а следовательно, становятся доступными во всем спектре предложений. То есть получается, что лидерство обходится все дороже и дороже. Если, скажем, совсем недавно автомобили-лидеры от Porsche опережали всех по инновационным разработкам лет на пять, то сегодня отрыв сократился раза в два-три. Методики и компьютерные технологии предельно сблизили конкурентов, спрессовав их в практически монолитный блок. Более того, сократился разрыв между классами. Хорошо это или плохо? Думаю, скорее первое! Правда, лидерам при этом существенно накладнее оставаться таковыми. Но что поделаешь, такова судьба первых. ▢

Рис. Виталия Подвицкого

НОВЫЙ JAGUAR E-PACE

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

JAGUAR

Привыкайте всегда быть в центре внимания. Новый Jaguar E-PACE выглядит динамичным даже на парковке, а в движении буквально притягивает взгляды. E-PACE рожден для скорости и комфорта, и это подтверждает особая настройка подвески истинного Jaguar. Высокий клиренс, передовые технологии и отлично организованное внутреннее пространство доказывают, что красота может быть практичной. Новый Jaguar E-PACE, компактный снаружи и просторный внутри, выглядит и едет так, что вы полюбите его с первого тест-драйва.

5 ЛЕТ JAGUAR CARE[1] СЕРВИСНЫЙ ПАКЕТ

jaguar.ru **facebook.com/JaguarRussia**

THE ART OF PERFORMANCE*

На правах рекламы. * Воплощение совершенства. 1. Care (Забота). Имеются ограничения. Подробности на jaguar.ru.

ПОДИУМ

8 ЖЕНЕВСКИЙ АВТОСАЛОН

ПОЛИГОН

28 CADILLAC CT6

34 VOLVO XC60

40 MASERATI QUATTROPORTE S Q4

46 CHRYSLER PACIFICA

50 MAZDA CX-9 ПРОТИВ KIA SORENTO PRIME

58 JAGUAR I-PACE

60 AUDI Q7 INDIVIDUAL

62 MITSUBISHI ASX

64 HYUNDAI SOLARIS

МОТО

68 НОВЫЕ ЭНДУРО

72 CAN-AM TRAXTER H8/H10

ГАРАЖ

76 НОВОСТИ

78 ТЕХНОЛОГИИ JAGUAR I-PACE

80 КАМРАН ВОССУГИ, ООО «МИШЛЕН РУССКАЯ КОМПАНИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ШИН»

82 ЛЕТНИЕ НОВИНКИ NOKIAN TYRES

86 CORDIANT COMFORT 2

88 ОБЗОР ЛЕТНИХ ШИН – 2018

96 ПАРТНЕРСТВО SHELL И FERRARI

98 СЕРВИС «VOLKSWAGEN КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ»

50
MAZDA CX-9 ПРОТИВ KIA SORENTO PRIME

nokian TYRES

nokian HAKKA® BLACK 2

СОБЛАЗНЯЮТ СКОРОСТЬЮ

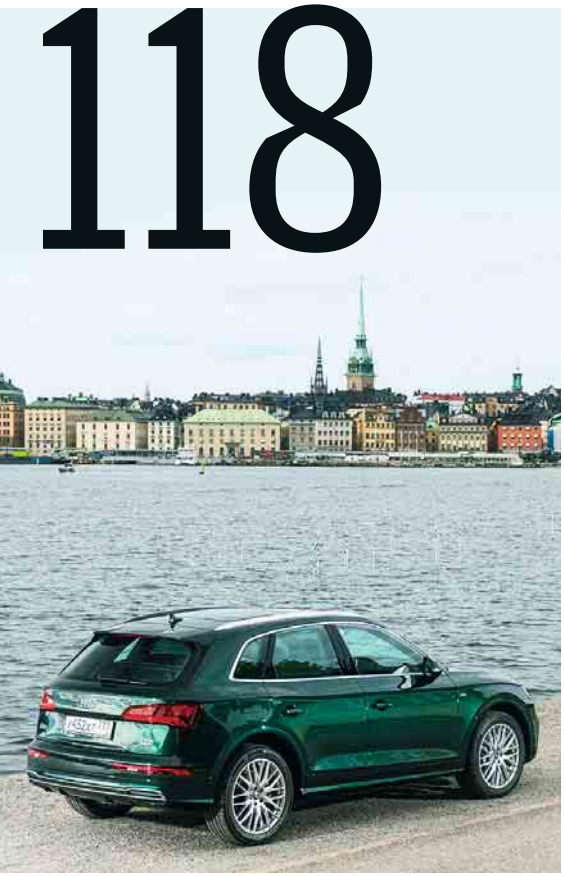
Новая высокоскоростная летняя шина Nokian Hakka Black 2, сочетающая в себе передовые технические решения, легко справляется с суровыми условиями переменчивого лета, обеспечивая приятное и сбалансированное вождение. Изрезанные колеями дороги и частые смены полос – отличная возможность продемонстрировать лучшие характеристики экстремальной стабильности и логичной управляемости.

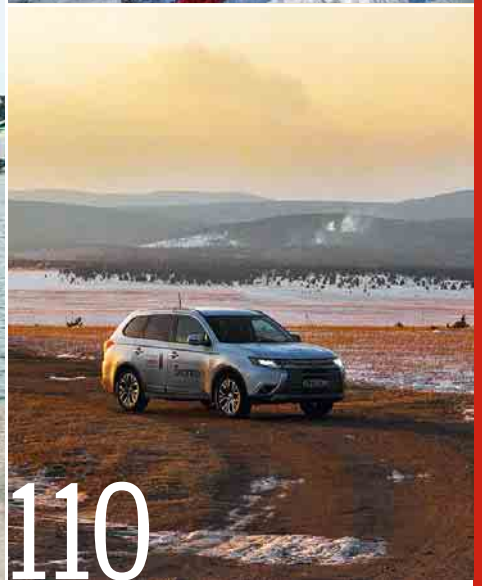
ДВУКРАТНОГО ЧЕМПИОНА МИРА ПО АВТОГОНКАМ
СОЗДАНЫ ПРИ УЧАСТИИ МИКИ ХАККИНЕНА*
В КЛАССЕ «ФОРМУЛА-1»

НОВИНКА

www.nokiantyres.ru
8 800 250 88 50

ООО «Нокиан Шина» ОГРН 1027808006676 188640, Россия, Ленинградская область, Всеволожск, промзона «Кирпичный завод», квартал 6
* Фраза «Созданы при участии Мики Хаккинена» означает, что Мика Хаккинен принял участие в разработке шин совместно со специалистами Nokian Tyres в качестве тест-пилота.
Black (блэк) – черный. Реклама. Товар сертифицирован. Статус двукратного чемпиона мира по автогонкам в классе «Формула-1» подтвержден официальными источниками www.mclaren.com





КОМТРАНС

100 НОВОСТИ

102 RENAULT DOKKER

МАГАЗИН

106 НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

108 МАСТЕР-КЛАСС «АВТО ГОДА»

ПАРКОВКА

110 НА MITSUBISHI OUTLANDER ЧЕРЕЗ ВСЮ РОССИЮ

116 ШКОЛА ЗИМНЕГО ВОЖДЕНИЯ RENAULT

118 ИЗ МОСКВЫ В СТОКГОЛЬМ НА AUDI Q5

124 ИЗ МОСКВЫ К ЧЕРНОМУ МОРЮ НА VOLKSWAGEN AMAROK

128 ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ

НОВИНКИ МЕСЯЦА

106

5КОЛЕСО № 4 (300) АПРЕЛЬ 2018

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ОЛЕГ АНДРЕЕВИЧ БОГДАНОВ

ЗАМ. ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА АНДРЕЙ МАШНИН

ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ

ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ТИХОН СИКУЛЕР

РЕДАКЦИЯ ОЛЕГ КАЛАУШИН
ВЛАДИМИР МАККАВЕЕВ
МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ
НАТАЛЬЯ УМНОВА
МАКСИМ ФЕДОРОВ
СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ

ФОТОРЕДАКТОР ИГОРЬ КУЗНЕЦОВ

ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

ЦВЕТОКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ, МОСКВА: **РУКОВОДИТЕЛЬ**
ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
Телефон (495) 663-9320
v.avdeev@5koleso.ru

АЛЕНА КЕЧИНА
ОКСАНА НАУМОВА

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ, С.-ПЕТЕРБУРГ **РУКОВОДИТЕЛЬ**
ВИКТОРИЯ СОКОЛОВА
Телефон (812) 380-0008
v.sokolova@5koleso.ru

БРЕНД-МЕНЕДЖЕР АЛЕКСАНДР УСАЧЕВ

ОТДЕЛ ДИСТРИБЬЮЦИИ И ПОДПИСКА **РУКОВОДИТЕЛЬ**
МАРИЯ ВОРОБЬЕВА
m.vorobyeva@5koleso.ru

РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ПРОДАЖ ОНЛАЙН-РЕКЛАМЫ WWW.5KOLESO.RU ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
v.avdeev@5koleso.ru

ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО» Индекс по объединенному каталогу «Пресса России» – 14776

Подписаться на журнал можно перейдя по ссылке http://www.akc.ru/itm/pyatoe-koleso/

Тираж – 152 000 экземпляров
СВОБОДНАЯ ЦЕНА
Наименование: 5 Колесо. Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС77-68812 от 17.02.2017. Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

Выходит с сентября 1993 года

УЧРЕДИТЕЛЬ/ИЗДАТЕЛЬ ООО «5К»

АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ: 197342 Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, БЦ «Оптима», офис 4-011

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 197342 Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, БЦ «Оптима», офис 4-011
Тел./факс (812) 380-0008
e-mail: **info@5koleso.ru**
Веб-сайт: **www.5koleso.ru**
Instagram: **@5koleso.ru**

ТИПОГРАФИЯ ООО «РосФлекс» 305001 Курск, Дружининская ул., 29, офис № 7

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

Использование любых материалов из журнала, включая дизайнерские разработки, возможно только после согласования с редакцией.

Подписано в печать 23.03.2018
Дата выхода в свет 25.03.2018

ЖУРНАЛ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ В ГОРОДАХ:

Архангельск • Астрахань • Великий Новгород • Владимир • Волгоград • Вологда • Воронеж • Донецк • Екатеринбург • Запорожье • Иваново • Казань • Калининград • Калуга • Киев • Кишинев • Кострома • Красноярск • Курск • Липецк • Луцк • Минск • Москва • Мурманск • Набережные Челны • Нижний Новгород • Новосибирск • Орел • Пермь • Петрозаводск • Псков • Ростов-на-Дону • Рязань • Самара • Санкт-Петербург • Саратов • Севастополь • Смоленск • Таллин • Тамбов • Тверь • Тольятти • Тула • Ульяновск • Уфа • Челябинск • Чита • Ярославль

RBE Group®

Реклама

Mazda CX-5 – это воплощение безупречного качества и наивысшего комфорта. Максимальная безопасность, инновационные технологии и непревзойденный драйв.

Mazda CX-5 – идеальный выбор.

№1 Residual value AUTOSTAT INDEX

Mazda - надежная инвестиция

mazda.ru facebook.com/MazdaRussia vk.com/Mazda

ДЕНЬ ВЫБОРОВ

5 МАРТА В ЖЕНЕВЕ ПРОШЛИ ВЫБОРЫ. ВЫБИРАЛИ ЛУЧШИЙ АВТОМОБИЛЬ В ЕВРОПЕ, И ИМ СТАЛ VOLVO XC40. НУ А НА СЛЕДУЮЩИЙ ДЕНЬ НАЧАЛОСЬ САМО МОТОР-ШОУ, ГДЕ ПОКАЗАЛИ НОВЫХ КАНДИДАТОВ НА ПРЕМИЮ CAR OF THE YEAR. КТО ПОБЕДИТ — УЗНАЕМ УЖЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ.

RANGE ROVER SV COUPE

ПО СЛУЧАЮ 70-ЛЕТИЯ БРЕНДА LAND ROVER БРИТАНСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ЗАПУСКАЕТ В СЕРИЮ РОСКОШНУЮ НОВИНКУ, КОТОРУЮ ОН ИМЕНУЕТ НЕ ИНАЧЕ, КАК ПЕРВОЕ В МИРЕ ПОЛНОРАЗМЕРНОЕ ВНЕДОРОЖНОЕ КУПЕ.

Скажете, что это обычный Range Rover, только без пары дверей, — и будете неправы. Все кузовные панели, кроме капота и нижней части двери багажника, для SV Coupe были созданы заново. А боковые двери не только стали больше, но и лишились рамок и получили сервопривод закрывания. Для улучшения аэродинамики и создания более динамичного профиля высота кузова уменьшена на 7 мм.

Под капотом SV Coupe стоит самый «топовый» из возможных для Range Rover моторов — компрессорный 5,0-литровый V8, развивающий 565 л. с. и позволяющий ускоряться до 100 км/ч всего за 5,3 секунды. Подвеска здесь настроена на спортивный лад, чтобы обеспечить более быстрый острый отклик на поворот руля. При этом внедорожные качества модели остались на высоте: автомобиль может форсировать брод глубиной до 900 мм.

На новинке стоят штатные пиксель-лазерные LED-фары, которые светят в пять раз ярче стандартных светодиодных. При отсутствии в поле зрения других машин и источников света фары автоматически увеличивают дальность луча, позволяя водителю видеть в темноте на 500 метров перед собой. Для покупателей SV Coupe доступно более сотни вариантов отделки салона, включая уникальные двухцветные решения, когда передняя и задняя части салона оформляются

в разных контрастных тонах. А в отделке деревом впервые может быть использован микс из шпона платана и грецкого ореха.

Анонсировав новинку, британцы создали искусственный дефицит, ограничив тираж модели до 999 экземпляров — ровно столько Range Rover SV Coupe будет построено на мощностях подразделения Special Vehicle Operation. Старт продаж Range Rover SV Coupe в нашей стране запланирован на первый квартал 2019 года. При этом рублевые цены объявят этой весной (цена для Англии уже известна — почти 240 тысяч фунтов). Квота для российского рынка будет составлять примерно десятую часть от общего объема выпуска модели, причем вся она наверняка будет выбрана задолго до того, как машины поступят к дилерам.

ДЖЕРРИ МАКГОВЕРН

ДИРЕКТОР ПО ДИЗАЙНУ LAND ROVER

— Найти хорошего дизайнера очень сложно, поэтому на наших специалистов охотятся другие компании. Мы привлекаем новые таланты из разных отраслей: разработчиков одежды, часов, мебели, и это дает нам возможность лучше понять и удовлетворить потребности клиентов. Наша дизайнерская философия очень продуманная. Мы могли бы каждый раз делать что-то революционное, но революция не всегда хорошо. Если будет революционный дизайн, это еще не значит, что он будет подходить под наш бренд. Покупатели Range Rover просят вообще ничего не менять. Мы к ним прислушиваемся, но при этом сильно продвигаемся в плане технологий. Посмотрите на Velar. Чтобы придать его образу динамику, мы сделали кузов без выступающих дверных ручек и узкие фары. То же касается и интерьера, где используются безрамочные экраны, объединенные с сенсорными панелями. Все это стало возможным только благодаря технологиям. Что касается Range Rover SV Coupe, то он демонстрирует высочайший уровень утонченности. Все кузовные панели для него проектировались заново, за исключением пары элементов. Но тем не менее вы не увидите здесь радикальных перемен в дизайне. Радикальные перемены впереди. И если посмотреть на все задачи будущего автопрома — автономность, экологичность, то дизайн — это один из ключевых элементов, который позволит отличить нас от других.

СОЗДАН ИНЖЕНЕРАМИ

Оппозитный двигатель SUBARU Boxer

Каждый SUBARU создан из красивых инженерных решений, отточенных до совершенства. Горизонтально-оппозитный двигатель SUBARU boxer — одно из них. Лёгкий, расположенный максимально низко, он даёт меньше вибрации и обеспечивает уникальную устойчивость и безопасность, уходя под днище при лобовом столкновении. Для инженеров SUBARU красота каждой детали означает контроль, безопасность, надежность и сколько угодно драйва! Готовы его испытать?

SUBARU

Создан Инженерами

3 года
ГАРАНТИЯ 100 000 КМ

КЛИРЕНС 220 ММ

СИСТЕМА X-MODE[1]

ЯПОНСКАЯ СБОРКА

ПОЛНЫЙ ПРИВОД

FOR SAFER CARS EURO NCAP www.euroncap.com TEST 2012 [2]

№1 В МИРЕ [3]
ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПОЛНОПРИВОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

8 800 555 00 20[4]

subaru.ru

РЕКЛАМА. [1] Икс-мод. [2] Высшая степень безопасности по результатам краш-тестов Euro NCAP. [3] Крупнейший производитель полноприводных автомобилей в 2015-2016 гг. www.autocar.co.uk. [4] Номер для бесплатного звонка с мобильного телефона по всей России.

SUBARU VIZIV TOURER CONCEPT

Очередной концепт в серии Subaru VIZIV продолжает традиции «стой и смотри – этого достаточно», которой стали придерживаться «Визивы» в последнее время. Интерьер не показан даже в виде фото, технической информации о новинке – приблизительно ноль. Если не считать ею «оппозитный турбированный двигатель будет работать в паре с системой полного привода». Все и так понимают, куда пришли: перед ними Subaru, и других вариантов тут как бы никто и не обещал априори. Не назовешь сенсационными и заверения в том, что будет много новых полезных и умных систем. Куда нынче без них, но Subaru не считается здесь «прорывным» инноватором, это требования эволюции. «Фишки» в виде сенсорных панелей вместо дверных ручек и крохотных HD-камер вместо боковых зеркал тоже редко переживают стадию выставочного концепта и уж точно не в этом сегменте автомобилей.

LEXUS UX

НОВИНКЕ ОТ LEXUS – ПЕРВОМУ В ЛИНЕЙКЕ БРЕНДА ПО-НАСТОЯЩЕМУ КОМПАКТНОМУ КРОССОВЕРУ UX – ДОВЕРЕНА МИССИЯ СТАТЬ «ВХОДНЫМ БИЛЕТОМ» В МИР РОСКОШИ, КОТОРЫЙ СОЗДАЕТ ПРЕМИАЛЬНЫЙ ЯПОНСКИЙ БРЕНД.

Городской исследователь» (именно так – Urban eXplorer – и можно расшифровать аббревиатуру-название) по своим габаритам оказывается где-то между компактным CT и самым до сей поры маленьким в линейке кроссоверов – NX. Главным инженером проекта UX выступила Чика Како. «Я ориентировалась на 30-летних мужчин и женщин, поколение миллениалов», – говорит она.

UX стал первой моделью, построенной на глобальной «компактной» платформе Lexus (обозначение – GA-C). Благодаря ей обещаны качественные улучшения в ходовых качествах и управляемости, а пока из объективных данных – преимущество в виде самого низкого центра тяжести в своем классе. По замыслу создателей, Lexus UX должен сохранять базовые возможности кроссовера, высокую посадку и отличную обзорность, но управляться при этом настолько же точно и остро, как хетчбэк. Радиус разворота заявлен тоже лучший в классе – 5,2 м.

В глаза сразу же бросаются гипертрофированные формы колесных арок. Такое решение не только призвано сделать автомобиль «хищным» внешне, но и просчитано в плане аэродинамики (кстати, как и форма далеко заходящих на поверхность крыльев задних фонарей). В салоне организовано четкое зонирование: «кокпит» максимально ориентирован на водителя, для пассажиров выделен максимум возможного пространства. Дизайнеры гордятся тем, что удалось практически «бесшовно» организовать сочетание экстерьера и интерьера: капот находит свое визуальное продолжение в линиях передней панели и наоборот. Дизайнеры Lexus не были бы сами собой, если не сослались бы на японские традиции. «Бесшовное» слияние интерьера и экстерьера, по их утверждению, восходит к опоясывающим японские дома открытым галереям «энгава».

Чика Како во времена работы в Европе серьезно прорабатывала вопрос материалов и качества интерьеров. И здесь, на Lexus UX, она постаралась достичь максимально благородного и «дорогого» впечатления за счет выверенной эргономики и отказа от излишеств. Продуманы, допустим, такие внешне незаметные моменты, как площадка для опоры кисти при управлении мультимедиа, а формы сидений и профили порогов просчитаны с точки зрения максимально удобной посадки в кроссовер и выхода из него. В салоне тоже не обошлось без «традиционных» истоков. Прострочка кожи напоминает вышивку «сашико» (помните поля курток кимоно для дзюдо? – так вот это она), а в отделке предлагается текстура «по мотивам» волокнистой японской бумаги «ваши».

Большого разнообразия двигателей не предлагается: UX оснащается либо двухлитровым бензиновым 4-цилиндровым мотором, либо гибридной 178-сильной силовой установкой. Для «гибрида» есть вариант и с «электрическим» полным приводом – с отдельным электродвигателем для задней оси. А вот трансмиссия вызывает интерес: впервые Lexus предлагает вариатор Direct Shift-CVT. Да не простой, а все-таки с отдельным набором фиксированных передач для «нижних» передаточных чисел. Так подразумевается сохранить динамику разгона, а затем перейти в режим оптимальных для двигателя оборотов, который обеспечит собственно ременная передача. Перераспределение потока мощности между двумя вариантами (шестерни/вариатор) обеспечивает «мокрое» многодисковое сцепление.

Несмотря на малые габариты, UX остается типичным Lexus, поэтому богатое оснащение и современные системы активной безопасности здесь подразумеваются сами собой.

Из других любопытных фишек Lexus UX – новая, протянувшаяся по всей ширине кормы «световая подпись», становящийся все более навороченным и «объемным» рисунок фирменной веретенообразной решетки радиатора. В салоне весьма занятно организована подсветка... ручек воздушных дефлекторов. Да, подсвечены именно центральные рукоятки, а питание к светодиодам организовано беспроводным, индукционным способом.

BRIDGESTONE

Повышенный срок эксплуатации

Улучшен уровень
акустического комфорта

Выдающиеся
внедорожные характеристики

Высокий уровень
надежности конструкции шины

Реклама.

ВЫБЕРИ СВОЙ ПУТЬ

DUELER* A/T 001

Посетите
наши группы:

www.bridgestone.ru

*Дуелер

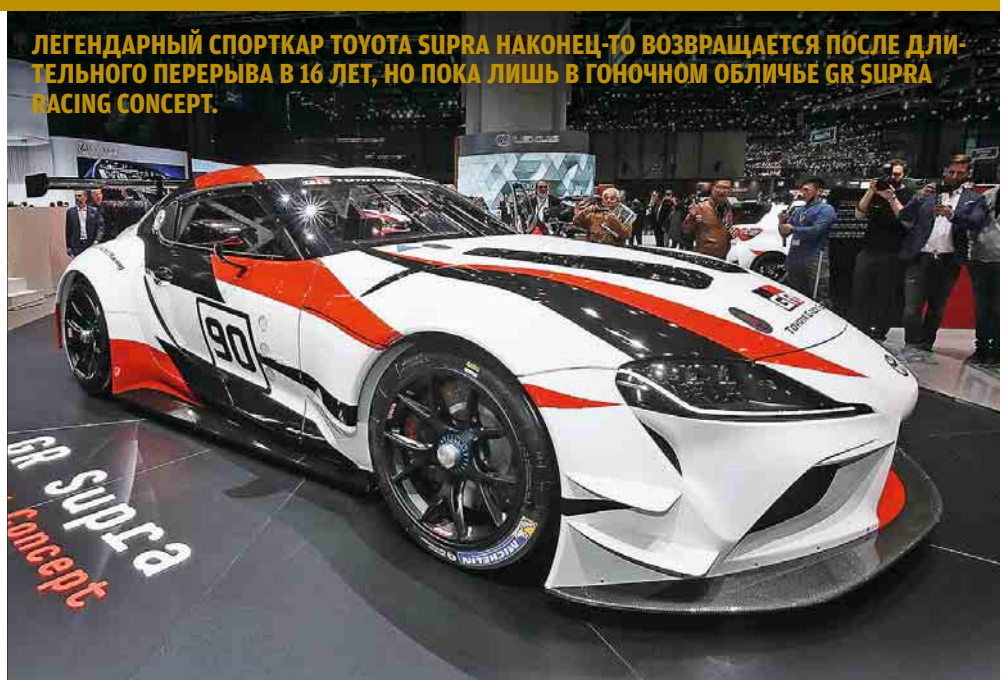
НОВОСТИ ЖЕНЕВСКИЙ АВТОСАЛОН

TOYOTA AURIS

Новый «Аурис» заметно ниже предшественника (высота уменьшилась на 25 мм, а уровень капота приблизился к уровню моря без малого на 50 мм), зато ширина увеличилась на 30 мм, а длина – на 40 мм. Передний свес стал меньше на 20 мм, но и задняя ось «уехала вперед» ровно на те же 20 мм, то есть колесная база не изменилась. В основе модели – платформа TNGA, которая обеспечивает более низкий центр тяжести и существенно большую жесткость конструкции, а также предусматривает использование независимой задней подвески. Вместо пяти традиционных двигателей и одной гибридной силовой установки, предлагавшихся для прежнего Auris, для нового предусмотрен лишь единственный (!) бензиновый – 1.2 с турбонаддувом. Зато версий гибрида будет уже две – 122 или 180 л. с., в силовой установке, соответственно, будут задействованы 1,8-литровый или 2,0-литровый двигатели.

TOYOTA SUPRA

ЛЕГЕНДАРНЫЙ СПОРТКАР TOYOTA SUPRA НАКОНЕЦ-ТО ВОЗВРАЩАЕТСЯ ПОСЛЕ ДЛИТЕЛЬНОГО ПЕРЕРЫВА В 16 ЛЕТ, НО ПОКА ЛИШЬ В ГОНОЧНОМ ОБЛИЧЬЕ GR SUPRA RACING CONCEPT.



Переднемоторный заднеприводной прототип GR Supra Racing Concept, построенный спортивным подразделением Toyota Gazoo Racing, по замыслу создателей, должен выполнить сразу несколько задач: подогреть публику перед дебютом товарной гражданской версии и намекнуть на участие двухдверки в гоночных сериях. Правда, первое время поездить на GR Supra Racing Concept можно будет только в автосимуляторе Gran Turismo Sport.

Характеристики силовой установки трекового прототипа пока держатся в тайне. По предварительным данным, товарная Supra получит рядную «шестерку» от компании BMW. Номер «90» на двери – это историческая отсылка к кодовому имени «Супры».

GR Supra Racing Concept максимально облегчен. В салоне каркас безопасности, «ковши» фирмы OMP, гоночный руль с дисплеем и механизмом быстрого отсоединения, система пожаротушения и панели из углепластика. Из внешних особенностей: обвес и «оперение», как у машин, выступающих в классе GT, изготовленные из композитных материалов, большое антикрыло, не менее большой диффузор, пластиковые окна и центрально расположенный выхлоп. Кроме того, прототип оснастили тормозными механизмами Brembo Racing и гоночными дисками BBS, «обутыми» в шины Michelin.

ТЕЦУЯ ТАДА

ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР GAZOO RACING – СПОРТИВНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ КОМПАНИИ TOYOTA MOTOR

– Мы создавали новую Toyota Supra, чтобы в первую очередь она дарила водителю удовольствие от вождения. Как и купе GT86, это будет сбалансированный спортивный автомобиль. Но с мощным турбированным мотором, наличие которого мы изначально учитывали при проектировании. Что же до 86-й, то, дабы построить версию с турбомотором и добиться необходимого баланса, нам придется переработать с нуля базовую конструкцию.

– В работе над проектом между компаниями Toyota и BMW в самом начале были четко разделены роли. Мы отвечали за разработку базовой концепции, а специалисты BMW сосредоточились на совершенствовании автомобиля и его производстве. Тем не менее в команде BMW есть люди примерно с теми же обязанностями, что и у меня. Я постоянно поддерживаю с ними связь. Мы обсуждаем каждый вопрос для принятия дальнейших решений.

– Несмотря на совместную работу над спорткарами, грядущие Supra и Z4 будут совершенно разными автомобилями. Они будут отличаться максимальным количеством деталей, характеристиками и позиционированием на рынке. Но, конечно, кое-что общее между ними все же будет.

– Долгое время приоритетом компании Toyota являлся выпуск самого большого количества автомобилей в мире. Многие критиковали нас за отсутствие ярких машин. Но начался новый этап, мы вновь добавляем в свою линейку спортивные модели. Уже есть GT86, скоро будет Supra пятого поколения. И если клиенты будут заинтересованы, например, в возрождении моделей Celica или MR2, то мы постараемся ответить на их запрос.

от 1 859 900 руб.*

Реклама.

Во все времена CR-V был одним из лидеров в своем классе в части управляемости, безопасности, надежности и комфорта. Опираясь на колоссальный опыт, инженеры модели постарались улучшить её по всем параметрам сразу, доведя лучшее до совершенства.

Бесступенчатая трансмиссия с гидротрансформатором HONDA обеспечивает плавное переключение передач, улучшенную динамику и топливную экономичность. Мультимедийная система A-DA (Android Display Audio[1]) на платформе Android[2], расширяет ее функционал до уровня смартфона. Подключение мобильных устройств по интерфейсам MirrorLink[3], Apple CarPlay[4], Android Auto[5]. Безопасность: 8 подушек безопасности, антиблокировочная система тормозов с системами распределения тормозного усилия и экстренного торможения, система курсовой устойчивости, системы помощи при подъеме и при маневрировании, камера бокового обзора в правом зеркале, позволяющая контролировать слепую зону справа от автомобиля, система контроля за усталостью водителя.

[1] **Андроид Дисплей Аудио.** [2] **Андроид.** [3] **МиррорЛинк.** [4] **Эппл КарПлей.** [5] **Андроид Ауто.**

*Рекомендованная розничная цена Honda CR-V 2018 года в комплектации Elegance (Элеганс) в цвете PASSION RED PEARL (чувственный красный перламутр).

8-800-555-77-11
звонок по России бесплатный

НОВОСТИ ЖЕНЕВСКИЙ АВТОСАЛОН

HYUNDAI LE FIL ROUGE

Вам казалось, что стилистика Hyundai уже устоялась после прихода Петера Шрайера? Это только казалось! Корейцы сделали новый шаг, представив свое видение будущего дизайна бренда в образе концепта что концепт-кар Le Fil Rouge. Формальное название концепта – HDC-1 – упоминается вскользь и в скобках, главное здесь – имя собственное, которое переводится как «Красная нить». И эта нить, по убеждению создателей, связывает прошлое дизайна марки, его настоящее и будущее. Облик «Красной нити» создавался с максимальным использованием принципа золотого сечения. Создатели утверждают, что новый вариант фирменной «каскадной» решетки радиатора Hyundai должен быть мгновенно узнаваем. В салоне в полной мере проявляют себя и технологии: здесь активно использовались современные высокотехнологичные ткани и древесина из восстанавливаемых источников.

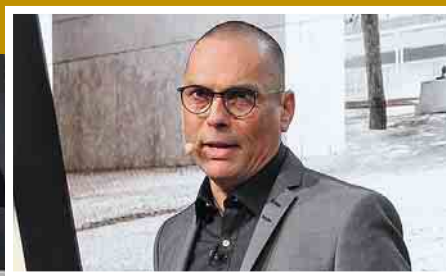
HYUNDAI SANTA FE

НОВЫЙ КРОССОВЕР HYUNDAI SANTA FE, ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ НА АВТОСАЛОНЕ В ЖЕНЕВЕ, ТЕПЕРЬ НИ В КОЕМ СЛУЧАЕ НЕ ПОЗВОЛИТ РАССЕЯННОМУ ВОДИТЕЛЮ ЗАБЫТЬ НА ЗАДНЕМ СИДЕНЬЕ ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ, А ТЕМ ПАЧЕ МАЛЕНЬКИХ ДЕТЕЙ. ЕСЛИ, НЕ ДАЙ БОГ, ТАКОЕ ВСЕ ЖЕ СЛУЧИТСЯ, УМНЫЙ УЛЬТРАЗВУКОВОЙ ДАТЧИК, СКАНИРУЮЩИЙ ПРОСТРАНСТВО, ПЕРЕДАСТ СИГНАЛ УНИКАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ REAR OCCUPANT ALERT, КОТОРАЯ ТУТ ЖЕ ВКЛЮЧИТ КЛАКСОН И ЗАМИГАЕТ ХОДОВЫМИ ОГНЯМИ.

Естественно, это не единственное отличие нового кроссовера от конкурентов и модели предыдущего поколения. Автомобиль увеличился в длину на целых 80 мм, ширина новинки прибавила 10 мм и составила 1890 мм, а колесная база выросла до 2765 мм, что радикально изменило ощущение комфорта для пассажиров и придало солидности новому Santa Fe. Узкие светодиодные фары, являющиеся продолжением линии верхнего края решетки радиатора, придают кроссоверу стремительный, агрессивный вид, которого явно не хватало предшественнику.

С безопасностью у флагмана марки все в порядке. Комплекс Hyundai Smart Sense включает в себя систему мониторинга слепых зон, систему предупреждения фронтальных столкновений с распознаванием пешеходов, систему предупреждения столкновения с боковым трафиком при движении задним ходом, систему отслеживания линий разметки и систему безопасного выхода, не позволяющую открывать двери при опасном приближении автомобилей сзади. Пассивная безопасность обеспечивается за счет более жесткого кузова, при постройке которого использовалось на 15% больше высокопрочной стали по сравнению с предшественником. Это значительно повысило ударопрочность конструкции.

Организация внутреннего пространства получила ряд стилистических и эргономических изменений, благодаря которым салон автомобиля стал значительно просторнее. Гениальное по своей простоте решение – увеличить площадь задних боковых стекол на 41% – позволило значительно улучшить обзорность. Впервые в истории создания кроссоверов Hyundai в новом Santa Fe используется проекционный дисплей HUD, отображающий информацию о движении на лобовом стекле. Если вам понадобится зарядить гаджет в машине, то новая панель индукционной зарядки Qi не даст забыть его в салоне. Продавать новый Santa Fe в России, по заверению сотрудников компании Hyundai Motors, начнут уже в августе этого года, а вот цену новинки назвать пока не могут, но явно стартует она с отметки, превышающей 2 миллиона рублей.



КРИСТОФ ХОФМАНН

ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО МАРКЕТИНГУ И ПРОДУКТОВОЙ ЛИНЕЙКЕ HYUNDAI MOTOR EUROP

– Мы никогда не останавливаемся, постоянно работаем над совершенствованием и расширением продуктовой линейки. Нас очень беспокоят проблемы загрязнения окружающей среды: мы стремимся сократить количество вредных выбросов в атмосферу. В 2018 году у нас будет наиболее молодой парк автомобилей, к середине года 90 % нашей линейки в Европе будет менее двух лет – это наша цель и наше обещание. Мы предлагаем завтрашние решения уже сегодня и делаем их доступными для всех, демонстрируя наши инновационные, прорывные технологические решения. На Женевском автосалоне Hyundai Motor дает целостное и разноплановое видение того, каким может быть будущее мобильности. При помощи таких экспонатов, как интеллектуальное персональное место водителя, концепт-кар Le Fil Rouge и четыре инновационные модели, дружественные к окружающей среде, мы демонстрируем серьезность своего отношения к экологически чистым транспортным средствам, подтверждая это характеристиками автомобилей, представленных на автосалоне. В ближайшей перспективе мы расширим линейку моделей с электрической силовой установкой. К 2021 году 60% выпускаемых нами автомобилей будет электрифицировано, а до 2025 года мы планируем вывести на рынок 18 новых моделей с электродвигателем.

Cordiant

ВРОЖДЕННОЕ СЦЕПЛЕНИЕ С ДОРОГОЙ

БЕЗУСЛОВНАЯ ГАРАНТИЯ*

БЕСПЛАТНЫЙ ШИНОМОНТАЖ**

ТЕХНОЛОГИЯ **WET-COR**
Защитит от аквапланирования и сохранит сцепление на мокрой дороге

ТЕХНОЛОГИЯ **DRY-COR**
Гарантирует превосходную управляемость и сцепление

ТЕХНОЛОГИЯ **FLEX-COR**
Обеспечит комфортное вождение на несовершенных дорогах

www.cordiant.ru

* «Безусловная гарантия» действует с 01.01.2018 г. по 31.12.2018 года и распространяется на шины Cordiant: Road Runner, Sport 3, Comfort 2, Off Road, All-Terrain. Скидка составляет 50% от рекомендованной розничной цены шины, возвращаемой потребителем. Дополнительная информация и точный размер скидки смотрите на сайте www.cordiant.ru. Предложение не является публичной офертой.

** Услуга предоставляется в авторизованных шинных центрах. Полный список адресов для вашего города доступен на сайте www.cordiant.ru.

*** Лауреат премии «Народная Марка» – 2017 в категории «непродовольственные товары»
Предложение не является публичной офертой. Реклама.

MERCEDES-AMG G 63

В Женеве показали новый G-class с четырехлитровой бензиновой битурбо-«восьмеркой», знакомой нам по суперкару AMG GT. В G 63 ее отдачу довели до 585 сил и 870 Нм. В паре с двигателем работает 9-ступенчатая коробка AMG Speedshift TCT 9G. До сотни автомобиль разгоняется за 4,5 секунды. А его максимальная скорость ограничена электроникой на 220 км/ч. За доплату ограничитель можно отодвинуть до 240 км/ч. Заявленный средний расход топлива - 13,2 л/100 км. Отметим, что уже в базе Mercedes-AMG G 63 идет с системой полного привода AMG Performance 4Matic и адаптивными амортизаторами AMG Ride Control. Изменения во внешности минимальны: другая решетка радиатора, иной передний бампер, расширенные под 22-дюймовые колеса арки и выведенный с двух сторон выхлоп. Старт продажи новинки в Европе и России ожидается уже в июне этого года.

MERCEDES-AMG GT 4-DOOR COUPE

СКОРО ВЫМРЕТ ПОКОЛЕНИЕ КЛИЕНТОВ, ДЛЯ КОТОРЫХ «КУЗОВ КУПЕ» ОЗНАЧАЛО, ЧТО И ДОЛЖНО ОЗНАЧАТЬ: ДВУХДВЕРНЫЙ ТРЕХОБЪЕМНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, ТОЧКА! НО И МАРКЕТИНГОВЫЙ НОВОЯЗ НЕ СТОИТ НА МЕСТЕ – ТЕПЕРЬ ГОТОВЫ УДИВИТЬСЯ УЖЕ ТЕ, КОГО НЕ ПОТРЯХИВАЕТ ОТ СОЧЕТАНИЯ «ЧЕТЫРЕХДВЕРНОЕ КУПЕ». ПОТОМУ ЧТО MERCEDES-AMG GT 4-DOOR COUPE, ПО СОВЕСТИ, – ЭТО ВООБЩЕ-ТО ЛИФТБЭК, И НИЧЕГО БОЛЕЕ.

Фи, как можно! Классифицировать проникнутый спортивностью, роскошью и эксклюзивностью автомобиль как какую-то утилитарную малолитражку? Нет уж! Купе так купе, несмотря на упоминание «емкости багажного отсека при сложенных задних сиденьях» (1324 л, кстати, если интересно) и даже «умный» привод пятой двери четырехдверного автомобиля, реагирующий на движение ногой под бампером. Пополнение в семействе Mercedes-AMG ориентировано на тех, кто жить не может без «аэмгэшной» динамики и спортивности, но и в супермаркет иногда вынужден заезжать... хотя бы после активного трек-дня. А если серьезно, выглядит новый кузов здорово. И куда более сбалансирован на фоне иных конкурентов, у которых так и читается в образе: не лезли сюда задние двери, но очень надо было... Нет, здесь выдержаны хорошие пропорции, не забыты все фирменные черты AMG – стильно, эффектно, дорого.

Но AMG – это все-таки в первую очередь техника. И «вооружение» семейства новых моделей из Аффальтербаха традиционно впечатляет. Под длинным капотом – либо рядный 6-цилиндровый двигатель (435 л. с.), либо фирменная гордость AMG – V8-битурбо, который вновь модернизирован и в топ-версии форсирован уже до 639 л. с. при «паровозном» крутящем моменте 900 Нм. Полный привод – для всех версий, «классическая» автоматическая коробка AMG Speedshift TCT 9G с «младшим» двигателем или преселективная AMG Speedshift 9G с двойным «мокрым» сцеплением. Активное аэродинамическое оборудование (Airpanel, многопозиционное антикрыло, диффузор), адаптивное рулевое, подруливающие задние колеса, пружинная регулируемая подвеска или «пневматика», блокировка заднего дифференциала и специальный «дрифт-режим», «цветовая дифференциация тормозов» – от относительно простых серенких суппортов до выкрашенных бронзой 8-поршневых в случае керамических дисков... Читать спецификацию Mercedes-AMG GT 4-Door Coupe, как, впрочем, и остальных AMG, – удовольствие для автомобильных гиков. Только в этом случае она дополнена такими «бытовыми» фишками, как возможность заказать «семейное» 5-местное исполнение или 4-местный «бизнес»-вариант. Скажем проще: берем все, что можно придумать для обычного автомобиля, затем то, что можно придумать для спорткара, – и смешиваем. Разве что елочки-ароматизатора не предусмотрено «в базе»... Ан нет – даже специальный парфюмерный аромат разработан, точно соответствующий «правильной» атмосфере салона.

Так что если видите, что в передних воздухозаборниках тройная «перегородка», то это версия с «большим» двигателем, а если по одной полосе – то с рядной «шестеркой». Хотя и тут можно обознаться, ведь среди немалого числа дополнительных дизайнерских пакетов (Night Package, Chrome, два Carbon-Fibre, новый Aerodynamics...) есть и тот, что полностью маскирует «младшие» версии под «старшие». Так и называется – «V8»!

Продолжается распространение 48-вольтовых электросистем. На Mercedes-AMG GT 4-Door Coupe и генератор EQ Boost, и основной аккумулятор работают с напряжением 48 В, а для потребностей «обычного», 12-вольтового оборудования (освещение, дисплеи и т. д.) есть преобразователь. Новые решения (в частности, вспомогательные системы) требуют большей мощности. И массовый переход на 48 вольт близится все стремительнее.

Стоит ли отдельно говорить, что спортивность акцентируется буквально во всем? Не стоит, это уже сделано при помощи всего трех букв: A, M, G. Вот только хотя бы «гран-турером» все это великолепие назвали, что ли... «Четырехдверный двухобъемный автомобиль с пятью дверями в кузове двухдверного трехобъемного» – это уже сюр какой-то из области «огромного табуна уникальных трехрогих единорогов»...

LIFAN

РАДУЙСЯ ЖИЗНИ
ВМЕСТЕ С LIFAN

LIFAN X70
КАЧЕСТВЕННО НОВЫЙ
ДОСТУПЕН К ЗАКАЗУ

5 ЛЕТ ГАРАНТИИ
150 000 КМ

Приборная панель со встроенным 4,2" дисплеем бортового компьютера

Мультимедийная система с 9" дисплеем

Комфорт

Яркий, динамичный, технологичный – новый кроссовер LIFAN X70 не оставит вас равнодушным! Улучшенная звукоизоляция, эргономичные сиденья и эффективная климатическая установка подарят комфорт, а мультимедийная система с 9" дисплеем и функцией подключения телефона сделает поездку увлекательной. Современные технологичные решения и системы безопасности позволят уверенно чувствовать себя на каждом километре пути, куда бы вы ни отправились.
LIFAN X70. Качественно новый.

www.lifan-car.ru | **8-800-555-43-26** Горячая линия LIFAN

Указанные опции доступны не во всех комплектациях. Подробности на сайте www.lifan-car.ru, по телефону клиентской службы поддержки 8-800-555-43-26 (звонок по России бесплатный) или у официальных дилеров LIFAN. Подробные условия гарантии на сайте www.lifan-car.ru, по телефону клиентской службы поддержки 8-800-555-43-26 (звонок по России бесплатный) или у официальных дилеров LIFAN. Не является публичной офертой. Товар сертифицирован. Реклама.

SKODA VISION X

СРЕДИ МНОЖЕСТВА КОНЦЕПТОВ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ В ЖЕНЕВЕ-2018, ПРОТОТИП ЧЕШСКОГО КОМПАКТНОГО КРОССОВЕРА ВЫЗВАЛ, ПОЖАЛУЙ, НАИБОЛЬШИЙ ИНТЕРЕС ПУБЛИКИ. И ДЕЛО НЕ ТОЛЬКО В ЕГО ПЕРЕДОВЫХ ТЕХНОЛОГИЯХ, НО И В ТОМ, ЧТО ОБЛИК ЭТОГО КОНЦЕПТА ДОЛЖЕН БЫЛ ВО МНОГОМ ОПРЕДЕЛИТЬ БУДУЩУЮ СТИЛИСТИКУ И НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ БРЕНДА.

Vision X – первый автомобиль из Млада-Болеслава, созданный под руководством нового шеф-дизайнера чешской марки Оливера Штефани, сменившего прошлым летом на этом посту ушедшего в BMW Йозефа Кабана, чьи идеи определяли облик Skoda почти целое десятилетие начиная с 2008 года. К радости многих поклонников марки, устраивать стилистическую революцию Штефани не стал, ограничившись эволюцией стилистики, заложенной его предшественником. А вот в плане технологий Vision X стал настоящим откровением.

Концепт, впервые в истории чешской компании, оснащен гибридной силовой установкой с электромоторами на задней оси – стартером-генератором переменного тока с ременным приводом и силовой установкой, расположенной на задней оси, питающейся от 48-вольтовой литий-ионной батареи. Максимальный крутящий момент электромотора – 70 Нм. 130-сильный турбомотор 1.5 TSI G-TEC, созданный для работы на сжатом природном газе с возможностью переключения на бензин, развивает крутящий момент до 250 Нм. Примечательно, что ДВС приводит в движение только передние колеса, а электромоторы, по мере необходимости, – задние. Благодаря этому на Vision X, также впервые в истории Skoda, полноприводная схема реализована без карданного вала. Емкости аккумулятора хватает, чтобы проехать до двух километров на одной только электротяге. Гибридная силовая установка позволяет разгоняться до 100 км/ч за 9,3 секунды и достигать максимальной скорости в 200 км/ч.

Vision X – лишь первая «электрическая ласточка» Skoda. Стратегия развития бренда предполагает, что уже в 2019 году начнется масштабная электрификация модельного ряда чешской марки. Первой серийную гибридную силовую установку в следующем году получит новая Skoda Superb. Вскоре после этого на свет должен появиться первый серийный электрокар из Млада-Болеслава. А к 2025 году чешский бренд будет иметь в своей «электрической коллекции» сразу несколько серийных гибридных и электрических моделей в разных сегментах.

VOLKSWAGEN ID VIZZION

Этот концепт – следующий шаг в реализации плана «электрификации» модельного ряда Volkswagen. Предполагается, что электрокары нового поколения – хетчбэк I.D., кроссовер I.D. Crozz и минивэн I.D. Buzz – встанут на конвейер в начале следующего десятилетия – с 2020 года. Представленный же в Женеве концепт I.D. Vizzion – это первая ласточка второй генерации электромобилей с полностью автоматическим управлением 5-го поколения. За исключением нескольких селекторов – регулировки громкости и экстренной остановки, в однообъемном футуристичном салоне самодвижущегося лимузина органы управления отсутствуют в принципе. Нет ни руля, ни педалей: водитель задает лишь маршрут движения, а все управление осуществляется автоматикой на основе данных, получаемых с ультразвуковых сенсоров, камер, радаров, геолокации и прочих систем, которыми напичкан новый немецкий беспилотник. Volkswagen I.D. Vizzion отличают огромный однообъемный салон без центральных стоек, распашные двери, открывающиеся под углом 90о, и гигантские 24-дюймовые колеса. При привычной для современных лимузинов длине 5163 мм и ширине 1947 мм высота I.D. Vizzion всего 1506 мм, колесная база составляет 3100 мм, а объем багажника – 565 л. Привод осуществляется посредством двух электромоторов, по одному на каждой оси. Передний электродвигатель имеет мощность 102 л. с., задний – 204 л. с. Оба они питаются от расположенной между ними высоковольтной батареи емкостью 111 кВтч, для лучшей развесовки убранной под пол. Автономность пробега, по заверениям производителя, – 665 км. Беспилотник способен разгоняться до сотни за 6,3 секунды и развивать скорость до 180 км/ч. В Volkswagen обещают, что полностью эта технология будет отлажена уже к 2025 году, однако внедрять ее в серию планируют не раньше 2030 года.

ZF | AFTERMARKET

sachsprovenperformance.ru

САМЫЕ БЫСТРЫЕ ГОНОЧНЫЕ МАШИНЫ РАЗГОНЯЮТСЯ ДО 100 КМ/Ч ЗА 2,6 СЕКУНДЫ СО СЦЕПЛЕНИЕМ SACHS

Официальный партнер **BMW Motorsport**

РЕКЛАМА

ПРОВЕРЕНО В ГОНКАХ

SACHS

PORSCHE MISSION E CROSS TURISMO

КОМПАНИЯ PORSCHE ПРЕДСТАВИЛА КОНЦЕПТ-КАР MISSION E CROSS TURISMO, КОТОРЫЙ, ПО СУТИ, ЯВЛЯЕТСЯ ПРЕДСЕРИЙНЫМ ОБРАЗЦОМ. ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ СТАЛ РАЗВИТИЕМ КОНЦЕПТА MISSION E, И ИМЕННО ТАКИМ КОМПАНИЯ PORSCHE ВИДИТ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ БЛИЖАЙШЕГО БУДУЩЕГО.

В арсенале новинки, дизайн которой выполнен в традиционно-инновационном стиле Porsche, самые современные решения компании: от новейшей концепции индикации и управления сенсорными дисплеями, включая управление взглядом, до возможности ускоренной зарядки при подключении к 800-вольтовой зарядной станции. Также предусмотрена индукционная зарядка от док-станции или домашнего накопителя энергии Porsche.

Суммарная мощность двух электродвигателей Mission E Cross Turismo, в конструкции которых использованы постоянные магниты, – 600 л. с., что позволяет автомобилю разгоняться до 100 км/ч менее чем за 3,5 секунды, а до 200 км/ч – менее чем за 12 секунд. Причем разгон происходит без разрыва мощности.

PORSCHE 911 GT3 RS

GT3 RS стал третьим спортивным автомобилем Porsche, омологированным за последний год для использования на дорогах общего пользования (до этого были модели 911 GT3 и 911 GT2 RS). Максимальная скорость новинки – 312 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимает всего 3,2 с. Porsche 911 GT3 RS оснащен оппозитным 4-литровым 6-цилиндровым атмосферным двигателем. Мощность силового агрегата составляет 520 л. с., что на 20 л. с. превышает мощность двигателя 911 GT3. В трансмиссии использована 7-ступенчатая коробка передач PDK с алгоритмом работы, оптимизированным для использования в спортивных режимах.

В салоне установлены изготовленные из карбона гоночные «ковши» с развитой боковой поддержкой, минимум шумоизоляции, новая облегченная задняя крышка, а вместо дверных ручек – петли. Аэродинамический пакет автомобиля венчает жестко установленное заднее антикрыло. Подвеска, по сравнению с моделью 911 GT3, доработана, перенастроена и система управления задними колесами. Рычаги подвески для еще большей точности управления вместо традиционных сайлент-блоков снабжены шарнирными соединениями. На передней оси установлены 20-дюймовые легкосплавные диски с шинами размером 265/35, а размерность шин на задней оси – 325/30R21.

Как и для всех автомобилей Porsche класса GT, бесплатно предлагается гоночный кит-комплект, включающий каркас безопасности, огнетушитель, комплект проводов для установки аварийного выключателя «массы» аккумуляторной батареи и 6-точечный ремень безопасности. Кроме того, опционально подразделение Porsche Motorsport готово предложить пакет Weissach, включающий магниевые колесные диски, карбоновые компоненты шасси, кузова и салона. Использование такого комплекта позволит снизить массу автомобиля до 1430 кг. Еще до премьеры Porsche 911 GT3 RS было объявлено, что его продажи в России начнутся в августе и уже принимаются предварительные заказы. Стартовая цена на спорткар– 13 109 000 р. Но стоит поторопиться, так как квота на Россию – всего 16 автомобилей.

SUZUKI VITARA
ОСОБАЯ СЕРИЯ. 30–Й СЕЗОН

ЛИМИТИРОВАННАЯ ВЕРСИЯ В ЧЕСТЬ 30–ЛЕТИЯ МОДЕЛИ

SUZUKI

Way of Life!

周年スズキロシア 20 ЛЕТ В РОССИИ

0% ПЕРЕПЛАТ[1]

Реклама. 1. Предложение действует для нового автомобиля Suzuki Vitara. Нулевая переплата достигается за счёт снижения стоимости автомобиля в комплектации «Лимитированная версия», приобретаемого в кредит, предоставляемый Русфинанс Банком — генеральная лицензия Банка России № 1792 от 13.02.2013 — сроком на 1 год, при первоначальном взносе за автомобиль от 1 155 000 рублей и процентной ставкой по кредиту 14.5% годовых, указанной в кредитном договоре (программа кредитования — «Классика»), валюта кредита — рубли РФ. Оформление страхового полиса КАСКО обязательно. Окончательное решение о заключении соответствующего кредитного договора принимает Банк в соответствии с внутренними требованиями, предъявляемыми к заёмщику. Подробности: https://www.suzuki-motor.ru/buy/sf/rusfinance/ Внешний вид автомобилей может отличаться от представленного в рекламе.

www.suzuki-motor.ru

НОВОСТИ ЖЕНЕВСКИЙ АВТОСАЛОН

VOLVO V60

В основе нового универсала лежит «укороченная» модульная платформа SPA, которая используется в 90-й серии Volvo последнего поколения. Длина автомобиля – 4761 мм, размер колесной базы – 2872 мм. Объем багажника варьируется от 529 до 1364 литров. Вариантов двигателей у новинки шесть: это бензиновые T5 и T6 (225 и 275 л. с.), дизельные D3 и D4 (135 и 165 л. с.), и две гибридные установки, T6 и T8 (340 и 390 л. с.). Будущие владельцы нового V60 смогут воспользоваться сервисом Care by Volvo, уже доступным для покупателей XC40 – он дает возможность не платить за машину всю сумму целиком, а вносить раз в месяц абонентскую плату. Еще одна опция – это «консьерж-сервис», предлагающий доставку продуктов прямо в припаркованный автомобиль без присутствия владельца. Но в России этих сервисов, как и самого Volvo V60, не будет – к нам привезут его «внедорожный» вариант V60 Cross Country, который будет представлен позднее.

PEUGEOT 508

КОМПАНИЯ PEUGEOT ПРОДОЛЖАЕТ СЫПАТЬ НОВИНКАМИ, КАК ИЗ РОГА ИЗОБИЛИЯ. ВСЛЕД ЗА «КАБЛУЧКОМ» RIFTER ФРАНЦУЗЫ ПОКАЗАЛИ НОВЫЙ 508-Й, КОТОРЫЙ ОКАЗАЛСЯ СОВЕРШЕННО НЕПОХОЖИМ НА СВОЕГО ПРЕДШЕСТВЕННИКА.

Начнем с того, что Peugeot 508 больше не седан: крышка 487-литрового багажника поднимается здесь вместе с задним стеклом. Такая конфигурация должна прийтись по душе практичным европейцам, которые вообще не очень любят седаны. Еще один сюрприз – это безрамочное остекление дверей: особого смысла в такой конструкции нет, а технологически она довольно затратна, поскольку требует дополнительного усиления кузова. Но французы тем не менее решили заморочиться – все ради того, чтобы выделиться на фоне конкурентов.

Но самое удивительное в новом Peugeot 508 то, что он стал меньше! Французы сознательно отказались продолжать игру «кто сделает следующе поколение модели длиннее», поскольку это уже не приносило ощутимой прибавки в комфорте пассажиров, но зато подкидывало владельцам проблем с маневренностью и парковкой. В результате новинка стала сразу на 8 см короче предшественника, хотя колесная база уменьшилась лишь на 3 см, так что сильно теснее машина не стала. Одновременно с этим ради элегантного профиля и уменьшения аэродинамического сопротивления крыша была «подрезана» на 6 см. С пропорциями теперь полный порядок, да и в целом дизайнеры отработали на «отлично», сделав 508-й не только красивым, но и непохожим на конкурентов.

Внутри машина выглядите не менее круто, чем снаружи. Расположившаяся на возвышении «будка» приборной панели вмещает 12,3-дюймовый экран с высоким разрешением и отличной графикой. Помимо картинки «виртуальных» приборов, данных мультимедиа и навигации, на него может выводиться изображение с инфракрасной камеры, которая «видит» на дороге людей и животных даже в кромешной темноте с расстояния до 250 метров. По центру торпедо находится экран медиацентра диагональю от 8 до 10 дюймов, а в качестве опции доступен еще и проекционный дисплей.

Новинка построена на модульной платформе EMP2, но, в отличие от других соплатформенных моделей (Peugeot 308, 3008, 5008), здесь уже в «базе» идет многорычажная задняя подвеска. Под капотом – только наддувные «четверки». Причем бензиновый мотор один, объемом 1,6 литра, но в двух вариантах мощности – 180 и 225 л. с. Вариантов дизелей больше: доступны агрегаты объемом 1,5 и 2,0 литра, развивающие 130, 160 и 180 «лошадей». Все двигатели, кроме самого слабого дизельного, по умолчанию оснащаются 8-ступенчатым автоматом Aisin.

В России французская новинка ожидается осенью, но при отсутствии локальной сборки рассчитывать на особый успех ей не стоит.

RENAULT EZ-GO

Представляя EZ-GO, Renault демонстрирует не столько сам электрический «ромбомобиль», сколько всю связанную с ним экосистему: концепт позиционируется именно как средство городского транспорта. В компании уверены, что интеграция понятий «автомобиль – услуга» вместе с подключением к городской инфраструктуре станет наиболее востребованным решением в области мобильности в «умных городах» будущего. Здесь и онлайн-заказ через специальное приложение на смартфоне, и взаимодействие многочисленных датчиков с объектами городской инфраструктуры, и обмен информацией с сетевыми и удаленными сервисами... EZ-GO построен на базе инновационного полноприводного шасси Renault 4Control. «Швартовка» к тротуару или «стыковка» со специально предусмотренной посадочной станцией происходят не бортом, а кормой. Открывается огромный дверной проем (поднимается в том числе и прозрачная крыша), а задний борт, откидываясь, образует удобный трап. Въехать в просторный салон на инвалидной коляске или закатить коляску с ребенком не составит ни малейшего труда. В салоне – сиденья «скамеечного» типа, размещенные по периметру, огромная площадь остекления, обзорность – 360 градусов. Renault EZ-GO оснащен системой автономного вождения четвертого уровня, то есть умеет делать практически все необходимое для городских поездок: соблюдать дистанцию, держать полосу движения, перестраиваться между рядами и самостоятельно поворачивать на перекрестках. При этом скорость его движения ограничена на уровне 50 км/ч. «Общественный» EZ-GO представлен после того как Renault уже продемонстрировала концептуальный «индивидуальный» вариант Symbioz. И это не все, впереди обещана целая серия концепт-каров.

GT RADIAL
Experience the Performance*
* Почувствуй динамику. – Реклама.
GT Radial SportActive
Бренд GT Radial более 25 лет присутствует на рынке Европы. Шины поставляются на первичную комплектацию ведущих автопроизводителей.
DEKRA TESTED
German Engineering

НОВОСТИ ЖЕНЕВСКИЙ АВТОСАЛОН

AUDI E-TRON

Помимо революционной, по меркам бизнес-класса, новой Audi A6, марка «четырех колец» представила в Женеве на суд публики еще и свой первый полностью электрический кроссовер e-tron. Хотя показанный на выставке автомобиль – пока лишь прототип первого полностью электрического проспортивного кроссовера премиум-класса из Ингольштадта, в отличие от концептов, представленных в Женеве другими марками Volkswagen Group, прототип Audi e-tron – не столь уж отдаленная перспектива. Предполагается, что серийная версия e-tron появится на европейском рынке после серии испытаний уже в конце 2018 года. В Audi утверждают, что серийная модель e-tron, электропривод которой осуществляется от высоковольтной силовой установки, сможет заряжаться на станциях быстрой зарядки мощностью до 150 кВт в рекордно короткое время – всего за 30 минут.

AUDI A6

ВСЛЕД ЗА ФЛАГМАНСКИМИ МОДЕЛЯМИ A8 И A7 ВОЛНА ОБНОВЛЕНИЯ ЛИНЕЙКИ AUDI ДОКАТИЛАСЬ ДО БИЗНЕС-КЛАССА. КАК И СТАРШИЕ БРАТЬЯ, НОВЫЙ AUDI A6 ПОЛУЧИЛ ШИРОКУЮ, НИЗКО ПОСАЖЕННУЮ РАДИАТОРНУЮ РЕШЕТКУ, ГРАНЕНЫЕ ФАРЫ И БОЛЬШОЕ ЧИСЛО ПЛОСКИХ ПОВЕРХНОСТЕЙ СО СЛОЖНЫМИ ЛИНЕЙНЫМИ ИЗГИБАМИ.

По сравнению с предыдущим поколением A6, салон стал просторнее: увеличилось пространство для ног пассажиров заднего ряда, стало больше места над головой и в плечевой зоне. Но главное – полностью изменились стилистика и эргономика. Интерьер нового A6 практически повторяет убранство Audi A7 и A8, где доминируют подчеркнтая строгость, технологичность и новый цифровой интерфейс автомобиля. Позаимствованная у «старших сестер» система MMI touch response оснащена двумя дисплеями с настраиваемой тактильной и акустической обратной связью. Верхний дисплей служит для управления информационно-развлекательными системами, нижний – для манипуляций с климат-контролем, функциями комфорта и работы с текстовыми редакторами.

На ходу новинка обещает стать значительно эмоциональнее предшественницы и острее в управлении. Даже стандартный рулевой механизм получил спортивное передаточное отношение. Кроме того, по аналогии с Audi A7, для «шестерки» стало доступно динамическое управление всеми четырьмя колесами. Новая концепция регулировки жесткости амортизаторов обеспечивает активную и тонко дифференцированную обратную связь.

На европейском рынке новый Audi A6 на первых порах будет доступен с двумя двигателями: 340-сильным 3-литровым бензиновым мотором и аналогичным по объему дизелем мощностью 286 л. с. Оба силовых агрегата оснащены технологией «мягкого гибрида» MHEV: стартер-генератор с ременным приводом взаимодействует с литий-ионной батареей. Audi A6 может двигаться накатом на скорости от 55 до 160 км/ч. Во время торможения стартер-генератор рекуперирует до 12 кВт энергии. По заверениям производителя, в условиях реальной эксплуатации технология MHEV обеспечивает экономию 0,7 л топлива на 100 км.

Начало продаж нового Audi A6 в России запланировано на третий квартал 2018 года.

AUDI POP.UP NEXT

С каждым годом стенды автомобильных выставок все больше напоминают кадры из фантастических фильмов недавнего прошлого. Женевский автосалон – 2018 не стал исключением: наряду с беспилотным концептом от VW усилиями Audi, Italdesign и Airbus на суд публики был представлен гибрид коптера и автомобиля – беспилотный концепт Pop.Up Next.

Прототип автокоптера состоит из трех модулей: сверхлегкая композитная двухместная пассажирская кабина может крепиться как на автомобильном шасси, так и на летательном модуле четырехвинтового коптера Airbus. Для реализации этого фантастического проекта Audi предоставила Italdesign свои последние разработки в области автоматизации и аккумуляторных батарей. Pop.Up Next напрочь лишен привычных нам органов управления: все взаимодействие между пассажирами и автокоптером осуществляется посредством системы распознавания лиц, речи, мимики и даже движения глаз, а также с помощью гигантского 49-дюймового широкоугольного сенсорного дисплея.

«Pop.Up Next – амбициозное решение, способное в будущем навсегда изменить городскую жизнь», – убежден президент Italdesign и член правления Audi AG доктор Бернд Мартенс.

Continental
The Future in Motion

РЕКЛАМА

Ясность вместо пустых слов:
5-летняя гарантия.

Профессионалы в автосервисе не нуждаются в пустых обещаниях – им нужно качество, на которое они могут положиться. Поэтому для зарегистрированных партнеров мы обеспечиваем 5-летнюю гарантию на все товары ContiTech Power Transmission Group для рынка послепродажного обслуживания автомобилей. Без «если» и «но». **www.contitech.de/5**

Power Transmission Group
Automotive Aftermarket

5-ЛЕТНЯЯ ГАРАНТИЯ 5

ContiTech

LAGONDA VISION CONCEPT

Компания Aston Martin, владеющая правами на бренд Lagonda, решила возродить эту однозначно ассоциирующуюся со скоростью и роскошью марку. Но весьма необычным способом. Новая Lagonda позиционируется как «первый в мире производитель роскошных автомобилей с нулевым уровнем вредных выбросов». То есть вся модельная линейка предполагается полностью электрической. Подтвердили это (а также и то, что речь идет именно о линейке, а не об отдельной модели) экспонаты, представленные под брендом Lagonda в Женеве. Полноразмерный концепт, который представлен скорее как «гран-турер», и две модели в масштабе 1:2,5, демонстрирующие будущие купе и кроссовер. Утверждается, что сам Lagonda Vision Concept может быть поставлен на производство в относительно недалеком будущем.

FERRARI 488 PISTA

В переводе с итальянского Pista означает «трек», что полностью соответствует названию новинки. «Заряженная» модификация на 90 кг легче стандартной модели 488 GTB (1280 кг), а мощность V-образной 3,9-литровой битурбо-«восьмерки» была поднята до 720 сил (+50 л. с.) - получился суперкар с самым мощным V8 в истории марки! Как результат, на разгон до 100 км/ч у двухдверки уходит 2,85 секунды вместо 3,0, а до 200 км/ч – 7,6 вместо 8,3. Планка максимальной скорости поднялась с 330 до 340 км/ч. В компании Ferrari поясняют, что внедрили в мотор и шасси нового спорткара наработки от трековых 488 GTE и 488 Challenge, чтобы 488 Pista был дружелюбнее к непрофессиональным водителям. Кроме того, автомобиль оснастили функцией Ferrari Dynamic Enhancer, которая подстраивает давление в тормозных суппортах, и системой контроля угла скольжения Side-Slip Angle Control 6.0. В последнюю входят электронный задний дифференциал E-Diff3, противобуксовочная система F1-Trac и адаптивная подвеска с магнитореологической жидкостью SCM. Внешне 488 Pista отличается от 488 GTB полностью переделанной носовой частью с изогнутым воздуховодом S-Duct, другими бамперами и иным задним спойлером, которому не только переделали форму, но и по-другому расположили. Нововведения с аэродинамикой позволили инженерам увеличить прижимную силу автомобиля на 20%. Интерьер полностью соответствует ультимативной версии: перчаточного ящика нет, тоннель выполнен из голого углепластика, а на полу алюминий.

BMW CONCEPT M8 GRAN COUPE

В 2019 году BMW планирует возродить свою культовую «восьмую» серию больших роскошных спорткупе. А предвестником этого события стало концептуальное четырехдверное купе BMW Concept M8 Gran Coupe, демонстрирующее не просто, как будет выглядеть 8-series, а то, как будет выглядеть автомобиль, который займет место на вершине ее иерархии. Точные, мастерски наложенные штрихи скажут понимающему о многом. Например, перемычка между фирменными «ноздрями» решетки радиатора – дань памяти дизайну «тех самых» культовых спорткупе восьмой серии. А характерные фрагменты восьмигранников световой подписи во всех четырех фарах – намек на то, что здесь использованы опробованные в современных гонках на выносливость передовые технологии света. Не будем удивлены, если реальный будущий «топовый» BMW M8 Gran Coupe не так уж сильно будет отличаться от сегодняшнего прототипа. Но в первую очередь концепт дает представление о том, какими будут «обычные» модели восьмой серии, если слово «обычные» к ним применимо в принципе.

BENTLEY BENTAYGA HYBRID

Визуально двухмоторная «Бентайга» мало чем отличается от базовой модели с обычным ДВС. В экстерьере его гибридную направленность выдают разве что «медные» шильдики на передних дверях, багажнике и колесах. Внутри появился новый мультимедийный экран с информацией о работе силовой установки и трехпозиционный селектор режимов гибридной системы. Примечательно, что 452-сильный привод, в основе которого лежит 2,9-литровый 6-цилиндровый битурбомотор, для Bentayga позаимствовали у Panamera 4 E-Hybrid. На полную зарядку электробатарей от бытовой сети будет уходить до 7,5 ч. При подключении Bentayga к устройству быстрой зарядки это время сократится втрое – до 2,5 ч. Гибридный Bentley сможет проезжать на электротяге до 50 км.

ROLLS-ROYCE PHANTOM

На Женевском автосалоне многие ожидали увидеть на стенде Rolls-Royce новый роскошный внедорожник Cullinan. Однако британцы решили придержать премьеру до лета, а на мотор-шоу сосредоточились на своей программе персонализации, явив публике три модели Phantom, изготовленные в единственном экземпляре. Каждый из трех седанов получил свое имя: вдохновленный 1930-ми годами The Gentleman's Tourer, Whispered Muse со статуэткой «Духа экстаза», впервые в истории покрытой розовым золотом, и A Moment in Time, в «галерее» которого, используя уникальную технологию, дизайнеры запечатлели момент, когда «Дух экстаза» проносится мимо в летящих одеждах. Сразу после выставки автомобили отправятся к своим владельцам.

РЕКЛАМА

N'FERA SU1 N'blue HD Plus

NEXEN NEXEN TIRE

НЕКСЕН ТАЙР РУС

123610, МОСКВА, КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ НАБ., 12, ПОДЪЕЗД №3, ОФИС 1902А

T +7 (495) 120-46-84 **Ф** +7 (495) 120-46-84 (доб. 0)

E-MAIL chhan@nexentire.com **ru.nexentire.com**

VISIT US AT
THE TIRE
COLOGNE
NEXEN TIRE booth
Hall 6
Stand A-010 B-019
May 29 ~ June 1, 2018

ОПОЗДАЛ ИЛИ ЗАДЕРЖАЛСЯ?

CADILLAC CT-6 ЦЕНА: 5 190 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2018 Г.

CADILLAC CT6 БЫЛ ПРЕДСТАВЛЕН АМЕРИКАНСКОЙ ПУБЛИКЕ ЕЩЕ ВЕСНОЙ 2015 ГОДА. К РАДОСТИ КОНКУРЕНТОВ И ОГОРЧЕНИЮ ПОЧИТАТЕЛЕЙ МАРКИ, ДО НАШЕГО РЫНКА ОН СМОГ ДОБРАТЬСЯ ЛИШЬ К ВЕСНЕ 2018 ГОДА. НЕ ОПОЗДАЛ ЛИ?

ОЛЕГ КАЛАУШИН ▢ ФОТО ИГОРЯ КУЗНЕЦОВА

ПРИЗНАТЬСЯ, ДАВНО МЫ не испытывали к своей персоне такого внимания. Голову нам вслед поворачивают абсолютно все — и пешеходы, и водители машин, и даже дворник-таджик, запрограммированный с утра лишь на скалывание остатков грязного весеннего льда с мостовой, вдруг остановился, оперся подбородком на свой «ледоруб» и глазами, полными безнадеги, принялся смотреть на проплывающий мимо него «айсберг». Какие картины рисовало его воображение, мы не знаем, но то, что Cadillac CT6 занимал большую часть мыслей всех, кто его видел в тот момент, — это абсолютно точно. Впрочем, иначе и быть не могло, ведь большие, роскошные, с нетривиальной внешностью седаны всегда магически действовали на окружающих, а тут не просто седан, а Cadillac — само воплощение американской мечты.

Да, сегодня большинству из нас о таких автомобилях приходится лишь мечтать. В начальной комплектации, а их на нашем рынке сегодня пока две — Luxury и Platinum, CT6 стоит 3 990 000 рублей, в максимальной 5 190 000, что само по себе для простого человека цифры запредельные. Но если сравнивать эти цены с ценами конкурентов, а конкурировать на нашем рынке CT6 собирается с Audi A8, BMW 7-й серии и Mercedes-Benz S-class, то получается, что по отношению к ним он находится в довольно выгодном положении. Судите сами: стоимость «восьмерки» Audi стартует с 5 935 000 р., а Mercedes S-class — с 6 770 000 р., и лишь BMW 7-series близок к CT6 по цене, однако в начальной комплектации «баварец» не имеет полного привода, а у CT6 он, что называется, в «базе».

Чем же помимо полного привода может привлечь сегодня Cadillac CT6 богатого покупателя? Мы взяли на тест автомобиль в максимальной комплектации, чтобы в полном объеме ощутить «тлетворное влияние Запада», а также оценить перспективы модели на рынке. Тем более что на этот самый рынок она чутка запоздала.

Описывать внешность этого автомобиля абсолютно бессмысленно, он может нравиться, может не нравиться, но то, что он относится к премиальному классу, видно сразу, и этого достаточно. Хотя, если честно, не все уступали нам дорогу во время тест-драйва, но, скорее всего, не из-за того, что автомобиль не произвел впечатления, а из-за неприязни большей части населения

ТЕСТ-ДРАЙВ CADILLAC CT-6

1 Щиток приборов полностью цифровой. 2 В помощь камерам кругового обзора приданы еще и датчики парковки. 3 Для задних пассажиров предусмотрены свои мониторы, выдвигающиеся из спинок передних сидений.

к олигархам. А мы в этом автомобиле на какое-то время стали теми самыми сливками общества, так что пришлось мириться. Как пришлось мириться и с тем, что двери CT6 даже в максимальной комплектации не имеют доводчиков. Но не спешите относить это к оплошности конструкторов. Дело в том, что в Америке законодательно запрещены доводчики дверей из-за возможности защемления ими пальцев детишек. Именно по этой причине доводчиков на американских автомобилях нет в принципе.

Ладно, посильнее хлопнуть дверью и самому не в тягость, а что у нас по части излишеств в интерьере? Чего-чего, а роскоши в салоне CT6 предостаточно. Начнем с того, что здесь нет заменителей, все только натуральное: шпон, углеволокно, хром и, конечно же, кожа. Обтянутые ею передние сиденья с возможностью регулировки по 20 позициям просто восхитительны. Помимо этого, они оснащены массажем и вентиляцией с подогревом. Меньшим количеством регулировок, но теми же массажем, вентиляцией и подогревом могут похвастать и задние сиденья. Они, как и передние, для удобства посадки-высадки при открытии двери по максимуму отодвигаются назад, а спинка принимает более вертикальное положение. Впрочем, и без этих реверансов садиться в просторный салон не составляет труда как высоким, так и тучным людям. Здесь вообще все для людей, взять, к примеру, акустическую систему Bose Panaray, включающую в себя 19 точек размещения и 34 динамика. Динамики есть даже в передних подголовниках, а саб-

Реклама

STIHL®

ВЕСНА НА НОСУ-

ПРИНОСИ ПИЛУ

И КОСУ!

0 руб.

БЕСПЛАТНАЯ ПОДГОТОВКА
ПИЛ И КОС STIHL К СЕЗОНУ!*

ЗАТОЧКА ВТОРОЙ ЦЕПИ STIHL ВСЕГО ЗА 50 ₽**

ПОДАРОК!* **МОТОРНОЕ МАСЛО 20 МЛ (НА ОДИН ЛИТР ГОТОВОЙ СМЕСИ).**

* Акция проходит с 1 по 30 апреля 2018 года. Одна пила/коса участвует в акции один раз. Бесплатно затачивается одна цепь/нож STIHL, заправляется леской одна головка, установленные на агрегат. В акции участвуют все пилы/косы STIHL.

** Вторая цепь STIHL, используемая с обслуживаемой по акции пилой.

8 800 4444 180

www.stihl.ru

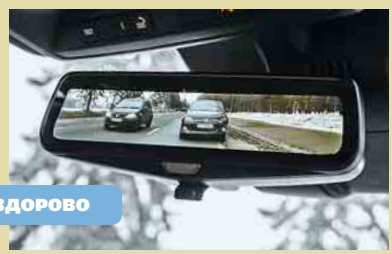
ТЕСТ-ДРАЙВ CADILLAC CT-6

1 В отделке интерьера использованы только натуральные материалы – никаких аналогов. 2 Передние сиденья имеют 20 регулировок. 3 Пульт управления регулировками и активации массажа на двери.

4 Вариантов настроек массажа очень много, помимо этого есть автоматический обогрев и вентиляция, включающиеся при заданной температуре в салоне.

ДЕТАЛЬНО

ЗДОРОВО



Зеркало заднего вида может транслировать **ВИДЕО С КАМЕРЫ**. Обзор улучшается на 300 %.

УМНО

Камера потокового видео для салонного зеркала снабжена собственным **ОМЫВАТЕЛЕМ**.

вуфер и вовсе расположен в полу для более мягкого и сильного баса. Результатом этого стала фантастическая звуковая картина. Плюс к тому здесь применена активная система шумоподавления, которая не дает исказить звук даже при открытом окне. Но окна открывать совсем не хочется, потому как шумоизоляция в машине отменная. За микроклиматом в салоне следит четырехзонная климатическая система с возможностью ионизации воздуха. А чтобы воздуха в салоне было еще больше фигурально, потолок венчает огромный панорамный люк. Впрочем, от окружающего мира задние пассажиры могут и закрыться, подняв боковые и заднюю шторку. Боковые, правда, поднимаются вручную, и это, пожалуй, единственный момент, который как-то «приземляет» интерьер CT6.

Пора, однако, вспомнить, что Cadillac CT6 — это не только мобильная лаунж-зона для богатых, но еще и автомобиль, и в этом качестве он представляет не меньший интерес. Его кузов, для меньшего веса, на 68% состоит из алюминия и на 32% из высокопрочной стали. Его подвеска ради улучшения управляемости не только может менять жесткость амортизаторов, считывая информацию до 1000 раз в секунду, но еще и снабжена системой подруливания задних колес, что обеспечивает высокую маневренность на небольшой скорости и превосходную стабильность в поворотах на высоких скоростях. Поначалу поведе-

CADILLAC CT6

Габариты 5184x1880x1472 мм
База 3109 мм
Снаряженная масса 1902 кг
Полная масса 2390 кг
Клиренс н. д.
Объем багажника 433 л
Объем топливного бака 73 л
Двигатель бензиновый, V6, 3649 см³, 335/6800 л.с./мин⁻¹, 385/5300 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия 8-ступенчатая, автоматическая, привод полный
Размер шин 245/40R20
Динамика 240 км/ч; 6,6 с до 100 км/ч
Расход топлива 9,8 л на 100 км в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ

Audi A8
5 935 000 ₽

BMW 7-series
4 690 000 ₽

Mercedes-Benz S-class
6 770 000 ₽

+ ЗАПОМИНАЮЩИЙСЯ ВНЕШНИЙ ВИД, МОЩНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ, ПРОСТОРНЫЙ И РОСКОШНЫЙ САЛОН, ХОРОШЕЕ ОСНАЩЕНИЕ.

– ПОДВЕСКА КАЖЕТСЯ ИЗЛИШНЕ ЖЕСТКОЙ НА НАШИХ ДОРОГАХ.

ВЕРДИКТ

9,2

КОНЕЧНО, НАПРЯМУЮ КОНКУРИРОВАТЬ С НЕМЕЦКОЙ ТРОЙКОЙ CADILLAC CT6 БУДЕТ НЕЛЕГКО, НА ЭТО ЕСТЬ РЯД ПРИЧИН, НИ КОИМ ОБРАЗОМ НЕ СВЯЗАННЫХ НЕПОСРЕДСТВЕННО С АВТОМОБИЛЕМ, ОДНАКО ЗАНЯТЬ СВОЮ НИШУ НА РЫНКЕ ОН ВПОЛНЕ СПОСОБЕН. ЕСТЬ ЖЕ ЕЩЕ И GENESIS G90, И JAGUAR XJ, И LEXUS LS, С КОТОРЫМИ ОН ТОЖЕ МОЖЕТ СОПЕРНИЧАТЬ.

ние автомобиля с такой системой настораживает, особенно если вы хорошо чувствуете машину пятой точкой, но потом все встает на свои места, и «снос» или «иноходь» задней оси воспринимаешь как должное. Нельзя не упомянуть и интеллектуальную систему полного привода, позволяющую чувствовать себя в автомобиле одинаково безопасно и на сухом шоссе, и на обледенелой трассе.

Конечно, все приятные ощущения, которые испытываешь во время поездки, были бы невозможны без V-образного, 6-цилиндрового двигателя мощностью 335 л. с. и 8-ступенчатой автоматической коробки передач. Да, в России Cadillac CT6 представлен только с таким мотором, и его вполне хватает, чтобы прочувствовать мощь и динамику под невероятный звук работы двигателя. Последнее еще и заслуга выхлопной системы, настроенной таким образом, чтобы дополнительно привлекать внимание к машине. А рявкнуть можно так, что вороны не просто разлетятся с деревьев, а попадают на землю, оцепенев от ужаса. Если серьезно, то звук на пиках оборотов очень приятный. При степенной езде он не досаждает; мало того, для экономии топлива два из шести цилиндров двигателя электроника и вовсе может отключить. И тогда даже в городе CT6 вполне может довольствоваться 13,5 л топлива.

Набит CT6 и всевозможными системами безопасности — от тривиальной для таких автомобилей системы стабилизации до системы ночного видения. Способен Cadillac CT6 и сам держаться в потоке, и тормозить перед пешеходами, и еще многое из того, что умеют конкуренты, причем делает это за меньшие деньги. Так что с приходом на наш рынок он скорее не опоздал, а задержался. А вот как надолго останется, посмотрим. ▢

АВТОМОБИЛЬ ПРЕДОСТАВЛЕН КОМПАНИЕЙ «ДЕ ВИЛЛЬ».

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог 50 250 ₽
ТО-1/ТО-2 24 000 / 27 000 ₽
ОСАГО/Каско 13 178 / 396 000 ₽

* Транспортный налог считается по Москве. Стоимость ТО-1/ТО-2 берется по данным дилера. ОСАГО и каско рассчитываются из расчета один водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.

ВОЖДЕНИЕ
Хорошая управляемость, приличная динамика, наличие полного привода.
9

САЛОН
Просторный и роскошный. Материалы только высокого качества с преобладанием натуральных.
10

КОМФОРТ
Исключительная шумоизоляция, великолепная аудиосистема, огромное количество регулировок сидений, жестковата лишь подвеска.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
На уровне конкурентов.
9

ЦЕНА
Несомненно интересное предложение на рынке.
9

СКАНДИНАВСКИЙ СОЮЗ

VOLVO XC60 ЦЕНА: ОТ 2 925 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2018 Г.

В КОНЦЕ ЗИМЫ, КОГДА ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ ДЕНЬ СТАНОВИТСЯ ДЛИННЕЕ ЛАНЧА, КОМПАНИЯ VOLVO ПРИГЛАСИЛА НАС НА ЗНАМЕНИТЫЙ ПОЛИГОН NOKIAN TIRES – WHITE HELL. АВТОМОБИЛИ VOLVO XC60 НА ПАРКОВКЕ АЭРОПОРТА IVALO ОБУТЫ В ШИПОВАННЫЕ И ФРИКЦИОННЫЕ ЗИМНИЕ ПОКРЫШКИ, И ВПЕРЕДИ НАС ЖДУТ ДОРОГИ ЛАПЛАНДИИ И ТЕСТОВЫЕ ТРАССЫ В СУРОВОМ КЛИМАТЕ ВЛАДЕНИЙ САНТЫ

▢ ИЛЬЯ КУЛЯМИН ▢ ФОТО VOLVO

ДИЗАЙН АВТОМОБИЛЯ ВЫДЕРжан в современной стилистике Volvo, безусловно узнаваемой и индивидуальной. Построенный на новой платформе SPA, он сохранил пропорции старшей модели в линейке кроссоверов XC90. А по продажам за февраль 2018 года XC60 обогнал старшего брата XC90 более чем вдвое. Учитывая, что автомобиль абсолютно новый, начнем знакомство с чистого листа. Путь из аэропорта Рованиеми до Саариселькя — это 250 км по достаточно прямой, но местами полностью обледенелой дороге. По сторонам только белый снег и невысокие деревья, а учитывая количество диких животных, давших название самому популярному упражнению по управляемости — «лосиному тесту», время терять не хотелось, и единственное, с чем успел разобраться, перед тем как тронуться в путь, — это то, как подключить смартфон к системам Sensus и Volvo on call. Почему именно с этого начал? Все просто. Новая концепция организации пространства в автомобиле не предполагает большого количества кнопок. Перед водителем экран приборной панели и правее планшет, отвечающий за все системы, начиная с навигации и заканчивая подогревом сидений. Как позже выяснилось, практически всем в автомобиле можно управлять и голосом, активируя милую помощницу или помощника, кому как нравится, кнопкой на руле. Но на тот момент мне хотелось установить что-то общее с автомобилем, и в ответ на свой шаг доброй воли я получил доступ к Wi-Fi и массу полезной информации об автомобиле в одноименном приложении в своем телефоне. Проектируя салон, специалисты по интерьеру сумели создать такую атмосферу, что сейчас ее сравнивают с ощущениями от пребывания дома. Только дом этот построен лучшими дизайнерами, и на материалах явно не экономили. Приборная панель удачно сочетает в себе натуральное дерево, алюминий, мягкий пластик и приятную на ощупь кожу. Все это переливается волнами по приборной панели, окутывая 9-дюймовый центральный дисплей с треугольниками воздуховодов, переходит на панели дверей, с установленными там твитерами Bowers & Wilkins, спускается вниз к поворотному рычагу запуска двигателя и ролику Drive mode, поблескивающим гранями кристаллов на глянцевой поверхности черного пластика. Кстати, больше всего претензий в части дизайна салона я слышал именно в адрес черного глянца. Мол, будет царапаться, собирать пыль и отпечатки пальцев. Система Sensus стала мозговым центром автомобиля. На экран выводится информация о навигации, подключенных устройствах, воспроизведении музыки, подключению к интернету. При том, что на основной экран возложено большинство функций взаимодействия водителя с автомобилем, это не становится проблемой. Тем, чем мы пользуемся в повседневных поездках, можно управлять с помощью голосовых команд. Например, нажав на кнопку ⊞

INTELLISAFE

Компания Volvo в 1950-х годах разработала и стала устанавливать на свои автомобили трехточечные ремни безопасности и с тех пор не теряет статус производителя, ставящего заботу о безопасности водителя и пассажиров своим приоритетом. Нынешняя цель как никогда амбициозна. По озвученному заявлению, начиная с 2020 года в автомобилях Volvo не должен погибнуть или получить серьезные травмы ни один человек. IntelliSafe – это целый комплекс систем. City Safety отслеживает происходящее перед автомобилем, включая пешеходов, велосипедистов и окружающие автомобили. В случае необходимости водитель получит предупреждающий сигнал, а если потребуется, на скоростях до 60 км/ч система Oncoming Lane Mitigation вмешается в управление и предотвратит столкновение путем изменения направления движения. Steering Support поможет довернуть рулевое колесо на необходимую величину, а если этого будет недостаточно, притормозит задние колеса, сделав маневр более эффективным. Cross Traffic Alert отслеживает автомобили на расстоянии до 30 м и в случае опасности столкновения поможет перестроиться в другую полосу движения.

ТЕСТ-ДРАЙВ VOLVO XC60

ДЕТАЛЬНО

УДОБНО

9-ДЮЙМОВЫЙ ДИСПЛЕЙ с сенсорным экраном реагирует на нажатия даже в перчатках.

ИЗЯЩНО

15 динамиков аудиосистемы **BOWERS & WILKINS** прекрасно звучат и украшают интерьер.

на руле с пиктограммой голосового управления, произнесите «Мне холодно», и климат-контроль увеличит температуру на 1 градус. Скажете «Навигация домой», и навигатор проложит маршрут, если такой пункт записан в его память. Аналогично можно управлять телефоном, включать и выключать подогревы стекол и сидений, диктовать короткие сообщения абонентам из записной книжки. Единственное, о чем надо помнить, что это не система искусственного интеллекта, и набор команд ограничен списком в руководстве по эксплуатации. Так что придется запомнить набор команд, а не ждать, что автомобиль подстроится под вас. Набор двигателей серии Drive-E прост и понятен. Всего их четыре. Два дизельных мощностью 190 и 235 л. с. и два бензиновых — 249 и 320 сил.

Пока мы двигались по дороге, понять, что под капотом дизельный двигатель, почти невозможно. Шумоизоляция скрадывает звуки от колес, да и звук мотора почти не слышен. Акустическое лобовое стекло и боковые ламинированные стекла помогают бороться с внешним шумом. При смещении акцента в настройках подвесок в сторону комфорта потери в управляемости не произошло. Базовый вариант предполагает пружинную конструкцию на двойных поперечных рычагах спереди и многорычажную заднюю подвеску с использованием композитной поперечной рессоры. Клиренс автомобиля в этом случае составит 216 мм. Пневматическая подвеска дает больше возможностей для моментальной настройки в зависимости от дорожных условий. Если выбрать режим Dynamic, кузов опустится на 20 мм, только не стоит ожидать зубодробительной жесткости и налитого тяжестью руля. Ощущения от дороги останутся на прежнем уровне. Более того, при достижении определенной скорости понижение клиренса произойдет автоматически и в других режимах ради уменьшения шумов и расхода топлива. Принудительно можно поднять кузов на 40 мм, выбрав режим Off-road, в этом случае «легче» станет и рулевое колесо. Учитывая, что стоимость пневматической подвески при заказе автомобиля составляет 125 000 р., ожидать больших продаж версии на пружинах не приходится. Морозным утром мы отправились на полигон компании Nokian. Чтобы понять размер этого сооружения, состоящего из льда озер, грунтовых дорог с укатанным

1 Эргономика салона на высоте. Привыкать придется только к голосовому управлению системы Sensus.
2 Настройки системы стабилизации позволяют проходить повороты в боковом скольжении, главное, аккуратно работать рулем.

РЕКЛАМА

ПОКОРЕНИЕ

N blue ECO

ROADSTONE

123610, МОСКВА, КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ НАБ., 12, ПОДЪЕЗД №3, ОФИС 1902А
Т +7 (495) 120-46-84 **Ф** +7 (495) 120-46-84 (доб. 0)
http://ru.roadstonetyre.com/

ТЕСТ-ДРАЙВ VOLVO XC60

1 Шипованные покрышки в большинстве случаев предпочтительнее фрикционных, если вас не раздражает лишний шум.
2 Задние светодиодные фонари безошибочно выдают стилистику Volvo.

ВОЖДЕНИЕ
Управляемость не принесет сюрпризов.
8

САЛОН
Скандинавский стиль в дизайне салона дополнен качественными материалами.
9

КОМФОРТ
Хорошая шумоизоляция. А пневмоподвеска неплохо справляется с неровностями дороги.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Система IntelliSafe объединила целый комплекс систем безопасности.
10

ЦЕНА
При высокой конкуренции в сегменте цена может помешать хорошим продажам.
7

снегом, гаражей со спецтехникой, ангара длиной 700 м, целью которого является сохранение идеально ровного льда от воздействия солнца и атмосферных осадков, достаточно сказать, что у конкурентов площадь подобных полигонов в 10–20 раз меньше. А ведь длинный сезон и стабильно низкие температуры Лапландии привлекают практически всех производителей зимних шин. В нашем распоряжении были нешипованные шины Nokian Hakkapeliitta R3 SUV и шипованные Nokian Hakkapeliitta 9. Тесты проходили на двух трассах. Первая — кольцевая, с поворотами разного радиуса и длины. Вторая представляет собой длинную прямую с тремя видами покрытия: гладкий лед, лед с заданной шершавостью и укатанный снег. Общая тенденция такова, что чем шершавей лед и ниже температура воздуха, тем менее заметны преимущества шипов. Самые сложные условия для фрикционной шины — это гладкий лед при околонулевой температуре. Плюс к этому на управляемость влияет сбалансированность работы двигателя и коробки передач. От того, насколько плавно можно дозировать тягу на льду, зависит и стабильность траектории. По субъективным ощущениям, на трассе с шершавостью льда, имитирующей состояние дорог Лапландии (где лед на дороге не топят реагентами, а срезают специальной фрезой) при температуре –17 градусов, наиболее прогнозируемые реакции оказались у XC60 с двигателем T5 AWD 249 л. с. с колесами, «обутыми» в фрикционные шины. Пожалуй, единственный минус шипованной шины, с которым пока не могут справиться инженеры, — это уровень шума. В остальном она остается наиболее универсальной для зимнего использования. Дизайн нового Volvo XC60, качество материалов в интерьере, уровень электронных систем и помощников выводят автомобиль в высшую лигу, где у него много серьезных конкурентов. Индивидуальность и смелость в выборе технологических решений обеспечат интерес со стороны покупателей. И я уверен, что круг приверженцев шведской марки с появлением нового кроссовера значительно увеличится. ▢

+ ВЫРАЗИТЕЛЬНЫЙ ДИЗАЙН, СТАВШИЙ ВИЗИТНОЙ КАРТОЧКОЙ МАРКИ, КАЧЕСТВО МАТЕРИАЛОВ В ИНТЕРЬЕРЕ. ХОРОШАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ И ШУМОИЗОЛЯЦИЯ.
– ПРИДЕТСЯ ПРИВЫКАТЬ К СИСТЕМЕ ГОЛОСОВОГО УПРАВЛЕНИЯ. ОБИЛИЕ ГЛЯНЦА В САЛОНЕ ЗАСТАВИТ ЧАЩЕ ЗАЕЗЖАТЬ НА МОЙКУ.

ВЕРДИКТ

8,6

ИНЖЕНЕРЫ И ДИЗАЙНЕРЫ VOLVO ПРИСЛУШАЛИСЬ К ТЕНДЕНЦИЯМ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ И СДЕЛАЛИ АВТОМОБИЛЬ, КОТОРЫЙ МАЛО КОГО ОСТАВИТ РАВНОДУШНЫМ. СПЛАВ ДИЗАЙНА И ТЕХНОЛОГИЙ ПРИВЛЕЧЕТ НОВЫХ КЛИЕНТОВ И ПОРАДУЕТ СТАРЫХ ПРИВЕРЖЕНЦЕВ ШВЕДСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ.

КОНКУРЕНТЫ

Audi Q5
2 980 000 ₽

BMW X3
3 050 000 ₽

Jaguar F-Pace
3 193 000 ₽

VOLVO XC60

Габариты	4688x1902x1658 мм
База	2865 мм
Снаряженная масса	2081 кг
Полная масса	2500 кг
Клиренс	216/209 мм
Объем багажника	505/1450 л
Объем топливного бака	60 л
Двигатель	дизельный, 4-цилиндр., 1969 см³, 190/4250 л.с./мин⁻¹, 400/1750-2500 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	235/60R18
Динамика	205 км/ч; 8,4 с до 100 км/ч
Расход топлива	5,4 л на 100 км в смеш. цикле

афала

Афала может способствовать:

- уменьшению воспаления и отёка в простате
- нормализации мочеиспускания
- нормализации функционального состояния предстательной железы

www. afala.ru
+7(495) 681 93 00

МУЖСКАЯ ЗАЩИТА ОТ ПРОСТАТИТА

Рег. № 000371/01
Реклама

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

ТЕСТ-ДРАЙВ MASERATI QUATTROPORTE S Q4 2018 MY

РАЗБИРАТЬСЯ ПРИШЛОСЬ на серпантинах итальянских Альп между Курмайором и Червинией. Великолепная природа, фешенебельный курорт, в чистом горном воздухе витает аромат свежих купюр, на склонах катаются потенциальные клиенты, сверкая часами Montblanc… Красота, да не про нас. Нас ждал короткий тестовый маршрут, ограниченное количество времени, переменчивая погода и три автомобиля, каждому из которых положены по несколько версий. Поэтому, дабы не бежать сразу за тремя «зайцами», я выбираю в качестве основного блюда большой седан Quattroporte, а Ghibli и Levante оставляю на десерт.

КУПАЖ ВОСЕМНАДЦАТОГО ГОДА

MASERATI QUATTROPORTE S Q4 2018 MY
ЦЕНА: ОТ 8 000 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2018 Г.

НЕ УСПЕЛ Я ЗАКОНЧИТЬ СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ, ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ ГЕРОЕВ КОТОРОГО БЫЛ КРОССОВЕР MASERATI LEVANTE S, КАК ИЗ ИТАЛЬЯНСКОГО ОФИСА РАЗДАЕТСЯ ЗВОНОК. МОЛ, УВАЖАЕМЫЕ ЖУРНАЛИСТЫ, СПАСИБО ЗА ОБЗОР, НО ОН УЖЕ НЕ АКТУАЛЕН, ТАК КАК МЫ СЕРЬЕЗНО ДОРАБОТАЛИ QUATTROPORTE, GHIBLI И LEVANTE В РАМКАХ 2018 МОДЕЛЬНОГО ГОДА. ПОСЛЕ ТАКИХ НОВОСТЕЙ ОСТАВАЛОСЬ ТОЛЬКО ВЫРУГАТЬСЯ, СОБРАТЬ ЧЕМОДАН И ЛЕТЕТЬ РАЗБИРАТЬСЯ, ЧТО ЖЕ ТАМ ИЗМЕНИЛОСЬ

▢ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО MASERATI

ИГРА НА ЧУВСТВАХ

При всех нюансах, которые в изобилии представлены в современных Maserati, у них не отнять главного: они чертовски классно едут. Что пятиметровый Quattroporte, что более компактный седан Ghibli, что кроссовер Levante — с небольшой разницей между собой они дарят ощущения от управления спорткаром, заставляя забыть о придирках. Острые реакции, накрывающая с головой волна мощных турбированных V6 и V8, полное погружение в управление машиной и свой, неповторимый звук выхлопной системы. Клубок из мотора, трансмиссии, шасси, электроники и гидроусилителя руля работает как единый живой организм. Обычно в таких случаях истинные «петролхеды» восклицают: «Автомобиль с душой!»

В 2018 модельном году во всех «Трезубцах» на смену гидроусилителю пришел электрический аналог. Мой внутренний скептик тут же заверил меня, что ничего путного из этого не выйдет. Но как он ошибался… Quattroporte едет так же прозрачно и азартно, как до обновления. Судя по техническим графикам, которые показывали нам итальянцы, даже чуть лучше. Правда, прочувствовать этот момент можно лишь на гоночной трассе, а ее, увы, поблизости не нашлось. В спортивном режиме рулевое колесо равномерно наливается тяжестью, мгновенная отзывчивость и никакой искусственности — полная обратная связь с дорогой.

ТЕСТ-ДРАЙВ MASERATI QUATTROPORTE S Q4 2018 MY

1 Удобные кресла с выраженной боковой поддержкой, множеством настроек, подогревом и вентиляцией.
2 В этом году седану Maserati Quattroporte исполняется 55 лет, за которые он сменил шесть поколений.

Наличие электроусилителя позволило итальянцам опционально оснащать все Maserati системами полуавтономного вождения, чего, оказывается, так просили клиенты двух самых востребованных для компании рынков, Китая и США, на которые приходится больше половины продаж. Теперь в арсенале «Трезубцев» есть такие умные системы, интегрированные при участии специалистов компании Bosch, как адаптивный круиз-контроль с функцией Stop&Go, удержание в полосе (по центру, а не футболя машину, как мяч от стенки к стенке) на скорости от 60 до 180 км/ч, предотвращение столкновения с транспортным средством, находящимся в мертвой зоне, предупреждение о лобовом столкновении, распознавание дорожных знаков и напоминание о превышении скорости. Все это добро работает в коммуникации друг с другом, используя данные, полученные с радаров и камер, и неплохо справляется со своими задачами. Хотя иногда система удержания в полосе слишком резко «хватается» за руль.

Кроме того, с обновлением инженеры прибавили по 20 «лошадей» версиям S и S Q4, увеличив мощность трехлитровых турби-

ДЕТАЛЬНО

R! Не P. Нет, не D! Да попади же ты в R!» – все, что нужно знать про нефиксируемый **СЕЛЕКТОР**.

СИСТЕМЫ АКТИВНОЙ ПОМОЩИ водителю активируются нажатием кнопки на рулевом колесе.

Большая **ШАЙБА** отвечает за навигацию по меню, маленькая – за звук, а по центру тачпад.

3 Никаких цифровых приборок – только классика. Экран бортового компьютера выглядит простенько, зато отображает массу полезной информации.
4 В двухцветном исполнении интерьер выглядит более привлекательно. Еще бы от напоминающих о «Крайслере» кнопок избавиться.

рованных V-образных «шестерок» до 430 сил и 580 Нм крутящего момента на всех трех моделях. На практике это означает, что, например, Quattroporte отыгрывает долю секунды в разгоне до сотни: S-версия — за 5, S Q4 — за 4,8 секунды. 8-ступенчатый ZF-овский автомат и система подключаемого полного привода, посылающая при необходимости до 50% тяги на передок, были незначительно модифицированы в связи с появлением электроусилителя руля.

Из-за разницы в колесной базе (2998 мм против 3171) Ghibli чуть лучше ввинчивается в повороты, чем Quattroporte. Но дабы ощутить это в полной мере, надо прыгать из одной машины в другую, раз за разом проходя один и тот же отрезок маршрута. Однако у Quattroporte припрятан козырь в рукаве — 530-сильная версия GTS с наддувной 3,8-литровой «восьмеркой» и абсолютно взрывным характером. И пока Maserati не выпустит преемника GranTurismo, только большой седан будет щеголять с мотором V8.

С ПЕРВОГО ВЗГЛЯДА...

Внешность в рамках обновления итальянцы решили не трогать, оставив все как было после рестайлинга двухгодичной давности. Единственное нововведение — полностью светодиодная адаптивная передняя оптика. Новые «глаза» отлично дополняют хищную «пасть» решетки радиатора, полную хромированных клыков. Светят тоже неплохо: по заверениям инженеров компании, на 20% лучше, чем предыдущие биксеноновые фары, и в два раза дольше живут.

Для Quattroporte, Ghibli и Levante, независимо от выбранного силового агрегата, за доплату доступны два стайлинг-пакета — GranSport и GranLusso. Между собой они отличаются бамперами, колесными дисками и исполнением интерьера. Прерогатива более роскошной GranLusso — декоративные панели из разных сортов дерева на выбор, а также кресла с особым рисунком, комбинированные из кожи и шелка. GranSport чуть более сдержанный (хотя на цене это не отражается): сиденья иной формы, полностью обитые кожей, а вместо дерева — углепластик. В той и другой версии клиент может заказать как двухцветное исполнение салона, так и однотонное. Не стоит забывать и о возможностях персонализации.

ВСЕ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ

Вечером в разговоре с одним из инженеров компании я выразил свое мнение по поводу неудобного селектора коробки передач, про удешевляющие интерьер «крайслеровские» кнопки, про сомнительный хром… Предвкушая дебаты и добрую порцию лапши на ушах, я был удивлен его

ТЕСТ-ДРАЙВ MASERATI QUATTROPORTE S Q4 2018 MY

честным и простым ответом: «Да, мы знаем об этих проблемах, но уже скоро их решим!»

Едва я вернулся из командировки, от головного офиса Maserati в Модене пришла весточка: грядет обновление в рамках 2019 модельного года. Что ж, чемодан можно не распаковывать, а этой статье недолго быть актуальной. ▢

1 Вместе с Quattroporte теми же нововведениями обзавелись Levante и Ghibli.
2 Не акцентируйте внимание на просторном втором ряду Quattroporte, этот седан создан для водителя.
3 И даже с активированной ESP в спортивном режиме электроника позволяет поскользить.

КОНКУРЕНТЫ

Aston Martin Rapide S

Porsche Panamera 4S

от 7 753 000 ₽

ВОЖДЕНИЕ
На сегодня это лучшее, что есть в автомобилях Maserati. А теперь еще и с электронными помощниками.
10

САЛОН
Дорогие материалы, можно выбрать на свой вкус и цвет, но эти пластиковые кнопки и клавиши... Брр...
8

КОМФОРТ
Просторно, тихо, а подвеска в нормальном режиме лояльно относится к неровностям.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
Quattroporte и Levante ни Euro NCAP, ни IIHS еще не били. У соплатформенного Ghibli высшие оценки.
10

ЦЕНА
Сложный вопрос. Объективно – дорого. Но Maserati и не играет в доступном сегменте.
7

⊕ MASERATI ВСЕ ТАК ЖЕ МГНОВЕННО ОЧАРОВЫВАЮТ СВОИМ ХАРАКТЕРОМ И ПОТРЯСАЮЩЕЙ УПРАВЛЯЕМОСТЬЮ. ТЕПЕРЬ ЕЩЕ И УМНЫЕ СИСТЕМЫ ПОЯВИЛИСЬ.

⊖ СКОРЕЙ БЫ ОНИ ЗАМЕНИЛИ СЕЛЕКТОР КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ И УБРАЛИ КНОПКИ, НАПОМИНАЮЩИЕ ОБ АЛЬЯНСЕ С «КРАЙСЛЕРОМ».

ВЕРДИКТ

8,6

СЕГОДНЯ НЕЛЬЗЯ ВЫЖИТЬ НА ОДНОМ ТОЛЬКО ИСТОРИЧЕСКОМ НАСЛЕДИИ. НУЖЕН ПРОДУКТ, ОТВЕЧАЮЩИЙ ВСЕМ СОВРЕМЕННЫМ ПОТРЕБНОСТЯМ. В MASERATI ЭТО ПОНИМАЮТ. МЕДЛЕННО, НО ВЕРНО ОНИ ДВИЖУТСЯ ВПЕРЕД, ИНВЕСТИРУЯ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИ СОВЕРШЕНСТВУЯ СВОЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД, ПРИ ЭТОМ СОХРАНЯЯ ИНДИВИДУАЛЬНОСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ.

MASERATI QUATTROPORTE S Q4

Габариты	5262x1948x1481 мм
База	3171 мм
Снаряженная масса	1920 кг
Полная масса	н. д.
Клиренс	н. д.
Объем багажника	530 л
Объем топливного бака	80 л
Двигатель	бензиновый, V6, битурбо, 2979 см³, 430/5750 л.с./мин⁻¹, 580/2250-4000 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автомат., 8-ступ., привод полный
Размер шин	передн. 245/45R19, задние 275/40R19
Динамика	288 км/ч; 4,8 с до 100 км/ч
Расход топлива	9,7 л на 100 км в смешан. цикле

TOYO TIRES
driven to perform

Откройте восхитительный комфорт на скоростных магистралях и уверенную управляемость в поворотах с высокотехнологичными шинами Toyo Proxes

www.toyotire.ru

Mando
Традиции. Опыт. Инновации
www.mandoaftermarket.ru

Амортизаторы
с электронной
регулировкой жесткости

Рулевая рейка (стойка и шестерни)

ФЭМИЛИ-ДЖЕТ

CHRYSLER PACIFICA LIMITED PLATINUM
ЦЕНА: ОТ 3 899 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С ДЕКАБРЯ 2017 Г.

«ДАМЫ И ГОСПОДА, МЫ РАДЫ ПРИВЕТСТВОВАТЬ ВАС НА БОРТУ НАШЕГО ВОЗДУШНОГО СУДНА. В ПОЛЕТЕ ВАМ БУДУТ ПРЕДЛОЖЕНЫ НАПИТКИ, ОБЕД И МАГАЗИН БЕСПОШЛИННОЙ ТОРГОВЛИ. ЖЕЛАЕМ ВАМ ПРИЯТНОГО ПОЛЕТА...» СТОП, НО Я ЖЕ НИКУДА НЕ ЛЕЧУ, А СИЖУ В ВЭНЕ CHRYSLER PACIFICA

▢ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

КАК ПРАВИЛО, ТЕСТ ВЭНА НАчинается со второго ряда, ибо разглагольствовать о внешности коробки пять на два метра так же странно, как описывать дизайн холодильника, где все творчество сводится лишь к ручкам и цвету. До сих пор только блистающий своими доспехами Toyota Alphard собирал в своих отзывах больше эпитетов, чем одинокое «кирпич». Но если на «японца» инстинктивно сложно не обернуться, как на обнаженную актрису студии Brazzers, то Chrysler Pacifica играет на других чувствах, так же плотно приковывая к себе взгляды. Хромом в глаза бьют только 18-дюймовые колесные диски, а изящные изгибы мордашки действительно чем-то напоминает канадский Bombardier CS300. Так что добро пожаловать на борт!

ПАССАЖИРЫ БИЗНЕС-КЛАССА ВЫХОДЯТ ПЕРВЫМИ

А на борту семь полноценных мест, набор интерактивных развлечений, десятки отсеков под мелочи разного калибра и немаленьких размеров багажник. Все это добро

1 Контрастная передняя панель выглядит стильно, особенно круто смотрятся варианты с белой и бежевой кожей.
2 Отличное решение с селектором коробки передач для вэна. Главное с «шайбой» громкости звука аудиосистемы не перепутать.

завернуто в обертку из практичности с налетом премиума. Такой фэмили-джет, где приятно смотреть на коньячного оттенка кожу с бежевой прострочкой и в то же время легко оттереть панели из жесткого пластика от засохшего детского пюре или следов собачьих лап.

Контрастный интерьер смотрится стильно. Особенно дорого выглядят версии с белой или бежевой кожей. Мне нравится большая блестящая «шайба» селектора автоматической коробки передач, которую разместили слева от блока климат-контроля. И выглядит гармоничнее, чем привычная «кочерга», и позволяет в случае необходимости без акробатических приемов попасть на место водителя с пассажирского кресла.

Пространство вокруг водителя организовано грамотно, все под рукой, как у капитана воздушного судна. Наверху рядом с очечником клавиши открытия/закрытия сдвижных дверей и двери багажника. Возле них зеркало панорамного обзора салона и кнопки управления шторками панорамной крыши и люка. Центральный сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect диагональю 8,4 дюйма ориентирован к водителю. Традиционно для автомобилей альянса FCA, кнопки управления громкостью, переключения треков или смены радиостанции находятся на обратной стороне руля: при первом знакомстве непривычно, но потом не понимаешь, как без этого жить. Под блоком климат-контроля — площадка для смартфона, USB- и AUX-входы, Blu-Ray-проигрыватель, еще один порт USB для мониторов в спинках передних кресел, впечатляющий размерами выдвижной отсек для барахла и, наконец, в самом низу очередной USB-вход (не последний!) и розетка на 12 В.

В распоряжении пассажиров второго ряда простор, столики и экраны развлекательной системы, вмонтированные в спинки передних кресел, входы для наушников, USB и HDMI, пара беспроводных пультов и наушников, а также розетка на 230 В. На третьем ряду попроще — подстаканники и один порт USB.

Из минусов: единственная в палитре синяя подсветка аналоговой панели приборов слишком яркая, тачскрин перегружен иконками, подогрев/вентиляция кресел и подогрев рулевого колеса спрятаны в меню головного устройства, а в креслах нет знаменитой американской мягкости. Не скажу, что они неудобные. Есть подлокотники, выражена боковая поддержка, но скудный диапазон настроек и жесткая спинка, как бы я ни старался, оставляли мои лопатки висеть в воздухе. Впрочем, возможно, что у водителей ростом менее 187 см таких проблем не возникнет.

Чем дальше от рулевого колеса, тем жестче становятся спинки кресел, но этому есть оправдание — они ловко убираются в пол. Процесс крайне простой: нажимаем кнопку на центральной стойке, переднее кресло уезжает вперед, поднимаем крышку пола, складываем спинку, дергаем за шнурок, и кресло прячется в глубокой подпольной нише, которую в остальное время можно использовать как потайной отсек. Проделываем то же самое со вторым креслом, складываем ⊞

ТЕСТ-ДРАЙВ CHRYSLER PACIFICA

1 Автомобиль можно заказать в комбинациях 2+2+3 или 2+3+3, но в последнем случае дополнительное место нельзя спрятать в пол.
2 В развлекательной системе на втором ряду предустановлены игры, есть возможность закачать свои.

3 Кресла второго ряда убираются в подпол всего за пять действий.
4 Pacifica – творение Джилл Кэтик (директор проекта), Джессики Лафонд (главный инженер), Ирины Заватски (экстерьер) и Винни Чэнг (интерьера). К слову, Ирина Заватски родилась в советском Душанбе.

ДЕТАЛЬНО

ЗАПАСНОЕ КОЛЕСО находится в боковой стенке багажника.

У пассажиров третьего ряда есть свое персональное **«ОКОШКО» В КРЫШЕ**.

в пол третий ряд, и семейный вэн превращается в фургон с грузовым отсеком объемом 3979 литров. Что в переводе на русский означает «чертовски много»!

ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ

Pacifica построена на растянутой платформе Compact US Wide от седана Chrysler 200. Спереди — Макферсон, сзади — независимая многорычажка. Никаких режимов вроде Eco или Sport нет. Автомобиль все время спокоен. Словно олицетворяя свое имя, держит пассажиров в некоем вакууме от неровностей дорожного полотна, шума и не пускается в болтанку в поворотах. Добавляем наличие адаптивного круиз-контроля с функцией удержания в полосе, и вэн превращается в подушку от стресса.

Надо взбодриться? Забрасываем стрелку тахометра за 4000 оборотов, и тогда сквозь толстый слой шумоизоляции свой голос подает атмосферная V-образная «шестерка» Pentastar объемом 3,6 литра мощностью 279 сил и 355 Нм. 9-ступенчатый автомат ZF скидывает пару передач вниз, и «Пацифика» резво устремляется вперед. 7,4 секунды до сотни — неплохо для семейного автобуса. Да и средний расход топлива в 15 литров, который получился у меня за время теста, не кажется таким уж большим для громадины массой 2091 кг.

Хорошая обзорность, камеры на 360 градусов и малый радиус разворота позволяют без проблем маневрировать на вэне в городе. Полного привода не хватает, но конструктивно он не предусмотрен ни в каких версиях

CHRYSLER PACIFICA

Габариты	5218x1998x1818 мм
База	3078 мм
Снаряженная масса	2091 кг
Полная масса	2724 кг
Клиренс	н. д.
Объем багажника	915/2478/3979 л
Объем топливного бака	н. д.
Двигатель	бензиновый, V6, 3605 см³, 279/6400 л.с./мин⁻¹, 355/4000 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 9-ступенчатая, привод передний
Размер шин	235/60R18
Динамика	7,4 с до 100 км/ч
Расход топлива	н. д.

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог	62 775 ₽
ТО-1/ТО-2	6 800 / 16 200 ₽
ОСАГО/Каско	13 200 / 144 450 ₽

* Транспортный налог считается по Москве. Стоимость ТО-1/ТО-2 берется по данным дилера. ОСАГО и каско рассчитываются из расчета один водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.

КОНКУРЕНТЫ

Mercedes-Benz V250 d **от 3 720 500 ₽**

Volkswagen Multivan 2.0 TSI **от 4 170 500 ₽**

Toyota Alphard 3.5 **от 4 396 000 ₽**

⊕ КЛАССНО СМОТРИТСЯ ВНУТРИ И СНАРУЖИ, ВПЕЧАТЛЯЕТ ТРАНСФОРМАЦИЕЙ САЛОНА И ПЛАВНЫМ ХОДОМ.

⊖ КРЕСЛА БЫ ЧУТЬ-ЧУТЬ ПОМЯГЧЕ, МУЛЬТИМЕДИА ПОСОВРЕМЕННЕЕ ДА ЦЕНУ ПОНИЖЕ.

ВЕРДИКТ

8,2

ДА, У НЕЕ ЕСТЬ РЯД НЕДОСТАТКОВ, НО, ЧЕСТНО ГОВОРЯ, К КОНЦУ ТЕСТА МНЕ НЕ БЫЛО ДО НИХ ДЕЛА. САМОЕ ГЛАВНОЕ, ЧТО КАЖДЫЙ ДЕНЬ PACIFICA ПРОВОЦИРОВАЛА ЖЕЛАНИЕ ПОСАДИТЬ В КРЕСЛА ВСЕ СВОЕ СЕМЕЙСТВО И ОТПРАВИТЬСЯ В ПУТЕШЕСТВИЕ. ЖЕЛАТЕЛЬНО ВДОЛЬ ОДНОИМЕННОГО ОКЕАНА В ЕЕ РОДНОЙ СТРАНЕ.

5

5 Pacifica оснащается дистанционным запуском двигателя. Удобно в холодное время года.
6 Всего за несколько минут семейный вэн превращается в грузовой фургон.

«Пацифики». Впрочем, взвешивая за и против, я бы все равно выбрал переднеприводную — за ее великолепную трансформацию салона.

КОПИМ МИЛИ

В России за единственную представленную комплектацию Limited Platinum просят от 3 899 000 р. Это еще не предел. За пакет Hands Free, в который входит электропривод третьего ряда, багажника и сдвижных дверей, придется накинуть еще 25 000 р. За Theater с беспроводными наушниками и мониторами — 130 000. Хотите аудиосистему Harman Kardon на 760 Вт? Еще 20 000. За пакет «Безопасность» с функциями автоматической парковки, удержания в полосе, адаптивным круиз-контролем и прочим — 60 000. Любой другой цвет кузова кроме белого — 50 000. Итого: 4 184 000 р. за семейный вэн. Каким бы он ни был классным, а он действительно очень хорош, объективно это дорого. В то же время винить Chrysler в жестокой ценовой политике нельзя. Не они ввели такие пошлины при ввозе автомобилей в Россию. ▢

6

ВОЖДЕНИЕ
Маневренная на улицах города и стабильная на высоких скоростях на трассе.
9

САЛОН
Три в одном: вместительный, практичный, стильный. Редкое сочетание.
9

КОМФОРТ
Хорошая шумоизоляция, плавный ход и много свободного места.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
По результатам крэш-тестов в IIHS получила высокую оценку Top Safety Pick.
9

ЦЕНА
Кусается. Хотя конкуренты в сопоставимых комплектациях даже дороже.
6

СРАВНЕНИЕ KIA SORENTO PRIME ПРОТИВ MAZDA CX-9

ОЧЕВИДНОЕ И НЕВЕРОЯТНОЕ

▢ **KIA SORENTO PRIME ЦЕНА:** 2 699 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2017 Г.
▢ **MAZDA CX-9 ЦЕНА:** 3 010 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2017 Г.

КАКОЙ АВТОМОБИЛЬ ПРЕДПОЧЕСТЬ — ЗАВОДНУЮ, ЭФФЕКТНУЮ, НО НЕДЕШЕВУЮ MAZDA CX-9 ИЛИ ЖЕ ПРАКТИЧНЫЙ, НЕ СТОЛЬ БРОСКИЙ, НО ПО АДЕКВАТНОЙ ЦЕНЕ KIA SORENTO PRIME? ТАКИМ ВОПРОСОМ, СКОРЕЕ ВСЕГО, ЗАДАВАЛИСЬ НЕ ТОЛЬКО МЫ. ПРОБУЕМ ОТВЕТИТЬ ▢ ОЛЕГ КАЛАУШИН ▢ ФОТО ИГОРЯ КУЗНЕЦОВА

ДА, ЭТО ДОСТОЙНО ВОСХИЩЕния. Верится с трудом, но Mazda CX-9 носилась по снежной целине только благодаря переднему приводу. В то время, когда передние колеса, неистово взламывая снежный наст, толкают машину вперед, задняя ось откровенно лентяйничает. А что бы было, если бы и она продолжала работать… Нет, задние колеса, конечно, помогали двигаться автомобилю по глубокому снегу, но только первые несколько метров, и это было видно со стороны, а потом на щитке приборов появилась надпись «4WD Высокая нагрузка на сист. полн. привода», после чего задний мост отключился. Чего-чего, а такого подвоха от CX-9 мы не ожидали. Ведь и нагрузки-то особой на трансмиссию не было, первые метры после съезда с дороги мы откровенно осторожничали, и на улице стояла не июльская жара, а давил мартовский мороз. И тем не менее факт остается фактом: вьюжила Mazda в поле только благодаря передку да доведенному до пика мощности турбированному

двигателю. В общем, аплодировать можно стоя. Хотя, будь у водителя возможность принудительно заблокировать межосевой дифференциал, таких проблем, вероятно, и не было бы, но в CX-9 такой возможности нет.

Kia Sorento Prime на фоне Mazda CX-9 был идеален в плане покорения бездорожья. С отключенными системами стабилизации и заблокированным межосевым дифференциалом он усердно пахал в поле столь долго, сколько это было нужно, причем было видно, что страда дается ему играючи. Кто-то скажет, что глупо загонять кроссоверы на снежную целину, мол, они к этому совсем не приспособлены, их удел асфальт да проселочные дороги. Однако наверняка каждый, кто покупает автомобиль такого класса, да еще и с полным приводом, надеется, что в случае чего на нем легко можно будет пробиться по запорошенной снегом дороге к даче или же просто выехать на природу, заехав чуть дальше, чем это можно сделать на легковой машине. Вот мы и смоделировали такую ситуацию. И теперь со всей уверенностью можем заявить, что в случае чего на этих кроссоверах можно преодолеть снежную целину. Правда, на Mazda CX-9 это надо делать с определенной осторожностью и всегда быть готовым к тому, что этот кроссовер из полноприводного может превратиться в переднеприводной, а вернется к нему былой статус лишь после того как он отдохнет. А точнее говоря, остынет перегретая муфта.

Что ж, коли так, вынужденную остановку используем для того, чтобы поближе рассмотреть автомобили. Что ни говори, а CX-9 выглядит эффектно. Динамичная, струящаяся, обласканная ветром — пожалуй, такими эпитетами можно описать ее образ. Но самая большая заслуга дизайнеров в том, что они умудрились сделать довольно большой автомобиль маленьким. То есть он не воспринимается со стороны как семиместный кроссовер. Нет в Mazda CX-9 той брутальности и тяжести, с которой в большинстве случаев мы привыкли ассоциировать статусные автомобили. Kia Sorento Prime в этом плане полная противоположность. Одного взгляда на него достаточно, чтобы понять: насколько этот автомобиль велик, настолько и солиден. Мощные бампер и облицовка радиатора, куча головной оптики, задние фонари размером с дипломат. Все это дополняет образ и придает ему пущей основательности.

Не менее солиден Sorento Prime и внутри. Здесь широко, просторно и светло благодаря панорамной крыше. Впрочем, кайф от этой опции все же в полной мере получают пассажиры второго и третьего ряда — вид неба существенно дополняет их мироощущение. Но водитель и передний пассажир

СРАВНЕНИЕ KIA SORENTO PRIME ПРОТИВ MAZDA CX-9

KIA SORENTO PRIME 2 699 900 ₽

1 Дизайн интерьера не конек Sorento Prime, но в салоне удобно и комфортно.
2 Круговой обзор – очень полезная опция для кроссовера.
3 Большому автомобилю – большой щиток приборов.
4 С кормы автомобиль больше похож не на кроссовер, а на минивэн.
5 Рядом с рычагом АКП есть несколько кнопок, отвечающих за работу трансмиссии.

тоже не обделены — им доступен круговой обзор. Выведя картинку с четырех широкоугольных камер на дисплей мультимедиа, можно достаточно точно определить свое «место в жизни». Помимо этого можно выводить изображение с каждой камеры по отдельности. Удивительно только то, что с камер, находящихся в нижней части наружных зеркал, в большей степени видно заднее, а не переднее колесо. При преодолении препятствий водителя обычно в большей степени интересует, куда попадут управляемые колеса, к примеру, при наезде на бордюр. Тем не менее парковаться с таким обзором одно удовольствие. А если самому руль крутить в тягость, то парковку и вовсе можно доверить электронике, функция автоматической парковки в автомобиле есть. Тут нужно заметить, что у Mazda CX-9 ни автопарковки, ни кругового обзора нет. Зато она может похвастать проекционным экраном на лобовом стекле и полноценным блоком управления климатом на втором ряду сидений. Хотя, если честно, круговой обзор и помощник парковки куда полезнее с практической точки зрения.

А еще с практической точки зрения складывать третий и второй ряд удобнее в Kia. Это можно делать, не отходя от багажника: все нужные тесемки и ручки находятся здесь. Потянул за одни — упали спинки третьего ряда, потянул за другие — самостоятельно сложились спинки второго. В CX-9, для того чтобы сложить второй ряд, придется перемещаться к дверям и уж после этого тянуть за соответствующие ручки на сиденьях. Пол после таких манипуляций получается ровным у обоих автомобилей, а объемы багажников примерно схожи по кубатуре. Естественно, мы попробовали, насколько удобно

забираться на третий ряд сидений в этих автомобилях и как долго там сможет находиться взрослый человек. Забираться однозначно было удобнее в Mazda, проем, высвобождаемый при сдвиге сидений второго ряда, здесь шире, зато места больше в Kia Sorento Prime. Для того чтобы освободить хоть сколько-нибудь пространства для ног пассажиру третьего ряда, в Mazda CX-9 приходилось сдвигать вперед сиденья второго ряда, да так, что и там места для ног оставалось не много. Что на самом деле странно, ведь по существу Mazda CX-9 крупнее своего оппонента и в длину, и в ширину, да и колесная база у нее значительно больше. Да и когда садишься за руль CX-9, не покидает ощущение, что в Sorento Prime как-то попросторнее. Хотя, нужно отдать должное, выглядит интерьер CX-9 очень эффектно. Все такое ладное, аккуратное, изящное. Такой интерьер больше ассоциируется с интерьером спортивного автомобиля, нежели семиместного кроссовера. Что ж, Mazda всегда славилась своим подходом к дизайну и вниманием к деталям. Хотя и без эрго-

6

7

6 На втором ряду довольно комфортно. 7 На третьем терпимо. 8 Наличие блокировки межосевого дифференциала позволяет без опаски съезжать с дороги.

ВОЖДЕНИЕ
Несмотря на свой вес и габариты, демонстрирует хорошую динамику и управляемость.
9

САЛОН
Вместительный, радует продуманной эргономикой и качеством материалов.
9

КОМФОРТ
Качественная шумоизоляция, удобные сиденья и комфортная подвеска.
10

БЕЗОПАСНОСТЬ
Активная и пассивная безопасность соответствует уровню.
10

ЦЕНА
На фоне большого количества опций приемлема.
9

8

СРАВНЕНИЕ KIA SORENTO PRIME ПРОТИВ MAZDA CX-9

номических просчетов не обошлось. Так, к примеру, пользоваться настройками климатической системы, особенно когда селектор выбора режимов работы коробки передач находится в положении «P», не очень удобно — к некоторым кнопкам приходиться лезть, что называется, в обход. А все из-за того, что в угоду низкой панели приборов блок управления находится в самом низу, и его перекрывает рычаг.
А вот пользоваться мультимедиа очень удобно. Управлять ей и лазать по настройкам разных систем можно как посредством шайбы на бороде центральной консоли, так и непосредственно с монитора. Обычно если есть шайба, то монитор не активен. К тому же сам монитор довольно контрастный и хорошо читается даже при ярком солнце. Вот если бы он еще в панель приборов задвигался. Во всяком случае, выглядит он так, как только что появившийся из ее недр. Но искать кнопку, посредством которой он убирается обратно, тщетно.

Сегодня Mazda предлагает свой CX-9 только с одним 2,5-литровым, 231-сильным бензиновым двигателем с турбонагнетателем. Kia дает возможность выбора между двумя бензиновыми и дизельным моторами. В нашем случае автомобиль был с 2,2-литровым дизелем мощностью 200 л. с. Казалось бы, по своим характеристикам эти автомобили должны сильно разниться, однако, как показало сравнение, по динамическим показателям они оказались очень близки. Да и технические характеристики это подтвердили. Но при столь схожих максимальной скорости и времени разгона до сотни они все же отличаются друг от друга по управляемости. Когда едешь за рулем Kia Sorento Prime,

1 Такой щиток приборов больше подойдет спорткару.
2 За счет дизайна автомобиль даже в таких габаритах не выглядит массивным.
3 Интерьер слишком изящен для кроссовера, этим он и подкупает.
4 Настраивать климат в салоне не очень удобно.
5 Управлять мультимедиа можно как непосредственно с экрана, так и с блока возле подлокотника.

MAZDA CX-9 3 010 000 ₽

очень хорошо чувствуешь его вес — как в прямом, так и в переносном смысле. Есть в его повадках некая ленца, свойственная льву, неспешно бредущему по саванне. Но не дай бог вам его побеспокоить. Рванет в вашу сторону так, что ноги унести не успеете. Вот и Sorento Prime, до тех пор пока вы будете нежно поглаживать педаль акселератора или и вовсе умиротворенно двигаться к намеченной цели, опекаемые круиз-контролем, будет лишь лениво махать кисточкой на конце хвоста. Но стоит только топнуть по педали, как он тут же, огрызнувшись дизелем, рванет вперед. И хотя реакция на ваши действия будет чуть запоздалой, отнести это нужно, скорее, к законам физики, касающимся перемещения тел в пространстве, нежели к недостаткам автомобиля.

Mazda CX-9 в плане управляемости и динамики иная. Она всегда находится на взводе и готова к смене темпа движения или направления, причем уговаривать ее или раздражать не нужно. Впрочем, такая ее готовность к активным действиям несколько сказывается на комфорте. Подвеска, рассчитанная на ди-

6 На бездорожье CX-9 боец даже в случае отказа полного привода. 7 Сиденья второго ряда можно двигать. 8 И это не сильно сказывается на комфорте сидящих на третьем ряду.

ВОЖДЕНИЕ
Отменно себя ведет на асфальте, по плечу ей и внедорожные условия, хотя подготовлена она к ним слабо.
9

САЛОН
Салон кажется тесноватым, зато дизайн интерьера на высоте.
10

КОМФОРТ
Шумоизоляция на высоком уровне. Подвеска больше рассчитана на идеальные дороги.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
На уровне.
10

ЦЕНА
Довольно высока, учитывая всего два варианта комплектации.
8

СРАВНЕНИЕ KIA SORENTO PRIME ПРОТИВ MAZDA CX-9

БАНК ДАННЫХ

	KIA SORENTO PRIME	MAZDA CX-9
ГАБАРИТЫ, ВЕС		
Длина, мм	4800	5075
Ширина, мм	1890	1969
Высота, мм	1690	1747
Колесная база, мм	2780	2930
Клиренс, мм	185	220
Снаряженная масса, кг	2032	1926
Полная масса, кг	2620	2500
Объем багажника, л	1662/605/142	1640/810/230
Объем топливного бака, л	71	74
ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ		
Максимальная скорость, км/ч	203	210
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,4	8,6
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	7,3	12,7
загородный цикл	6,0	7,2
смешанный цикл	6,5	9,2
ТЕХНИКА		
Тип двигателя	дизельный, 4-цилиндровый	бензиновый, 4-цилиндровый
Рабочий объем, $см^3$	2199	2488
Мощность л.с. при $мин^{-1}$	200 при 3800	231 при 5000
Крутящий момент Нм при $мин^{-1}$	441 при 1750-2750	420 при 2000
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступ.	автоматическая, 8-ступ.
Привод	полный	полный
Передняя подвеска	независимая	независимая
Задняя подвеска	независимая	независимая
Тормоза (передние/задние)	дисковые/дисковые	дисковые/дисковые
Размер шин	235/60R18	255/50R20
ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*		
Транспортный налог, ₽	10 000	17 325
ТО-1/ТО-2, ₽	12 000 / 16 000	12 000 / 16 000
ОСАГО, ₽	17 781	17 781
Каско, ₽	136 000	203 000

* Транспортный налог в Москве. ТО-1/ТО-2 – по данным дилера. Каско и ОСАГО – из расчета 1 водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.

Дорожный просвет заметно больше у CX-9.

Более тяжелый Kia Sorento Prime практически **не уступает** Mazda CX-9 **в динамике.**

Момент выше у дизельного Kia Sorento Prime, хотя бензиновая Mazda CX-9 не сильно уступает ему по этому показателю.

	Kia Sorento Prime	Mazda CX-9
Вождение	9	9
Салон	9	10
Комфорт	10	9
Безопасность	10	10
Цена	9	8
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	9,4	9,2

1 Спинки сидений у Sorento Prime раскладываются из багажника. 2 У CX-9 для этого придется походить вокруг машины.

намичную езду, как известно, не всегда комфортна в обычных условиях. А если еще и колеса обуты в 20-дюймовую низкопрофильную резину, то вообще караул. Однако, нужно отдать должное конструкторам, автомобиль все же довольно комфортен даже на проселке, и то, что его уровень комфорта чуть ниже, заметно лишь на фоне оппонента.

Так что же предпочесть? А это смотря что вам больше по душе. Если вам важно, как выглядит транспортное средство и какое впечатление оно производит на окружающих, то, без сомнения, выбор падает на Mazda CX-9, к тому же она чуть проворнее на асфальте. Но если вам нужен большой кроссовер с неплохими возможностями на бездорожье, мы бы рекомендовали присмотреться к Kia Sorento Prime. Тем более что и ценник на него более гуманный, и выбор двигателей и комплектаций побольше. ▢

АВТОМОБИЛИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ КОМПАНИЯМИ: KIA SORENTO PRIME – «МАКСИМУМ KIA»; MAZDA CX-9 – «РОЛЬФ ЛАХТА».

НАШ ВЕРДИКТ

ОБНОВЛЕННЫЙ KIA SORENTO PRIME, КОНЕЧНО ЖЕ, СТАЛ ИНТЕРЕСНЕЕ, И ЕГО ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СТАЛИ ЛУЧШЕ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ЭТО ЛИШЬ ОБНОВЛЕНИЕ ПРЕДЫДУЩЕЙ МОДЕЛИ, В ТО ВРЕМЯ КАК MAZDA CX-9 – ПОЛНОСТЬЮ НОВАЯ МОДЕЛЬ. И ЭТОТ ФАКТ, ВОЗМОЖНО, ДЛЯ КОГО-ТО СТАНЕТ РЕШАЮЩИМ ПРИ ВЫБОРЕ.

НАУКА БЫТЬ ЛИДЕРОМ

АРХИВЫ – ВЕЩЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНАЯ, А ХРАНЯЩИЕСЯ В НИХ МАТЕРИАЛЫ ПОДЧАС МОГУТ БЫТЬ СИМВОЛАМИ СТОЛЕТИЯ. ВОТ НА ВЫЦВЕТШЕМ ФОТО ГЕНРИ ФОРД И ХАРВИ ФАЙРСТОУН. А ВОТ ЕЩЕ ОДНА ФОТОГРАФИЯ, НА КОТОРОЙ ВМЕСТЕ С ГЕНРИ И ХАРВИ ПОЗИРУЕТ ТОМАС ЭДИСОН. ПОИСТИНЕ ВЕЛИКИЕ ЛЮДИ, СИМВОЛИЗИРУЮЩИЕ ВЕК ОТКРЫТИЙ И СВЕРШЕНИЙ ▢ **СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ**

1 Символы века: Генри Форд, Томас Эдисон, Джон Берроуз и Харви Файрстоун.
2 Победа Рэя Харруна и Firesrone в первой гонке Indy 500.
3 Герои «Формулы-1» Джим Кларк и Грэм Хилл.

НО ВСЕМУ ДОЛЖНО БЫТЬ НАЧАЛО, И ОТПРАВНОЙ точкой для Харви Файрстоуна стал 1900 год. Именно тогда в американском штате Огайо была основана Firestone & Rubber Company, под знаменами которой два года спустя был открыт завод по производству шин со штатом в 12 человек. Уже в то время сомневаться в развитии автомобилестроения не приходилось, но и тогда, в пору бурного развития техники, правильно выстроенная бизнес-модель имела значение. И я не случайно выше упомянул о дружбе Файрстоуна и Форда: шины Firestone с нового завода шли на комплектацию автомобилей Ford T. Был ли Харви Файрстоун идеалистом? Вряд ли, но один из его афоризмов звучит так: «Полагаю, что истиной мерой успеха является свершение. Оно определенно более глубокий источник удовлетворения, чем деньги. Те, кто ничего не совершил, немного получили от этой жизни». А если вернуться к той самой бизнес-модели, то выпуску продукции должна сопутствовать реклама. И когда в 1911 году директор филиала компании в Индианаполисе предложил Харви Файрстоуну представить свои шины в первых автогонках на дистанцию в 500 миль, проводившихся на новом треке, тот без колебаний согласился. Так Файрстоун стал соавтором победы в первой гонке «500 миль Индианаполиса», которую одержал Рэй Харрун на автомобиле Marmon. И здесь необходимо сказать о том, какими качествами должны были обладать шины: Рэй прошел дистанцию в 805 км по треку с покрытием из кирпича со средней скоростью 120 км/ч. Разумеется, в ходе гонки проводилась замена шин, но спустя девять лет Гастон Шевроле сумел преодолеть всю дистанцию на одном комплекте. И это были шины Firestone. К слову, подобное удалось повторить лишь спустя 41 сезон гонок Indy 500. И снова на «Файрстоуне». В 1948 году компания Firestone отпраздновала 25-ю подряд победу в Indy 500, а в 1997-м – юбилейный, 50-й успех на «Старой кирпичнице», треке в Индианаполисе. «Книгу рекордов» Firestone в американских гонках можно писать и дальше, но уж слишком большой она будет. И, кстати, не везде корректной: дело в том, что в определенные периоды времени компания Firestone была эксклюзивным поставщиком шин как для гонки Indy 500, так и для чемпионата IndyCar (нынешний контракт действует до 2018 года). Всего же на шинах Firestone в гонках Indy 500 было одержано более 2/3 всех побед. Таким образом, рекламная кампания, задуманная Харви Файрстоуном более 100 лет назад, имела не только успех, но и развитие. Но Харви не зря говорил и о необходимости свершений: если в первых гонках использовались исключительно «гражданские» шины, то вскоре появились варианты, подготовленные специально для гонок. Но при этом Харви Файрстоун всегда говорил, что гоночные шины создаются не только для побед в соревнованиях, но и для того, чтобы в самое ближайшее время перенести использованные в них технологии на шины пассажирские. Об этом же сегодня говорят и специалисты подразделения Firestone Racing.

На американском рынке шин компания Firestone быстро заняла лидирующие позиции, но в сфере ее интересов был и европейский рынок, а значит, и необходимость участия в самых престижных автогонках – чемпионате мира в классе автомобилей «Формула-1». С 1950 года, когда этот чемпионат стартовал, и до 1960-го гонка Indy 500 была его американским этапом, поэтому априори здесь все победы были одержаны на шинах Firestone. Но уже в 1966 году пилот Ferrari Лудовико Скарфиотти приносит Firestone победу на Гран-при Италии, на Гран-при США за рулем Lotus BRM побеждает Джим Кларк, а в Мексике самым быстрым становится Джон Сертис на Cooper Maserati. На следующий год пилоты, выступавшие на шинах Firestone, одержали победы на шести этапах чемпионата мира, а в 1968 году Грэм Хилл завоевывает титул чемпиона мира в зачете пилотов, а команда Lotus побеждает в Кубке конструкторов. В 1970-м победу в чемпионате мира одерживает Йохен Риндт, а Lotus вновь становится лучшим в Кубке конструкторов. А в 1972 году компания Firestone вновь празднует успех в «Формуле-1»: одержаны победы на семи этапах, Эмерсон Фиттипальди становится чемпионом мира, а Lotus в очередной раз становится обладателем Кубка конструкторов. Всего же за годы участия компании в «Формуле-1» на шинах Firestone было одержано 49 побед на этапах чемпионата мира.

Сегодня бренд Firestone входит в состав корпорации Bridgestone, которая так же, как в свое время Харви Файрстоун, старается быть на пике современных технологий, а в своих имиджевых проектах широко использует достижения в спорте, которые, в свою очередь, являются отличной лабораторией для создания «гражданских» продуктов самого высокого качества. И, как мне кажется, в корпорации Bridgestone полностью согласны со словами Харви Файрстоуна о том, что истиной мерой успеха является свершение. ▢

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

ЗНАКОМСТВО JAGUAR I-PACE

ВЫЗОВ ЭЛЕКТРИКА

JAGUAR I-PACE ЦЕНА: НЕ ОПРЕДЕЛЕНА **В ПРОДАЖЕ:** С 2018 Г.

МЫ ПОЛУЧИЛИ УНИКАЛЬНУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАТЬ ПРЕДСЕРИЙНЫЕ JAGUAR I-PACE ЗА ДЕНЬ ДО МИРОВОЙ ПРЕМЬЕРЫ МОДЕЛИ! И ХОТЯ САМ ТЕСТОВЫЙ «ПОЛИГОН», РАСПОЛОЖЕННЫЙ НЕПОДАЛЕКУ ОТ ЖЕНЕВСКОГО АВТОСАЛОНА, БЫЛ РАЗМЕРОМ С ХОККЕЙНУЮ ПЛОЩАДКУ, А ЗА РУЛЕМ УДАЛОСЬ ПРОВЕСТИ ЛИШЬ НЕСКОЛЬКО МИНУТ, ВПЕЧАТЛЕНИЙ ОКАЗАЛОСЬ ВЫШЕ КРЫШИ ▢ МАКСИМ ФЕДОРОВ ▢ ФОТО JAGUAR

ДО НАС НЕКОТОРЫМ ЖУРНАлистам удалось прокатиться на закамуфлированном прототипе электрокара. Но такой тест — это как обед в ресторане вслепую: ощущения яркие, но все равно ничего непонятно. Мы же могли почувствовать то же, что и будущие владельцы электрического Jaguar, который до конца года должен появиться в России. Первое, на что обращаешь внимание, усаживаясь в I-Pace, — какой же у него высокий пол! Забираешься на водительское кресло, словно в рамный внедорожник: из-за расположенных под днищем аккумуляторов LG, обеспечивающих запас хода до 480 км (в реальности он, конечно же, будет меньше), уровень пола салона находится непривычно далеко от земли. Но, несмотря на высокий пол и приземистый кузов, в машине ни капельки не тесно!

С места водителя I-Pace напоминает экранно-сенсорный Range Rover Velar, завернутый в фирменную «ягуаровскую» упаковку. Над головой — огромный стеклянный потолок без перемычек: наверное, не ошибусь, если скажу, что таких больших панорамных крыш не предлагает ни один автопроизводитель. Если же пересесть назад, то оказываешься в Jaguar XJ — здесь невероятно много места для ног! Если учесть, что в длину электрический «Ягуар» не выбивается за рамки Гольф-класса, это просто поражает. А добиться такого простора сзади удалось благодаря тому, что оси машины разнесены друг от друга почти на 3 метра.

9

JAGUAR I-PACE 400 EV

Габариты	4682x2011x1565 мм
База	2990 мм
Снаряженная масса	2208 кг
Полная масса	2670 кг
Клиренс	142 мм
Объем багажника	638/1453 л
Емкость аккумуляторов	90 кВт·ч
Двигатель	электрический, синхронный, 400 л.с., 696 Нм (суммарно)
Трансмиссия	бесступенчатая, привод полный
Размер шин	255/40R22
Динамика	200 км/ч; 4,8 с до 100 км/ч
Запас хода	480 км

1

1 Проходимость кроссовера, комфорт лимузина и динамика спорткара – все это Jaguar I-Pace. 2 3 Внутри и снаружи серийный I-Pace практически не отличается от концепта двухлетней давности. 4 Задний ряд впечатляет простором.

ГДЕ У НЕГО КНОПКА?

В бардачке тестового Jaguar I-Pace я обнаружил большую красную кнопку. Как оказалось, она предназначена для выключения и быстрой перезагрузки «мозгов» машины. В товарных экземплярах ее, конечно же, не будет: здесь все электронные системы электромобиля должны будут работать безупречно. Что позволяет делать такие заявления, и что скрывается под алюминиевой оболочкой I-Pace – читайте в разделе «Гараж».

ПОДРОБНЕЕ НА СТРАНИЦЕ 78

Не успев освоиться за рулем, получаю команду выезжать на площадку, утыканную конусами с GPS-маяками и разноцветными «мигалками». Парные конусы образуют «ворота», которые нужно проехать максимально быстро, точно (смещение от центра «пенализируется») и по наиболее короткой траектории. Жму на газ и на всех парах устремляюсь в створ, мигающий зеленым. Ускоряется I-Pace невероятно быстро: от перегрузок машина приседает на заднюю ось, заметно задирая «нос». Среди «Ягуаров» быстрее только самый «злой» 575-сильный F-Type. Хотя мощи у «электрички» меньше — два мотора выдают «всего» 400 л. с., а разница в массе составляет семь центнеров (!), причем не в пользу I-Pace, — внушительный крутящий момент, доступный сразу после нажатия на акселератор, позволяет творить чудеса.

Подлетая к «зеленым воротам», краем глаза вижу синие огни — эти конусы будут следующими. Удар по тормозам, поворот руля, и под стрекот ABS тяжелую машину предательски сносит в сторону. Если бы организаторы теста знали, что в начале марта в Женеве еще будет лежать снег, а температура окажется лишь немного выше нуля, они бы не стали обувать электрокары в летнюю резину, при таких условиях фактически потерявшую свои сцепные свойства. Ну, а я, если бы не челлендж, активировал бы рекуперацию энергии: за счет переключения электромоторов в режим генераторов машина под сброс газа замедляется с ускорением 0,2 g — можно ехать почти не касаясь педали тормоза.

Помните, еще в советские годы были аттракционы с электрическими автомобилями? Эти несколько минут метаний по площадке я радовался, как в детстве, когда приходил покататься на такие аттракционы. Хотя со стороны «гонка» между конусами не выглядела столь эффектно, как за рулем. Ведь ускоряется I-Pace практически бесшумно — тот же F-Type огласил бы округу раскатистым рыком, а здесь только в салоне можно услышать «троллейбусный» гул. Производителю стоит всерьез задуматься над синтезатором звуков: нажал на тачскрин, и вот ты уже едешь на гоночном D-Type Стирлинга Мосса, нажал еще раз — и ты за рулем формульного болида Jaguar R1…

Но сейчас компании Jaguar Land Rover предстоит решать более приземленные задачи. Например, как сделать цену I-Pace в России такой, чтобы на него был спрос. Ведь наше правительство, похоже, делает все, чтобы «задушить» электромобили: нулевая пошлина на ввоз отменена (а это еще минимум полмиллиона рублей к цене машины), никаких дополнительных федеральных льгот, транспортный налог до сих пор считается по «лошадям», а не по экологичности машины, как в остальном цивилизованном мире. Да и сеть станций быстрой зарядки по стране фактически не развивается: о чем говорить, если даже в Москве их можно пересчитать по пальцам! Впрочем, состоятельных любителей передовых технологий это все равно не остановит. Электрический Jaguar — это как минимум интересно, почему не попробовать? ▢

ВОЖДЕНИЕ
Невероятный драйв на асфальте, а с «пневмой» можно еще и по бездорожью ездить.
9

САЛОН
Самый крутой среди всех «Ягуаров». В отделке никакого вторсырья – только кожа и металл.
9

КОМФОРТ
Машина тихая, сзади очень много места. Есть нормальный багажник!
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Ожидаемо высока. Но что насчет автопилота?
9

ЦЕНА
В российском офисе видят «комфортным» для своих клиентов порог в 5 млн р.
0

МИНИ-ТЕСТ AUDI Q7 INDIVIDUAL

AUDI Q7 INDIVIDUAL 8 152 141 ₽

+ ПОЛНОУПРАВЛЯЕМОЕ ШАССИ, НЕВЕРОЯТНО ЯРКАЯ И БОГАТАЯ ОТДЕЛКА.

– НЕ САМЫЙ ПРОСТОРНЫЙ ТРЕТИЙ РЯД, ОТСУТСТВИЕ ЗАПАСНОГО КОЛЕСА.

Габариты	5052x1968x1740 мм
Двигатель	дизельный, 6-цилиндровый, 2967 см³, 249/2910-4500 л.с./мин⁻¹, 600/1500-2910 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автомат, 8-ступ., привод полный
Динамика	225 км/ч; 6,9 с до 100 км/ч
Расход топлива	6,3 л/100 км в смеш. цикле
Конкуренты	Bentley Bentayga, Porsche Cayenne

9

БЛАГОДАРЯ ПРОГРАММЕ AUDI INDIVIDUAL НА БАЗЕ ОБЫЧНОГО, КАЗАЛОСЬ БЫ, AUDI Q7 ВПОЛНЕ МОЖНО «СОБРАТЬ» АВТОМОБИЛЬ, СОПОСТАВИМЫЙ ПО УРОВНЮ КОМФОРТА И ИМПОЗАНТНОСТИ С BENTLEY BENTAYGA, ТОЛЬКО В ДВА РАЗА ДЕШЕВЛЕ…

▢ ВЛАДИМИР МАККАВЕЕВ ▢ ФОТО ИВАНА АГУРЕЕВА

За счет изменения угла поворота задних колес опциональное полноуправляемое шасси повышает стабильность в поворотах и уменьшает радиус поворота. На малых скоростях управляемая задняя подвеска для большей маневренности «подруливает» в направлении, противоположном направлению поворота передних колес, а на более высоких скоростях – в том же направлении, что и передние, повышая таким образом курсовую устойчивость.

Алюминиевые шильдики Audi exclusive на дверях – единственное прямое напоминание об индивидуальном исполнении Q7. Впрочем, при взгляде на него это и так ясно…

Топовая акустическая система Bang & Olufsen Advanced с 23-канальным усилителем мощностью более 1920 Вт и системой компенсации дорожных шумов обладает эффектом объемного 3D-звука.

Селектор и манжета рычага КП отделаны красной кожей в цвет верхней панели. Несмотря на смешение цветов и материалов, зона между кокпитами выглядит весьма изысканно.

Уникальный цвет Audi exclusive Amber mica – явная отсылка в сторону конкуренции с Bentley Bentayga. В этой роскошной «пробританской» золотистой ливрее Q7 выглядит невероятно богато.

Настраиваемая пневмоподвеска с бесступенчатой электронной регулировкой жесткости амортизаторов позволяет изменять клиренс автомобиля прямо на ходу.

Один из множества вариантов эксклюзивной отделки салона Audi exclusive: кожа Valcona в сочетании «классического красного» и «бежевой пудры» со вставками из «палубного паркета» выглядит немного вычурно, но роскошно. Верхняя часть панели приборов и дверей отделана кожей, двойные солнцезащитные козырьки и потолок обшиты алькантарой.

Второй ряд сидений от заднего «дивана» стандартного Audi Q7 отличает разве что эксклюзивный цвет «бежевая пудра», в остальном особых изменений они не претерпели.

Запасного колеса, как и домкрата, в 7-местной версии Audi Q7 нет. В крошечном подполе их замещает комплект для ремонта шин, герметик и компрессор.

Спинки сидений третьего ряда с креплениями ISOFIX и Top Tether для низкорослых пассажиров складываются одним нажатием кнопки – посредством электропривода.

ВОЖДЕНИЕ
Полноуправляемое шасси существенно повышает стабильность в поворотах, а пневмоподвеска позволяет превращать Q7 в полноценный внедорожник.
9

САЛОН
Максимально эргономичный и импозантный; возможно, даже немного чересчур.
9

КОМФОРТ
Во многом зависит от выбора настроек подвески. В комфортном режиме – почти на уровне лимузина.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Опциональная система Audi Pre sense city распознает автомобили и пешеходов на скорости до 85 км/ч.
9

ЦЕНА
В топе почти в два раза дешевле Bentley Bentayga.
9

MITSUBISHI ASX ОТ 1 099 000 ₽

+ ПОСВЕЖЕВШИЙ ВНЕШНИЙ ВИД, ЯПОНСКАЯ СБОРКА.

– ВЫСОКАЯ ЦЕНА.

Габариты	4365x1810x1640 мм
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1590 см³, 117/6100 л.с./мин⁻¹, 154/4000 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	мех., 5-ступ., привод передний
Динамика	183 км/ч; 11,4 с до 100 км/ч
Расход топлива	6,1 л/100 км в смеш. цикле
Конкуренты	Kia Soul, Nissan Juke, Suzuki SX4

7,8

НЕ ТАК ДАВНО ПОСЛЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОГО ОТСУТСТВИЯ НА НАШ РЫНОК ВЕРНУЛСЯ MITSUBISHI ASX. ЭТО УЖЕ ТРЕТИЙ ПО СЧЕТУ ФЕЙСЛИФТ МОДЕЛИ, КОТОРАЯ ВПЕРВЫЕ БЫЛА ПРЕДСТАВЛЕНА ПУБЛИКЕ АЖ В 2010 ГОДУ. РАЗБИРАЕМСЯ В ДЕТАЛЯХ «ПОДТЯЖКИ».

▢ ОЛЕГ КАЛАУШИН ▢ ФОТО ИГОРЯ КУЗНЕЦОВА

На наш рынок Mitsubishi ASX поставляется из Японии, что, несомненно, тешит самолюбие тех, кто привык к настоящему японскому качеству, но в то же время это существенным образом сказывается на цене автомобиля. Так, базовая комплектация с 1,6-литровым двигателем, механической 5-ступенчатой коробкой и передним приводом обойдется в 1 099 000 р., что, с учетом выгод от скидок и государственных программ, вполне сопоставимо по цене с Mitsubishi Outlander – куда более крупным кроссовером. Тем не менее спрос на модель, хоть и небольшой, но все же есть. Сейчас ASX представлен на рынке в пяти фиксированных комплектациях, три из которых подразумевают вышеупомянутые двигатель, коробку и трансмиссию, а еще две оснащаются 2,0-литровым, 150-сильным мотором, вариатором и полным приводом.

Несомненно, первое, на что обращаешь внимание, когда рассматриваешь автомобиль, – это «подтянутая» до общего корпоративного стиля передняя часть. Х-образное оформление производит определенный эффект, сделав ASX если не взрослее, то старше точно.

Наружные зеркала, по сравнению с предыдущей моделью, стали чуть больше. В топовой комплектации Instyle в них интегрированы повторители указателя поворотов, плюс механизм складывания у них электрический.

Иной дизайн литых дисков подчеркивает общую агрессивную стилистику экстерьера. Кстати, «литье» в качестве запаски присутствует только на комплектациях с 2.0-литровым двигателем, в остальных комплектациях запаска стальная.

▶ Задние фонари ночью и в сумерках стали выразительнее за счет светодиодов. Впрочем, LED-технологии коснулись лишь габаритных огней.

▼ Арки колес у новинки имеют практичную пластиковую оторочку, защищающую отбортовку крыла от повреждений летящими из-под колес камнями и песком. Смотрится неплохо.

▲ Новое рулевое колесо перекочевало на ASX со старших моделей. В не самой богатой комплектации на него выведено лишь управление аудиосистемой, в максимальной же добавляется возможность управления круиз-контролем.

▲ Внешне интерьер практически такой же, как у предыдущей модели, и только пообщавшись с автомобилем, понимаешь, что качество материалов стало намного выше.

ВОЖДЕНИЕ
Ждать от автомобиля со 117-сильным мотором умопомрачительной динамики не приходится, но с механической коробкой передач ездить быстро все же получается.
8

САЛОН
Просторен ровно настолько, насколько это возможно сделать в таких габаритах. Радуют новые качественные отделочные материалы.
8

КОМФОРТ
Улучшенная шумоизоляция сказалась на акустическом комфорте.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
Типовой набор систем безопасности малоразмерного кроссовера.
8

ЦЕНА
Пожалуй, это единственный показатель, который может отпугнуть часть клиентов и заставит их обратить взоры на конкурентов.
7

АВТОМОБИЛЬ ПРЕДОСТАВЛЕН НА ТЕСТ АВТОСАЛОНОМ «МИТСУБИСИ МАКСИМУМ».

▲ Новый, контрастный щиток приборов с цветным дисплеем – особенность интерьера новинки, вот только доступен он не во всех комплектациях.

▲ Светодиодные ходовые огни предусмотрены только в автомобиле в максимальной комплектации и располагаются они близ противотуманных фар. В нашем случае они отсутствуют, а обозначает автомобиль на дороге в светлое время суток ближний свет.

▲ Как и прежде, багажник довольно вместителен для автомобиля такого класса, его объем 384 литра. Приятно и то, что при сложенных спинках сидений второго ряда пол получается практически ровным, а это большое подспорье при перевозке крупногабаритных предметов.

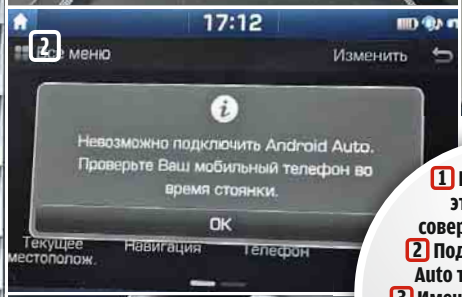
ЭТО КАК ПОСМОТРЕТЬ...

HYUNDAI SOLARIS ЦЕНА: 1 045 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2017 Г.

В КОНЦЕ ДЕКАБРЯ 2017 ГОДА В РЕДАКЦИЮ НА ДОЛГОВРЕМЕННЫЙ ТЕСТ ПРИШЕЛ HYUNDAI SOLARIS. О ДОСТОИНСТВАХ И НЕДОСТАТКАХ, КОТОРЫЕ УДАЛОСЬ ВЫЯВИТЬ ЗА ТРИ МЕСЯЦА ПОЛЬЗОВАНИЯ ЭТИМ АВТОМОБИЛЕМ, ДАЛЕЕ И ПОЙДЕТ РЕЧЬ ▢ **ОЛЕГ КАЛАУШИН** ▢ **ФОТО ИГОРЯ КУЗНЕЦОВА**

«SOLARIS В КОМПЛЕКТАЦИИ Prestige + Safety + Style, с 1,6-литровым мотором и автоматической коробкой передач в цвете Marina Blue. Да это же не машина, а мечта!» — резюмировал мой сосед по парковке, как мантру повторив комплектацию, озвученную мною ранее. Что ж, согласен, далеко не каждый может себе позволить такой «бюджетник», но сейчас, по прошествии трех месяцев эксплуатации, я могу точно сказать, что не все безупречно в этом автомобиле за 1 045 900 рублей.

Однако же начнем с хорошего. Итак, за то время, что автомобиль провел в редакции, он накатал порядка 5000 км, причем примерно треть из этих километров пришлись на загородные шоссе и магистрали. Именно на них в полной мере проявились динамические



1 На наш взгляд, эта настройка совершенно лишняя. 2 Подключить Android Auto так и не удалось. 3 Именно в этом месте пассажирский дворник меняет направление движения, оставляя развод прямо перед глазами водителя.

характеристики Solaris. Запаса тяги 123-сильного мотора хватало даже при обгонах на скорости свыше 100 км/ч, а если что-то шло не так, достаточно было «продавить» педаль газа, и электроника, перекинув передачу с шестой на четвертую, позволяла автомобилю, чуть призадумавшись, рвануть вперед с большим энтузиазмом. В не меньшей мере удалось насладиться и управляемостью. Эта возможность представилась на карельских серпантинах. Как известно, дороги там могут петлять, словно нить из клубка, которым заигрался котенок. Дорогу Solaris действительно держит очень хорошо. Присутствует легкая недостаточная поворачиваемость, но для седана это даже плюс. Так что если правильно орудовать педалью акселератора и рулем, повороты можно проходить динамично и даже ярко. Тем же, кто перемещается в пространстве в режиме «тещин контроль», стоит попросту умерить свой пыл: если и будет допущена ошибка, ее корректно подправит система стабилизации.

Кстати, именно в Карелии удалось в полной мере ощутить такую полезную опцию, как электроподогрев рулевого колеса и лобового стекла. Первый позволяет без перчаток совершенно спокойно браться за руль спустя 3–5 минут, когда салон еще не прогрелся, а второй существенно экономит время при удалении наледи с лобового стекла. При температуре ниже –10 °С полностью он лед не растопит, но позволит срезать его скребком за один проход. И, конечно же, обрадовало, что после длительной, более двух суток, стоянки на морозе в –25 градусов Solaris завелся, как говорится, с полпинка.

Вместе с тем командировка в Карелию выявила и негативные моменты. Обильно политая реагентами трасса от границы с Карелией до Санкт-Петербурга практически лишила водителя бокового обзора. Передние боковые стекла закидываются грязью очень охотно, причем большая часть загрязнений откладывается именно в районе зеркал. Не все однозначно при таких условиях и с лобовым стеклом. Дело в том, что направление хода правого дворника меняется аккурат напротив глаз водителя, и, увы, при обратном ходе часть грязи не удается удалить даже идущему обратно левому дворнику. В итоге в этом месте все время присутствует грязное пятно. Спасает положение жидкость из бачка омывателя, но прыскать после каждого прохода дворниками, чтобы домыть стекло, уж очень расточительно.

Удивило и то, что в столь дорогом автомобиле отсутствует круиз-контроль. И это в то время, когда на дорогах уже вовсю появляются беспилотники… По слухам, с этого года столь востребованную систему все-таки внедрят в Solaris в виде опции, а тем, кто приобрел машину раньше, предложат доработать ее установочным комплектом. Что ж, лучше позже, чем никогда. Неплохо было бы еще сделать и так, чтобы в темное время суток на водительской двери подсвечивался не только блок кнопок стеклоподъемников, но и кнопки, отвечающие за регулировку зеркал и блокировку дверей. Кстати, понравилось, что автоматическую блокировку дверей можно настроить по своему усмотрению: при начале движения или, например, при переводе селектора АКП.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ HYUNDAI SOLARIS

1 В Карелии Solaris чувствовал себя замечательно.
2 В слякоть дорожная грязь в основном локализуется в районе зеркал заднего вида.
3 Регулируемый по вылету подлокотник удобен.
4 Запотевание фар в этом месте не критично, но неприятно эстетически.

Настроить под себя в Solaris можно многое, даже то, сколько раз будет вспыхивать указатель поворотов при легком нажатии на подрулевой переключатель: 3, 5 или 7 раз. Вот только для чего это нужно, непонятно. Не поняли мы и то, как сконнектить смартфон с головным устройством, чтобы наконец заработал Android Auto. Как ни пытались, какими только шнурами какие только телефоны ни подключали, все было тщетно. Впрочем, если честно, не очень-то и хотелось. Android Auto еще далек от того функционала, который рассчитываешь получить (и это проблема не Hyundai), да к тому же каждый раз цеплять телефон к машине шнурком… То ли дело Bluetooth: настроил сопряжение один раз и потом, не вынимая смартфон из кармана, пользуешься всем благами этого соединения. И вот к этой самой беспроводной связи претензий не было никаких. Смартфон подхватывался головным устройством моментально, громкая связь работала отлично, да и штатная навигация, получая доступ в интернет посредством Wi-Fi, раздаваемого смартфоном, показывала пробки в реальном времени.

Неплохо в реальном времени работает и камера заднего вида. Картинка с нее четкая даже в ночное время, а подсказки траектории существенно облегчают маневрирование в стесненных условиях. Камеру дублирует еще и парктроник, поэтому попасть в нелепую ситуацию с такими помощниками при движении задним ходом практически невозможно.

За то время, что автомобиль находился у нас, он ни разу не подвел. Поломок или отказов не было. Сверчки тоже не появились. Да и материально эксплуатация не легла на нас тяжким бременем — средний расход топлива за все время длительного теста не поднялся выше 9,5 л, к тому же Solaris легко усваивает 92-й бензин, цена которого пока еще не очень больно кусается. Что же касается цены самого автомобиля, то сейчас, как известно, принято жаловаться не на большие цены, а на маленькие зарплаты. А если так, то у Hyundai Solaris с ценой все в порядке. ▢

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ	
Пробег автомобиля за время теста, км	5000
Средний расход топлива, л/100 км	9,5
Периодичность техобслуживания, км/мес.	15 000
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	8000 / 13 000
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	9609
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	65 000
Транспортный налог ₽/год	3075
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год, (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог) ₽/км	7,1

АФАЛАЗА -
комбинированный лекарственный препарат для лечения заболеваний простаты и восстановления сексуального здоровья мужчины.

Афалаза может способствовать:

- умеренному уменьшению объёма простаты
- улучшению мочеиспускания
- уменьшению болевого синдрома
- стабилизации потенции

Курсовой приём: 2 таблетки 2 раза в день от 4-х месяцев

тел.: +7(495)681-93-00

Рег.№ 006227/10 реклама

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ, ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

И ПУСТЬ АСФАЛЬТ ПОДОЖДЕТ

ЭНДУРО, ДА И ДРУГИЕ МОТОЦИКЛЫ, В РОССИИ ПОКУПАЮТ, В ОСНОВНОМ, Б/У, НО, КАК И С ДОРОЖНОЙ МОТОТЕХНИКОЙ, ДОЛЯ НОВЫХ АППАРАТОВ ПОСТЕПЕННО УВЕЛИЧИВАЕТСЯ. РАССКАЖЕМ О НОВЫХ И НАИБОЛЕЕ ИНТЕРЕСНЫХ МОДЕЛЯХ ОФФРОУД-МОТОЦИКЛОВ, ОФИЦИАЛЬНО ПРОДАЮЩИХСЯ В НАШЕЙ СТРАНЕ

НАТАЛЬЯ УМНОВА ▢ ФОТО ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

BSE

Китайская компания BSE продает у нас в основном питбайки (маленькие кроссовые мотоциклы с мотором небольшого объема и горизонтальным расположением ЦПГ; обзор питбайков читайте в одном из ближайших номеров «5 колеса»). Но есть у нее и модели, которые можно отнести к эндуро.

J1-250E и J2-250E одинаковы внешне и внутренне: оборудованы карбюраторным 4-тактным мотором с воздушным охлаждением мощностью 17 л. с. и отличаются только размерностью колес. J5-250E — более серьезная модель. Имеет мотор с водяным охлаждением мощностью уже 27 л. с.

1

2

HONDA

В этом японском концерне считают, что для России достаточно одной модели эндуро — CRF250X. Никаких вам культовых XR или хотя бы других кубатур… Ну, хоть что-то.

CRF250X — это «гражданская» версия кроссового CRF250R: чуть более мягкая, спокойная, «понимающая» — но только чуть. С электростартером и световыми приборами. 4-тактность и кубатура как бы намекают, что CRF250X можно брать в качестве первого эндуро-мотоцикла и ездить на нем вплоть до серьезного уровня: мощности и энерговооруженности у аппарата хватит для любых задач.

HUSQVARNA

Новые эндуро TE250i и 300i оборудованы двухтактным мотором с — внимание! — впрыском топлива. Консервативный мир оффроуд-мотоциклов сдался под натиском экологов. Но только выиграл от этого. Потому что теперь, сохранив свой 2-тактный характер, эти эндуро по удобству использования и езды приблизились к 4-тактным: расход топлива и количество вредных выбросов стали ниже, а тяга ровнее.

Полная линейка мотоциклов эндуро шведского производителя, представленная на нашем рынке, включает восемь 2-тактных и 4-тактных моделей с объемом двигателя от 125 до 700 см^3.

3

1 BSE J2-250E и J5-250E.
2 Honda CRF250X.
3 Husqvarna TE250i.
4 Kayo K6 250.

KAYO

Эти «китайцы», как и BSE, стали популярны у нас за счет своих питбайков. Но недавно в линейке Kayo появились и полноценные эндуро: K1 250, K6 250, T2 250 с двумя вариантами диаметра колес и T4 250 — все с «фамилией» Enduro. Эти 4-тактные карбюраторные модели мощностью 16 л. с., за исключением K6, отличаются друг от друга только размерностью колес, длиной базы (разница порядка 5–10 см), настройками подвески, объемом бензобака и, соответственно, весом.

K6 250 выделяется более мощным (26 л. с.) двигателем с водяным охлаждением и инжектором, более длинными базой и ходом подвесок. А также ценой — почти вдвое выше остальных моделей.

4

1 KTM Freeride 250 F.
2 KTM 250/300 EXC TPI.
3 Kawasaki KLX110.
4 Kawasaki KLX450R.
5 Sherco 450 SEF-R.
6 Sherco 125 SE-R.

KTM

В этом году австрийцы выпустили две интересные новинки. KTM 250 EXC TPI с двухтактным двигателем с системой впрыска топлива. Инженеры KTM избавили аппарат от недостатков 2-тактника и оснастили преимуществами 4-тактника: более ровная тяга в широком диапазоне оборотов, моментальные и в то же время плавные реакции на поворот ручки газа, сниженный расход топлива и масла, автоматическая коррекция топливной смеси, в зависимости от окружающих условий, и хорошие экологические показатели.

Новый 4-тактный KTM Freeride 250 F — последователь и замена культовым 2-тактной 250-ке и 4-тактной 350-ке, которые в свое время «основали» новый класс мотоциклов двойного назначение — Freeride, сочетающий универсальность и удовольствие от езды.

KTM Freeride 250 F, в зависимости от желаний и возможностей того, кто на нем сидит, может исполнять функцию классического эндуро, «прогулочного» эндуро (трейла) или их обоих вместе, а также быть первым мотоциклом для новичка или тренировочным аппаратом для профессионала.

Новинка получила легкий 4-тактный мотор объемом 250 «кубов» и переработанное и облегченное шасси, что позволило достичь оптимального баланса

веса (99 кг), мощности, динамики и маневренности.

Всего в линейке эндуро мотоциклов австрийского бренда, доступной в России, 14 моделей с двигателем от 250 до 690 см³.

KAWASAKI

В России эта фирма предлагает одну модель «взрослого» эндуро — KLX450R. Аппарат оборудован одноцилиндровым 4-тактным карбюраторным мотором объемом 450 см³. Еще есть детский мотоцикл KLX110 мощностью 7,3 л. с. и меньшего размера.

SHERCO

Испано-французская компания быстро завоевала хорошую репутацию в среде любителей эндуро и мотокроссменов благодаря легким, надежным и простым в управлении мотоциклам.

В этом году серьезно обновились 4-тактные модели 250/300/450 SEF-R: улучшены эргономика и комфорт, тяга на низких оборотах, доступ к радиатору, настройки зажигания; изменена форма обтекателей, немного снижен вес.

В линейке 2-тактников появилась новая модель — 125 SE-R, оборудованная электростартером. 250 SE-R и 300 SE-R получили практически те же обновления, что и их 4-тактные товарищи.

YAMAHA

WR450F теперь оборудуется мотором с головкой цилиндра с обратным наклоном, обращенным вперед воздухозаборником и изогнутой выхлопной системой, выведенной назад. Такая конструкция повышает эффективность впуска и выпуска, что, в свою очередь, оптимизирует высокий линейный крутящий момент двигателя и дает большой запас мощности.

Новая алюминиевая рама с двусторонней балкой, оптимизированные настройки подвесок, измененная форма обтекателей для более удобного доступа к воздушному фильтру, новая программа управления двигателем и возможность задавать множество настроек самостоятельно с помощью приложения в смартфоне, электрический стартер без переключателя — это только самые заметные изменения в модели 2018 года.

ZERO

Если уж Harley-Davidson задумался об электромотоцикле, то обойти стороной уже давно присутствующую на рынке марку Zero, выпускающую легкие дорожные и внедорожные мотоциклы, никак нельзя.

Zero FX оборудован электромотором, выдающим с самого старта 106 Нм крутящего момента — серьезное подспорье на бездорожье. Отсутствие выхлопа и бесшумность позволяют использовать этот электромотоцикл для соревнований и тренировок в закрытых помещениях, а также на охраняемых природных территориях, да и просто ездить по дачному поселку, не боясь разозлить соседей.

Существуют два варианта Zero FX. На один установлена модульная конструкция батареи, состоящая из двух независимых быстросъемных аккумуляторов: мотоцикл может работать как от одного из них, так и от обоих одновременно. Мощность электромотора — 27 л. с., вес мотоцикла — 112 кг, запас хода 30–75 км.

Вторая версия имеет цельную интегрированную в раму конструкцию батареи, при этом показатели производительности повышены почти вдвое по сравнению с модульным вариантом: мощность 46 л. с., запас хода 63–146 км. Вес — 135 кг. ▢

7 Yamaha WR450F.
8 Zero FX.

7

8

ТЕСТ CAN-AM TRAXTER HD8/HD10

ВСЛЕД ЗА ДЕБЮТОМ В 2016 ГОДУ базовой модели Can-Am Defender/Traxter (457 см³, 38 л. с.) в середине 2017-го вышла 6-местная «маршрутка» — Defender/Traxter MAX — в двух вариантах комплектации с двигателем Rotax V-Twin: почти «литровым» 72-сильным HD10 и 800-кубовым 50-сильным HD8.

К 2018 году, как и обещали в BRP: «даешь по новой модели каждые полгода», — появилась версия Traxter X mr, созданная для преодоления труднопроходимых грязевых препятствий. Она уже в базовой комплектации оснащается усиленным бампером, лебедкой, защитой порогов, расширителями крыльев, шноркелем и специальной грязевой резиной. Конечно, назвать Traxter X mr полноценной новой моделью нельзя — это, скорее, специальная версия, собранная из имеющихся в фирменном каталоге аксессуаров. Можно и самому поиграть в конструктор, но не всем охота.

Traxter X mr в «базе» оборудуется мотором объемом 976 см³, шноркелями, автоматической си-

стемой блокировки дифференциала Smart-Lok и специальной грязевой резиной ITP Cryptid. Система Smart-Lok позволяет подключить или отключить дифференциал прямо на ходу, вне зависимости от текущей скорости. Она отслеживает все важные показатели: обороты двигателя, скорость, частоту вращения колес, положение руля и педали газа, включенную передачу — и в соответствии с ними моментально регулирует нагрузку на приводной механизм. В движении сразу и не определишь, заблокирован дифференциал или нет.

Весь этот суровый бездорожный потенциал добавляется к сугубо утилитарным качествам мотовездехода: вместительности и грузоподъемности — до 250 кг на платформе + прицеп с грузом до 900 кг, не по болоту, конечно, но все же. Получается совершенно must have аппарат для любой экспедиции, приключенческой или деловой: помочь мотоциклу преодолеть брод, вытащить застрявший квадрик, перевезти всю поклажу, оборудование и сотрудников на какой-нибудь дальний газопровод, проложить трассу для соревнований или пробега и прочая, прочая. Не говоря уж о сугубо утилитарном использовании в фермерских хозяйствах, которых в нашей стране становится все больше.

Отмечу, что для большинства рутинно-экстремальных задач подойдет и версия с 800-кубовым мотором и электроусилителем руля (она оборудуется обычной фирменной системой дифференциала Visco-Lok QE). Но в местностях, где преобладают леса-болота-тайга, комплектация X mr внушит водителю больше уверенности.

На Traxter можно дополнительно установить полноценные двери, сделав кабину водо- и воздухонепроницаемой, печку, аудиосистему и камеру заднего обзора. Есть даже готовая, самая-самая топовая комплектация XT Cab, в которую входят переднее от-

На Traxter можно установить полноценные двери, печку, аудиосистему и камеру заднего обзора. Плюс еще тонну разного тюнинга.

САЙД, КОТОРЫЙ СМОГ

CAN-AM TRAXTER H8/H10 ЦЕНА: 1 649 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2017 Г.

ПЕРЕИМЕНОВАННЫЙ ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ «ВИДОВОГО РАЗНООБРАЗИЯ» В TRAXTER БЫВШИЙ УТИЛИТАРНЫЙ МОТОВЕЗДЕХОД CAN-AM DEFENDER НИЧЕГО НЕ ПОТЕРЯЛ, НО ПРИОБРЕЛ НОВЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ И АКСЕССУАРЫ, КОТОРЫЕ МОГУТ СДЕЛАТЬ ИЗ НЕГО ПУСТЬ НЕ ЧЕЛОВЕКА, НО ПОЛНОЦЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ

НАТАЛЬЯ УМНОВА ФОТО FORMULA7

ТЕСТ CAN-AM TRAXTER H8/H10

CAN-AM TRAXTER H8/10

Габариты (длина/ширина/высота) 3050/1575/1930 мм
База 2115 мм
Дорожный просвет 280 мм
Объем топливного бака 40 л
Двигатель 4-тактн., 2-цилиндр., V-образный, жидкостн. охлаждение, инжектор, HD8 – 799,9 см³, 50 л.с.; HD10 – 976 см³, 72 л.с.
Трансмиссия Pro-Torq с системой быстрого отклика QRS; режимы: 2WD/4WD, блокировка дифференциала, L-H-N-R, Visco-Lok QE
Подвеска (передняя/задняя) двойные А-образные рычаги, ход – 254 мм / TTA-HD с внешним стабилизатором поперечной устойчивости, ход – 224 мм
Тормоз (передний/задний) гидравлический, 2 диска / 2 диска
Сухой вес 632 кг

Can-Am Traxter может очень многое, если не все. А в определенных условиях – даже стать заменой автомобилю.

кидное стекло с электрическими дворниками и омывателями, боковые двери с электростеклоподъемниками, лебедка с усилием более двух тонн и электропривод самосвального механизма грузовой платформы. Правда, в России она не продается. Но ее можно собрать самостоятельно с помощью толстого каталога аксессуаров.

Тут, правда, встает резонный вопрос: при цене такой комплектации, сходной со стоимостью премиального автомобиля-внедорожника, зачем нужен Traxter, если можно купить автомобиль, на котором, помимо путешествий, можно еще и по городу нормально ездить?

Для тех, кто задает такой вопрос, ответ один — ни за чем. А вот тем, кто уже нарисовал в воображении все фантастические места, куда бы он хотел добраться, достаточно сравнить Traxter и любой самый-самый внедорожник по одному параметру — по весу. Ну, хорошо, еще клиренс добавим. Чтоб вообще без шансов.

Трехместный Can-Am Traxter в самой топовой комплектации XT Cab весит 836 кг (шестиместный — 1 т), имеет клиренс — 28 см (плюс ход подвесок — 25,4 см). Самый маленький из серьезных внедорожников — Suzuki Jimny — 1075 кг и 19 см дорожного просвета. (Правда, стоит он как базовая версия Traxter… Но мы же тут вообще не о деньгах, а о любви к искусству!) Один из самых настоящих внедорожников, близкий также и по цене, — Jeep Wrangler — имеет сравнимый клиренс в 26 см, но весит при этом 1,8 т! Столько же весит и культовый всепролазный УАЗ «Буханка» при клиренсе в 20 см. Думаю, про значение каждого лишнего килограмма в болоте рассказывать не надо — Чуковского все читали.

Итого, мы имеем мотовездеход, который может очень многое, если не все. И даже быть не только очередной игрушкой в гараже богатого человека, но в определенных условиях, которые, к сожалению или счастью, еще в достатке остались в России, стать заменой автомобилю. ▢

EW MOTORS

BAJAJ MOTORCYCLES

*Доминар 400 Реклама

DOMINAR 400*

- **Диагональная пространственная рама**
- **Штампованный маятник**
- **Двигатель** DTS-i**
- **Проскальзывающее сцепление** (SLIPPER CLUTCH)
- **2-канальная** АБС
- **Передний тормозной диск** 320 мм
- LED-**фара головного света**
- **Электронная панель приборов**

ABS DOUBLE CHANNEL

DTS-i TRIPLE SPARK

2 ГАРАНТИЯ ГОДА
БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРОБЕГА

ДИНАМИКА РАЗГОНА:
ОТ 0 ДО 100 КМ/Ч 8,23 С
ТОРМОЗНАЯ ДИНАМИКА:
ОТ 100 ДО 0 КМ/Ч 46 М
МОЩНОСТЬ:
35 л.с.

** DTS-i Революционная технология, с 3 свечами на цилиндр.
Теперь вы можете купить мотоциклы BAJAJ в рассрочку на выгодных условиях, подробности уточняйте у дилеров.
По вопросам сотрудничества обращайтесь в компанию EW MOTORS 8 (495) 742-18-73 EWMOTORS.RU

BAJAJ_RUSSIA

ВМЕСТЕ БЕЗ АВАРИЙ

Компании Continental и Total на портале ZeroHero.ru запустили новый проект «Безаварийное начало». Информационные материалы о безопасном движении на дорогах и об устройстве автомобиля подготовлены как для начинающих, так и для опытных водителей. Опытом вождения делятся известные автогонщики, а наиболее распространенные аварийные ситуации разбирают эксперты. Проект направлен на освещение и обсуждение реальных проблем, с которыми сталкиваются молодые водители, например прокол колеса, замена масла или аварийная ситуация на дороге. Для опытных водителей собрана информация, которая поможет освежить знания. В рамках проекта «Безаварийное начало» также выступят блогеры и лидеры мнений, а мероприятия пройдут в Москве, Санкт-Петербурге, Кирове, Ижевске, Набережных Челнах, Краснодаре, Ростове-на-Дону, Самаре и Калуге. Проект «Безаварийное начало» стал продолжением успешной акции «Зима близко» на интернет-портале НольАварий.рф, также он вошел в глобальную программу концерна Continental Vizion Zero, направленную на значительное сокращение фатальных случаев на дорогах. При активном участии интернет-портала ZeroHero.ru, федеральных и региональных СМИ Continental и Total поставили амбициозную задачу снизить аварийность среди начинающих водителей на 15% к 2020 году. Зарегистрироваться на мероприятия можно на сайте проекта www.zerohero.ru, а также поддержать проект «Безаварийное начало» с помощью хештегов #нольаварий, #безаварийноеначало и #zerohero в социальных сетях.

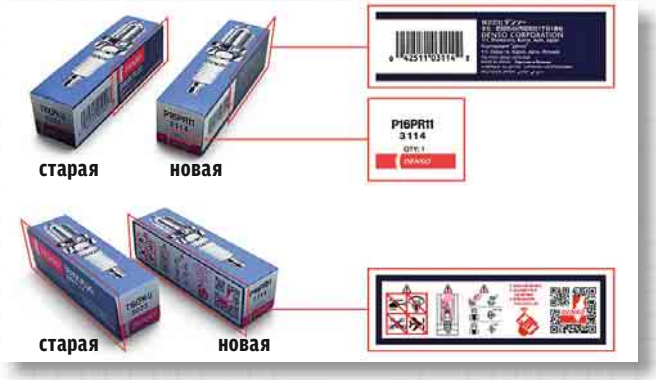
С НОВЫМ КОНТРАКТОМ!

Компания Giti Tire оформила подписание второго контракта на конвейерную поставку для Volkswagen Group в Европе. Вслед за контрактом на поставку шин для автомобилей Seat Ibiza, выпускаемых в Марторелe (Испания), Giti Tire заключила еще один – на поставку шин для первичной комплектации нового VW Polo. Автомобиль, который собирают на заводе в Памплоне, будет оснащаться шинами 185/70R14 88H GitiSynergyE1. Одобрение инженеров Volkswagen могло быть получено только после успешного прохождения всех испытаний. Поэтому на стадии разработки прототип шины GitiSynergyE1 подвергался строгим проверкам на соответствие спецификациям штатных шин, устанавливаемых на автомобили Volkswagen. Насыщенная программа испытаний включала тесты на таких известных полигонах, как Идиада (Испания), MIRA (Великобритания) и Папенбург (Германия).

В настоящее время Giti Tire поставляет шины на первичную комплектацию для заводов Volkswagen Group во всем мире, в том числе в Европе, Бразилии, США и Китае. Недавно руководство концерна решило устанавливать 15- и 16-дюймовые шины Giti на VW Polo бразильского производства. Эти продукты также спроектированы Европейским центром исследований и разработок Giti Tire в Ганновере.

НОВЫЙ СЕЗОН – НОВЫЙ АССОРТИМЕНТ

Немецкая компания SWF, специализирующаяся на производстве автомобильных стеклоочистителей, выпустила новую линейку продукции для вторичного рынка. В ассортименте бескаркасных передних стеклоочистителей SWF Connect Front и задних стеклоочистителей SWF Connect Rear 26 артикулов, охватывающих 96% парка европейских автомобилей. Также в линейке представлены бескаркасные стеклоочистители SWF Connect Upgrade, в номенклатуре которых 14 артикулов для 85% европейских автомобилей. Все модели стеклоочистителей в первую очередь ориентированы на те автомобили, на которых аналогичные стеклоочистители были установлены на конвейере. В ассортименте бескаркасных стеклоочистителей использована передовая технология мультиконнект, благодаря которой при использовании 3 видов адаптеров щетка может устанавливаться на 12 типов поводков передних стеклоочистителей. Так же 3 видов адаптеров достаточно для 6 типов поводков задних стеклоочистителей. Высокотехнологичное покрытие резинового элемента щеток SWF Connect обеспечивает износостойкость и долговечность, а наличие асимметричного спойлера – хорошую очистку благодаря равномерному прилеганию щетки ко всей поверхности лобового стекла. Дополнительным преимуществом ассортимента SWF Connect является простота установки. Наличие системы Easy-Clic позволяет быстро и просто заменить каркасную щетку старого образца на современную бескаркасную щетку SWF Connect Upgrade. Неотъемлемой частью бренда SWF Connect является использование QR-кодов, которые ведут на видео, инструкции по установке, ответы на вопросы по диагностике, технические подсказки и прочее.



ПРЕДУПРЕЖДЕН, ЗНАЧИТ ВООРУЖЕН

Компания DENSO обновляет упаковку всего ассортимента свечей зажигания. Это делается в целях оптимизации фасовки и транспортировки, а также доведения до клиентов информации о требованиях безопасности и рекомендациях по установке. Кроме того, с помощью QR-кода покупатели получат онлайн-доступ к более подробной информации о продукте (в том числе юридического характера). Новое предупреждение будет нанесено на индивидуальную упаковку всего ассортимента свечей зажигания DENSO: Nickel TT, Platinum, Iridium, Iridium Power, Iridium Tough, Iridium TT и Iridium Racing. Упаковка для 4 и 10 свечей зажигания останется без изменений. Обновленный дизайн будет внедряться в течение всего 2018 года, и в этот период в продажу будут поступать продукты в упаковке как старого, так и нового образца.

С HEYNER ВСЕ ПРОСТО

Новое зарядное устройство премиального качества HEYNER Mobile Energy PRO TYPE C USB 12-24 В, подключаемое в разъем прикуривателя, поможет зарядить в автомобиле новые гаджеты с разъемом TYPE-C. Помимо штекера Type-C для смартфонов, мобильных телефонов, планшетов и других электронных приборов, у зарядного устройства также есть USB-выход, что позволяет использовать аксессуар сразу в нескольких целях. Длина кабеля – 120 см, благодаря чему устройство удобно для использования в салоне автомобиля. Его размеры составляют 9,1 х 3,4 х 2,7 см, на входе он имеет напряжение 12-24 В и силу тока 800 мА, на выходе – DC 5 В +/- 0,5 и максимальную силу тока 2100 мА

ТАК УДОБНЕЕ

В линейке продукции немецкого бренда alca появился магнитный держатель телефона, который избавляет от необходимости подбирать устройство с подходящим под смартфон размером и диапазоном креплений. К новому магнитному держателю достаточно просто приложить телефон, чтобы надежно его зафиксировать. Держатель представлен в двух вариантах. Один из них, с мультикреплением, можно закрепить на плоских поверхностях – на приборной панели или на ветровом стекле, второй подойдет для установки на вентиляционную решетку. Под обложку или на заднюю сторону корпуса телефона, навигатора или других приборов устанавливается незаметная самоклеящаяся пластина, которая и будет магнититься к держателю. Само устройство может вращаться на 360°, а управлять им можно одной рукой.

ШИПЫ, НО НЕ ТОЛЬКО

К зимнему сезону 2018-2019 гг. компания MICHELIN подготовила новинку – шипованную шину MICHELIN X-Ice North 4, разработанную для суровых зимних условий и предназначенную для легковых автомобилей и кроссоверов. В этой модели применено немало технологических решений. Одним из них стало значительное увеличение количества шипов: их теперь 250 (для размера 205/55R16). Кроме того, сам шип имеет оригинальную форму, прототипом которой стали шипы, используемые в шинах для ралли. Потрудились разработчики MICHELIN X-Ice North 4 и над оптимизацией расположения шипов в протекторном слое. В шине также применен новый дизайн протектора, обеспечивающий эффективное сцепление на дорогах, покрытых снегом, и на асфальте. Не осталась без внимания инженеров MICHELIN и резиновая смесь шины, которая позволяет демонстрировать стабильные характеристики в широком диапазоне температур.

20 ЛЕТ ZIC
ВМЕСТЕ С РОССИЕЙ

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД НАМ ВЫПАЛО БОЛЬШОЕ ИСПЫТАНИЕ — НАСТОЯЩАЯ ПРОВЕРКА, И НЕ В ЛАБОРАТОРНЫХ ТЕСТАХ, А НА ПРАКТИКЕ. ТОГДА ZIC ВПЕРВЫЕ ПОЯВИЛСЯ В РОССИИ.

В стране с легендарно суровым климатом.

В стране, где испокон веков любят быструю езду.

В самой большой стране мира, где водители преодолевают невероятные расстояния.

Сегодня мы с гордостью можем сказать, что прошли проверку Россией.
За двадцать лет мы проделали путь от новичка на рынке до признанного лидера отрасли.

На заводах Hyundai в Санкт-Петербурге, KIA в Калининграде, Renault в Москве и АвтоВАЗ в Тольятти наша продукция используется в качестве масла первой заливки.

Мы вошли в ТОП-5 известных* брендов моторного масла, побеждали в тестах и получали восхищённые отзывы экспертов.

Но главным признанием стало то, что каждый 5-ый водитель** в России использует или использовал масло ZIC для своего автомобиля.

ЗА 20 ЛЕТ МЫ ДОБИЛИСЬ МНОГОГО. И САМОЕ ЦЕННОЕ — ВАШЕ ДОВЕРИЕ.

SK lubricants

www.zicoil.ru

По данным синдикативного исследования ООО «Ипсос Комкон», ноябрь 2017, города России с населением свыше 100 тысяч жителей. Размер выборки — 5411 автовладельцев:
* знание бренда;
** использовали когда-либо.

реклама

ДЕЖАВЮ

ПО ПУТИ НА НУЛЕВОЙ ЭТАЖ ОТЕЛЯ STARLINK, КУДА КОМПАНИЯ JAGUAR LAND ROVER ПРИВЕЗЛА ЖУРНАЛИСТОВ ЗА ДЕНЬ ДО ОТКРЫТИЯ ЖЕНЕВСКОГО МОТОР-ШОУ, МЕНЯ НАКРЫЛО ДЕЖАВЮ. Я ТОЧНО БЫЛ ЗДЕСЬ – НА ЗАКРЫТОЙ ПРЕЗЕНТАЦИИ JAGUAR XF. ТОГДА У НАС ОТОБРАЛИ ТЕЛЕФОНЫ И ФОТОАППАРАТЫ, А ПРЕДСТАВЛЯТЬ НОВИНКУ ВЫШЕЛ САМ ЯН КАЛЛУМ, ШЕФ-ДИЗАЙНЕР МАРКИ... ▢ МАКСИМ ФЕДОРОВ ▢ ФОТО JAGUAR

ТЕСТ JAGUAR I-PACE
ЧИТАЙТЕ НА СТР. 58–59

Теперь все почти то же самое, и место, и люди, только мой мобильник уже никого не интересует, да и машина другая – не роскошный седан с многолитровым мотором, а довольно компактный снаружи и не особо пафосный I-Pace – первый серийный электромобиль в истории Jaguar, мировая премьера которого была приурочена к открытию автосалона в Женеве. Но то, что мы увидели новинку на день раньше других журналистов, не дало нам особой форы: всю информацию по модели к тому времени уже рассекретили. И в конгресс-холле отеля Starlink мы услышали все то, что было написано в пресс-релизе, но от первых лиц – непосредственно тех, кто принимал участие в создании модели.

Если пересказать все это вкратце, то в основе электрического Jaguar лежит алюминиевая платформа с размещенными максимально низко в пределах колесной базы литий-ионных ячеек LG суммарной емкостью 90 кВт·ч. Чтобы наполнить их энергией, обычной розетки уже будет недостаточно: в стандартном режиме подзарядки машине требуется 7 кВт, и даже на такой мощности ждать придется 9 часов. Но специальный суперчарджер, способный выдать 50 кВт, позволит восполнить 80 % энергии всего за полтора часа. О готовности батарей водитель может узнать через приложение в телефоне или задав вопрос... самому автомобилю! Диалог «человек – машина» налажен здесь посредством «умной» колонки Alexa от Amazon.

Все I-Pace полноприводные: на каждой из осей здесь расположен 200-сильный синхронный электромотор с КПД 95 %. Выпуск версий другой мощности пока не планируется: все электрические Jaguar, сходящиеся с конвейера австрийского завода Magna Steyr, будут нести одинаковое обозначение 400 EV. То же самое касается и более дешевых моноприводных модификаций. Ведь это модель Pace-семейства, а значит, идеологически она ближе к кроссоверам, чем к легковушкам. Помимо полного привода, присвоить новинке статус модели повышенной проходимости позволяют опциональные пневмобаллоны, изменяющие дорожный просвет в пределах 9 см (от плюс 5 см на бездорожье до минус 4 см – при посадке). Кстати, конструктив подвески Jaguar I-Pace позаимствован у Range Rover Velar.

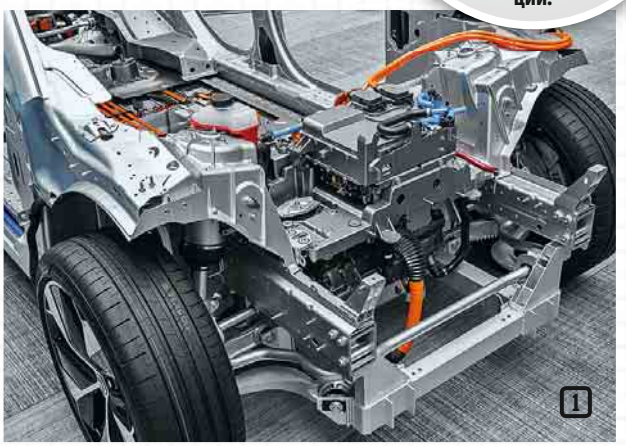
По окончании презентации я воспользовался возможностью задать вопросы разработчикам машины.

? В I-PACE СТОЛЬКО СЕНСОРНЫХ ПАНЕЛЕЙ И ЭКРАНОВ, КАК ОНИ ВЕДУТ СЕБЯ НА МОРОЗЕ?

! На этот счет можете не беспокоиться, мы испытывали машину за Полярным кругом!

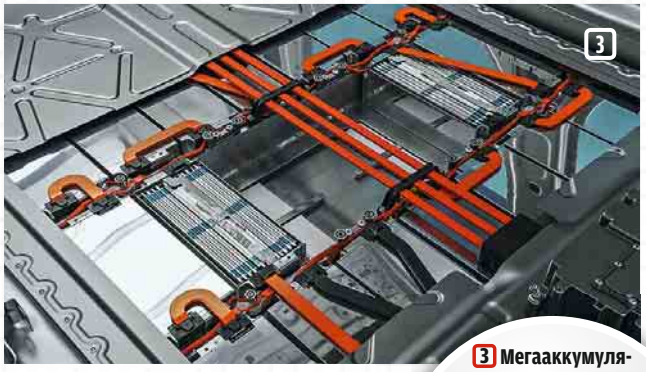
? НО ОДНО ДЕЛО ИСПЫТАНИЯ, И ДРУГОЕ – РЕАЛЬНАЯ ЖИЗНЬ...

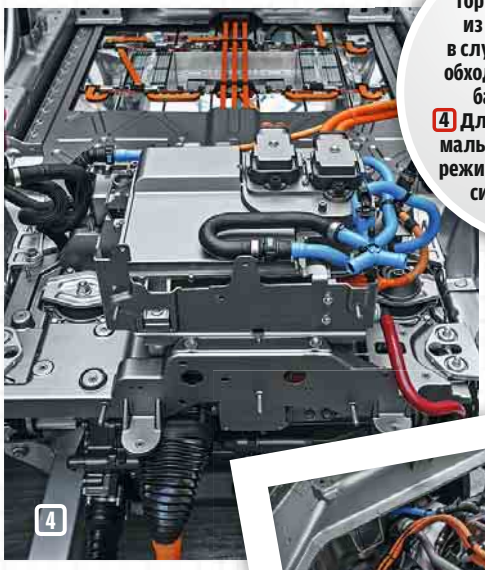
1 Лючок зарядки теперь находится с левой стороны. Но у версий для китайского рынка он будет справа – как у концепта. 2 Аккумуляторная платформа, к которой крепится алюминиевый кузов, обеспечивает дополнительную жесткость конструкции.



1

2





3 Мегааккумулятор на 90 кВт·ч состоит из отдельных ячеек: в случае ремонта нет необходимости менять всю батарею целиком. **4** Для поддержания оптимального температурного режима батарея снабжена системой водяного охлаждения.

Приводы колес соосны электромотору, благодаря чему вся конструкция занимает очень мало места.

Тут в наш разговор включилась молодая британка, показав обмороженные костяшки пальцев:

– Я сама все испытала при минус 40 градусах, поверьте, проблем не будет.

Поняв, что вопрос исчерпан, я переключился на другую тему:

? ВЫ УПОМЯНУЛИ, ЧТО У I-PACE ЕСТЬ РАДАРНЫЙ КРУИЗ-КОНТРОЛЬ, НО НИ СЛОВА НЕ СКАЗАЛИ О СИСТЕМЕ АВТОНОМНОГО ВОЖДЕНИЯ...

– Подождите, скоро вы все узнаете.

? НО ТАКАЯ СИСТЕМА ЗДЕСЬ ВООБЩЕ ЕСТЬ? ЕЕ МОЖНО АКТИВИРОВАТЬ ПРОГРАММНО?

– Мы сообщим подробности позже.

Такого ответа я никак не ожидал. Причем этот же вопрос задавал и российский офис Jaguar Land Rover, но внятного ответа не получил. К чему такая интрига? Или ягуаровский автопилот настолько крут, что его пока нельзя использовать на обычных дорогах? Но даже если так, зачем это держать в тайне?

Я не стал больше мучать британцев, поскольку нужно было ехать на полигон, где нас ждал первый тест-драйв серийного I-Pace – о нем вы можете прочитать на стр. 58-59. ▢

Официальные дистрибьюторы

Кэпитал Лубрикантс, Москва, capitallube.ru
Цитадель, Воронеж, citadeloil.ru
ГринОйл, Хабаровск, greenoil-dv.ru
Русагроимпорт, Набережные Челны, italy-oil.ru
Едиар-Нефть, Екатеринбург, e-neft.com
Монлибон, Беларусь, Минск, monlibon.by
Селена, Санкт-Петербург, selena-group.com
Синдика Оил, Москва и Московская область, Краснодарский край, Ставропольский край, Ростовская область, sindikaoil.ru

* Петронас Синтиум с технологией Кул Тек

ИНТЕРВЬЮ КАМРАН ВОССУГИ

НУЖНО УМЕТЬ МЕНЯТЬСЯ

БЕСЕДОВАТЬ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ООО «МИШЛЕН РУССКАЯ КОМПАНИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ШИН» КАМРАНОМ ВОССУГИ ВСЕГДА ИНТЕРЕСНО. ОН РАЗВЕРНУТО ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ И ГОТОВ К ДИСКУССИИ. НА ЭТОТ РАЗ ПОВОДОМ ДЛЯ ВСТРЕЧИ СТАЛА ПРЕЗЕНТАЦИЯ НОВИНКИ КОМПАНИИ – ЗИМНЕЙ ШИПОВАННОЙ ШИНЫ MICHELIN X-ICE NORTH 4. НО ГОВОРИЛИ МЫ НЕ ТОЛЬКО И НЕ СТОЛЬКО О НЕЙ... ▢ **БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ**

ПОСЛЕДНЯЯ НАША С ВАМИ ВСТРЕЧА СОСТОЯЛАСЬ БОЛЬШЕ ГОДА ТОМУ НАЗАД, И ТОГДА ВЫ СКАЗАЛИ, ЧТО УДОВЛЕТВОРЕНЫ ПОЛОЖЕНИЕМ БРЕНДА MICHELIN НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, НО ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ЕЩЕ МНОГОЕ ПРЕДСТОИТ СДЕЛАТЬ. ВСЕ ЛИ ИЗ ЗАДУМАННОГО УДАЛОСЬ ОСУЩЕСТВИТЬ?

Точно. Именно это я и говорил. Отдельные результаты по России мы не публикуем – они интегрированы в общие показатели Группы «Мишлен», но в 2017 году мы совершили колоссальный прорыв по сравнению с тем, что происходило в предыдущие три года. В первую очередь, нам удалось сохранить свою долю рынка. Разумеется, показатели здесь разные. Как вы знаете, в летнем сегменте шин наши результаты традиционно высокие, в сегменте зимнем они не столь высоки, но и здесь достаточно значимы. В сегменте бюджетных шин третьей линии мы удвоили продажи, а в сегменте «4х4» с нашим брендом BFGoodrich продемонстрировали значительный прогресс. В общем, наш бойцовский настрой принес свои плоды: в прошлом году мы установили рекорд продаж. И все, о чем я говорил выше, касается только легковых шин. В зоне нашей ответственности, куда помимо России входят Казахстан, Белоруссия и Украина, кроме легковых шин есть шины для мотоциклов, автобусов, крупногабаритные шины для горнодобывающей техники, авиационные шины, шины для сельскохозяйственной техники... На наших рынках мы успешно продаем 95% наименований продукции, производимой компанией Michelin.

КОЛЬ СКОРО СЕГОДНЯШНЕЙ «ВИНОВНИЦЕЙ ТОРЖЕСТВА» ЯВЛЯЕТСЯ ЗИМНЯЯ ШИНА MICHELIN, ТО С ЭТИМ СЕГМЕНТОМ СВЯЗАН СЛЕДУЮЩИЙ ВОПРОС. С ЛЕТНЕЙ ЛИНЕЙКОЙ MICHELIN ОСОБЫХ ВОПРОСОВ НЕТ – ЗДЕСЬ УЗНАВАЕМОСТЬ БРЕНДА НА ВЫСОТЕ. НО КАК ДОНЕСТИ ДО КОНЕЧНОГО ПОТРЕБИТЕЛЯ ИНФОРМАЦИЮ О СИЛЬНЫХ СТОРОНАХ ЗИМНИХ ШИН MICHELIN?

На самом деле, здесь важно обеспечить правильную коммуникацию всех участников процесса: дистрибьюции и конечных потребителей. У нас есть качественный продукт, и мы разрабатываем, в том числе с профессиональными партнерами, контент, чтобы донести эту информацию до покупателей этого продукта. Задача такой работы – перевести преимущества наших продуктов на яркий и понятный для конечного потребителя язык. Разумеется, нельзя недооценивать цифровые технологии: мы разрабатываем специальные платформы, чтобы максимально эффективно использовать эти каналы. Все это должно способствовать тому, чтобы шина была востребована на данном рынке. Также представители коммерческих подразделений, на собственном опыте убедившиеся в состоятельности продукта, должны через продавцов донести эту информацию до конечного потребителя. Есть бюджетные бренды, которые следуют другой методике работы на рынке – в этом случае очень часто решающим фактором оказывается цена продукта. Но для премиального бренда, коим является Michelin, наиболее подходящими являются те методы работы, о которых я говорил. Чего мы точно не хотим делать – это повторять то, что делают другие. Мы хотим отличаться, и у нас для этого есть все возможности и инструменты. Наши потенциальные клиенты стали более требовательными, для уверенности и доверия им недостаточно одного убеждения, что Michelin – известный бренд с продукцией высокого качества. Они хотят знать детали, подробные характеристики продуктов. И мы сейчас работаем над тем, чтобы изменить формат общения, специфику коммуникаций.

НО В ИТОГЕ ВСЕ ЗАВЕРШАЕТСЯ НА ОБЩЕНИИ КЛИЕНТА С ПРОДАВЦОМ. МОЖЕТ БЫТЬ, ФОКУС ДОЛЖЕН БЫТЬ НА ЭТОМ?

И на этом тоже! Более того, наши дилеры – это наши партнеры. Но здесь очень много нюансов: аргументы, которые важны для оптовых продаж, не всегда годятся для продаж розничных. Да и клиенты разные: кому-то важна страсть, и он любит автогонки, а кто-то во главу угла ставит безопасность своих родных и близких. Именно это я и имел в виду, говоря о различных коммуникационных платформах, адресованных разным типам потребителей. Недавно мы представили нашу новую модель шин дилерам, и вот что интересно: когда мы беседовали с ними в неформальной обстановке, ни один из них не поднял тему ценообразования и не заговорил о каких-то специальных условиях. Речь шла о предоставлении им информации о преимуществах продукта и помощи в возможности донести эту информацию до клиентов. Да, все больше наших клиентов хотят знать как можно больше об особенностях шин, но есть и такие, для которых все шины одинаковы. А вот я бы сделал акцент на то, что характеристики шин Michelin долговечны, то есть декларируемые высокие характеристики присутствуют не только в новых шинах, но и сохраняются по мере износа шин, имеют стабильные показатели на протяжении всего периода эксплуатации. Это уникальная черта, присущая шинам Michelin. Не случайно один из лозунгов нашей компании звучит так: «Лучшая характеристика – это долговечная характеристика». Но мы хотим не только выводить на рынок шины, мы хотим показать, что Michelin – это еще и большой опыт в сфере мобильности. Это, к примеру, возможность получать навигационные карты или цифровые приложения, пользуясь которыми, наши клиенты могут узнать, где можно вкусно поесть или хорошо отдохнуть. В этом направлении мы тоже активно работаем. Да, это требует времени, и рынок еще не всегда готов к подобным предложениям, но за этим будущее. И, работая в этом направлении, мы уже многого достигли.

MICHELIN – ГЛОБАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ. НАСКОЛЬКО ЛЕГКО ИДЕИ, КОТОРЫЕ ГЕНЕРИРУЕТ ШТАБ-КВАРТИРА, ПЕРЕНОСИТЬ НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ РЫН-

КИ? ИЛИ ВЫ КАК ГЛАВА ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА СВОБОДНЫ В ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЙ?

Если бы я сказал, что мне легко работать, то это не было бы правдой. Но если говорить серьезно, то вам наверняка известно, что недавно наша компания претерпела серьезную реорганизацию. В рамках этой трансформации глава регионального офиса стал ответственным за все направление бизнеса. То есть он не просто руководит теми, кто отвечает за этот бизнес, а несет прямую ответственность за результат. Он должен досконально знать рынок, за который отвечает, включая и методы взаимодействия с клиентами. Но в плане принятия решений мы имеем полную автономию. Приведу пример, касающийся разработки шин. Если говорить о летнем сегменте, то российский рынок, несмотря на особые дорожные условия, не более специфичен, чем другие. Мы собираем подробную информацию о характерных условиях, отправляем ее в центральный офис нашим разработчикам, и они принимают ее к сведению. Именно они определяют, какими в итоге будут характеристики тех или иных шин, предлагаемых рынку. В случае с шинами для суровых зимних условий мы не просто даем вводные – мы являемся заказчиками таких шин. И уже мы говорим, какими должны быть их характеристики, даем техническое задание и работаем в непосредственном контакте с разработчиками. Это лишь один из примеров такой автономии.

ТО ЕСТЬ ПРАКТИЧЕСКИ ЛИЧНО ВЫ ПРИЛОЖИЛИ РУКУ К МНОГОКРАТНОМУ УВЕЛИЧЕНИЮ КОЛИЧЕСТВА ШИПОВ В ШИНЕ MICHELIN X-ICE NORTH 4?

Да уж, без меня здесь точно не обошлось! На самом деле мы в течение пяти лет тщательно изучали требования рынка, старались понять, что нужно конечному потребителю. Да и реорганизация компании была на это направлена. Знание рынка помогло нам выпустить достойную шину предыдущего поколения, но жизнь не стоит на месте, и в случае с Michelin X-Ice North 4 мы решили пойти в другом направлении. При этом мы прекрасно понимали, что простое увеличение числа шипов не является решением. Мы изменили состав резиновой смеси, глубину протектора... Да и сама форма шипа была изменена. Еще несколько десятилетий назад можно было иметь ноу-хау, применять его и за счет этого спокойно существовать. Но нынешний мир быстро меняется, и для компании, независимо от того, чем она занимается, очень важно меняться с такой же скоростью. Важно не только быстро учиться, но и быстро переучиваться, адаптироваться ко всему новому. Наша база знаний увеличивается, и в нашу шину Michelin X-Ice North 4 мы привнесли действительно новые технологии, которыми раньше не владели.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ ХОТЕЛ БЫ ВЕРНУТЬСЯ К ВОПРОСУ О ПРОДВИЖЕНИИ ПРОДУКЦИИ. ВОЗМОЖНО, Я ЗАБЛУЖДАЮСЬ, НО МНЕ КАЖЕТСЯ, ЧТО В ВОПРОСАХ РЕКЛАМЫ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО MICHELIN В РОССИИ НЕДООЦЕНИВАЕТ ТАКУЮ СОСТАВЛЯЮЩУЮ, КАК АВТОСПОРТ. А ВЕДЬ У БРЕНДА СЛАВНОЕ СПОРТИВНОЕ ПРОШЛОЕ И НЕ МЕНЕЕ ЯРКОЕ НАСТОЯЩЕЕ. ДА И ВЫ ЛИЧНО БЫЛИ НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАНЫ С РАЗРАБОТКОЙ И ПРОИЗВОДСТВОМ ШИН ДЛЯ МОТО- И АВТОСПОРТА...

Мы действительно в наших продуктах используем технологии, пришедшие из автоспорта: с нашим спортивным подразделением мы постоянно на связи. Более того, в этом году хотим активизировать продажи на российском рынке спортивных шин. У нас была небольшая пауза, но сейчас мы к этой теме возвращаемся. И вы правы, нашему отделу маркетинга нельзя забывать о причастности бренда Michelin к автоспорту.

НОВИНКА NOKIAN HAKKA BLACK 2, BLACK 2 SUV И BLUE 2 SUV

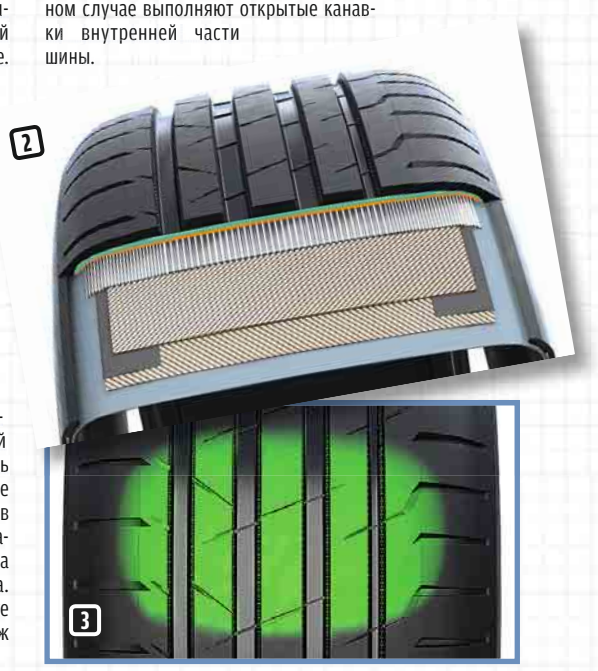
ВСЕПОГОДНЫЕ

НО НЕ ПУТАЙТЕ СО «ВСЕСЕЗОННЫМИ»! К НЫНЕШНЕМУ ЛЕТНЕМУ СЕЗОНУ КОМПАНИЯ NOKIAN TYRES ПОДГОТОВИЛА СРАЗУ ТРИ НОВИНКИ, СТАВШИЕ РЕЗУЛЬТАТОМ 5-ЛЕТНЕЙ РАБОТЫ ИНЖЕНЕРОВ И ТЕХНОЛОГОВ. КАК ВОДИТСЯ, САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ШИН ОРИЕНТИРУЕТ СВОЮ ПРОДУКЦИЮ НА СЛОЖНЫЕ И ПЕРЕМЕНЧИВЫЕ КЛИМАТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ, НО НА ЭТОТ РАЗ В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ ФИНСКИХ РАЗРАБОТЧИКОВ БЫЛА ЕЩЕ ОДНА ВАЖНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ▢ **СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ** ▢ **ФОТО NOKIAN TYRES**

NOKIAN HAKKA BLACK 2: БЫСТРО И С КОМФОРТОМ

Шины для мощных автомобилей – сегмент особый, и создать конкурентоспособную «гражданскую» шину с индексами скорости W (до 270 км/ч) и Y (до 300 км/ч) непросто. Но вот что отметил руководитель отдела технической поддержки клиентов Nokian Tyres Матти Морри: «Мы поинтересовались у владельцев наших предыдущих моделей Hakka Black и Hakka Black SUV, что, по их мнению, нужно улучшить в этих шинах. Вы думаете, они говорили об управляемости? Нет, почти все ответили, что хотели бы улучшить комфорт». Отсюда и фокус на ту самую характеристику, о которой говорилось выше. Но просто улучшить какой-то один параметр вне связи с другими характеристиками шины практически невозможно, поэтому задача решалась комплексно. А коль речь идет о сверхвысокоскоростной шине, то начать все же нужно с управляемости, которая самым непосредственным образом зависит от пятна контакта шины с дорогой. Но оптимизировать форму пятна контакта с помощью какой-то одной технологии тоже невозможно: разработчики Nokian Tyres добились этого сочетанием рисунка протектора, конструкции шины и рецептуры резиновой смеси. Что касается конструкции, то она в чем-то классическая, но не без «изюминок». В основе слой текстильного брекера, поверх которого располагаются два слоя стального брекера, для производства которого используется высокопрочная стальная проволока: решение недешевое, но надежность для высокоскоростной шины крайне важна. Края стального брекера в самых нагруженных бортовых зонах укреплены специальными стрипсами. Поверх стального брекера в продольном направлении наматывается слой нейлонового бандажа: более разряженный в центральной части и уплотненный в плечевой зоне. Что касается протекторного слоя, то в конструкции Hakka Black 2 он состоит из трех частей, в каждой из которых использована своя резиновая смесь. Верхняя часть протектора обеспечивает сцепление с дорожным покрытием, центральная часть отвечает за показатели сопротивления качению, а твердый нижний слой способствует прочному соединению протекторного слоя со всей конструкцией, то есть самым непосредственным образом влияет на управляемость. И еще три момента, касающихся резиновых смесей, используемых в структуре Nokian Hakka Black 2. Во-первых, это, конечно же, использование в рецептуре смеси силики, благодаря которой резина приобретает упругость и эластичность, что положительно влияет как на снижение сопротивления качению, так и на сцепление на мокрой дороге. Во-вторых, технологи Nokian Tyres постарались и на молекулярном фронте, обеспечив более плотные молекулярные связи силики с молекулами полимеров и каучуков. И в-третьих, что уже непосредственно касается комфорта, в структуре бортовой части применена несколько другая смесь, нежели в слоях протектора. Использование здесь оригинального компаунда также снижает вибрации от шины и упрощает ее монтаж на диск.

Теперь о «всепогодности», в частности, о борьбе с аквапланированием. На центральные ребра шины нанесены небольшие диагональные канавки, помогающие удалять воду с дороги в пятне контакта и направляющие ее в широкие продольные канавки. Почему их размер небольшой? Это сделано, чтобы максимально сохранить жесткость блока, а значит, и хорошую управляемость на высокой скорости. А в поворотах за управляемость ответственна внешняя сторона шины, на которую во время маневра ложится основная нагрузка. В шине Nokian Tyres внешняя сторона шины представляет собой жесткую конструкцию с закрытыми поперечными канавками – функции отвода воды в данном случае выполняют открытые канавки внутренней части шины.



1 2 Модель Hakka Black 2 и ее конструкция.
3 Концепция динамического сцепления направлена на адаптацию шины к дорожному покрытию.
4 Диагональные канавки эффективно помогают в борьбе с аквапланированием.
5 7 В структуре боковины модели Hakka Black 2 SUV – волокна арамида.
6 Конструкция боковины обеспечивает и комфорт, и надежное сцепление на диске.

Как уже говорилось, добиться улучшения конкретных показателей шины, оставив как минимум без изменения другие характеристики, сложно. В случае с Hakka Black 2 это удалось. К примеру, при улучшении показателей торможения на сухой дороге новая шина ничего не потеряла в плане стойкости к аквапланированию.

ЕЩЕ НАДЕЖНЕЕ

Шины для автомобилей сегмента SUV – одна из наиболее востребованных позиций современного шинного рынка. И в нынешнем летнем сезоне компания Nokian Tyres выводит на рынок две новинки: модели Hakka Black 2 SUV и Hakka Blue 2 SUV. Казалось бы, достаточно изменить линейку размеров, и шины для кроссоверов и внедорожников вполне могут стать увеличенными клонами своих легковых версий. Но все не так просто. Что касается Nokian Hakka Black 2 SUV, действительно, рисунок протектора почти идентичен тому, что используется в Nokian Hakka Black 2. Но при этом пропорции рисунка измене- ⊞

НОВИНКА NOKIAN HAKKA BLACK 2, BLACK 2 SUV И BLUE 2 SUV

1 Модель Hakka Blue 2 SUV.
2 Полости в диагональных канавках – технология Dry Touch 2, ориентированная на снижение риска аквапланирования.
3 Полированные канавки в центральной части протектора улучшают удаление воды.
4 Решения, улучшающие сцепление на мягком грунте.
5 Усиленная плечевая зона внешней части шины.
6 Новинки сезона: Nokian Hakka Blue 2 SUV (слева) и Nokian Hakka Black 2 SUV.

ны, а ребра в центральной части протектора несколько шире. Но главные отличия кроются внутри. Во-первых, конструкция шины усилена дополнительным слоем текстильного корда. Во-вторых, в структуре боковин применена фирменная технология Nokian Tyres: в оригинальной резиновой смеси использованы арамидные волокна, которые делают шину более стойкой к повреждениям, но не ухудшают показатели комфорта. Если же говорить о тех улучшениях, которых удалось добиться в сравнении с предыдущей версией, шиной Hakka Black SUV, то возросли характеристики управляемости на сухой дороге и торможения на мокрой поверхности, а также улучшился коэффициент сопротивления качению.

Еще одна новинка Nokian Tyres, предназначенная для кроссоверов и внедорожников с меньшими мощностными характеристиками, – шина Nokian Hakka Blue 2 SUV. Здесь, как и в шине для легковых автомобилей Hakka Blue 2, разработчики сконцентрировались на стойкости шины к аквапланированию и на ее сцеплении с мокрой дорогой. Для решения поставленной задачи в шине была использована оригинальная технология Dry Touch. Суть ее в следующем: на центральное ребро по диагонали нанесены канавки, имеющие в центре специальные полости. Вода с поверхности дороги собирается в канавки и через эти полости отводится в полированные продольные канавки в центральной части протектора. Разумеется, и в этой модели вопрос управляемости на высокой скорости не стал второстепенным, а решение очень похоже на то, что было использовано в Hakka Black 2 SUV. Внешняя плечевая зона усилена дополнительным ребром, которое частично перекрывает продольные канавки, а отвод воды происходит через поперечные канавки внутреннего плеча шины, перемещающими воду в центральные продольные канавки. Готова Nokian Hakka Blue 2 SUV и к внедорожным испытаниям: в центральных канавках шины предусмотрены элементы, препятствующие застреванию камней в протекторе. Эта технология препятствует повреждению шины и продлевает ее жизненный цикл при эксплуатации вне асфальта. Конечно, в структуре боковины этой шины тоже присутствуют волокна арамида. И в заключение о комфорте, но теперь о комфорте акустическом. Шины линейки Hakka имеют на стенках центральных продольных канавок углубления, напоминающие поверхность мячей для гольфа – решение, помогающее оптимизировать воздушный поток от шины при ее движении и, как следствие, снижающее уровень шума. ▢

1

С 2016 года лицом бренда Nokian Tyres является двухкратный чемпион мира в автогонках «Формулы-1» Мика Хаккинен. И именно он осенью прошлого представлял новинки летней линейки шин финского коцерна.

МОТО ВЫСТАВКА

IMIS 18

20-22 АПРЕЛЯ

ЛЕНЭКСПО

В.О., Большой пр., 103, Павильон №7

WWW.IMISMOTO.RU

12+

РЕКЛАМА

Ассоциация мотопсихологи Санкт-Петербурга

ПЕРВАЯ МЕБЕЛЬНАЯ

Europa plus

KudaGo

Телеканал АВТО ПЛЮС

НОВИНКА CORDIANT COMFORT 2

ЖИТЬ В КОМФОРТЕ

В НЫНЕШНЕМ СЕЗОНЕ КОМПАНИЯ CORDIANT ВЫВОДИТ НА РЫНОК МОДЕЛЬ ШИН COMFORT 2, НАЗВАНИЕ КОТОРОЙ, КАЗАЛОСЬ БЫ, В ПОЛНОЙ МЕРЕ ГОВОРИТ ОБ ИДЕОЛОГИИ НОВОГО ПРОДУКТА. САМИ СОЗДАТЕЛИ НОВИНКИ С ЭТИМ СОГЛАШАЮТСЯ, НО С ОГОВОРКОЙ ▢ **СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ** ▢ **ИЛЛЮСТРАЦИИ CORDIANT**

ПРЕДПОСЫЛКИ

Возможно, кто-то из тех автолюбителей, которым продукция Cordiant знакома не понаслышке, может упрекнуть маркетологов компании в отсутствии логики при обновлении линейки шин: мол, была модель Sport 3, так почему бы не продолжить развитие летней гаммы продукта в этом направлении? И название красивое, и наверняка есть куда двигаться в плане улучшения характеристик в четвертой генерации «спорта». Но в отделе стратегического маркетинга компании Cordiant в 2015 году провели крупное исследование в области потребностей потенциальных клиентов, результаты которого и определили задачу. Оказывается, большинство опрошенных на первое место поставили не ориентированность шин на возможности динамичного вождения, а именно ездовой комфорт. С их точки зрения, для шины важно обладать хорошими амортизирующими свойствами и низким уровнем шума. И во многом благодаря этому исследованию в компании Cordiant было принято решение, что в 2017 году флагманом летней гаммы шин станет модель Comfort 2. В линейке Cordiant уже были шины, ориентированные на высокие характеристики акустического и динамического комфорта, – это модель Comfort, снятая с производства в 2015 году, и модель Road runner. Оставалось объединить принципиальные решения этих двух моделей, дополнив их новыми технологиями. И вот что говорят сами специалисты компании Cordiant о том, с чего начинается разработка новой шины. Для начала выбирается некий эталон, имеющий самые высокие показатели по ключевым характеристикам. После чего инженеры научно-исследовательского центра Cordiant получают задание превзойти в процентном отношении показатели конкурента. На первый взгляд, все просто, но создание шины постоянно требует компромиссных решений: улучшая одну, пусть и знаковую характеристику, можно ухудшить несколько других.

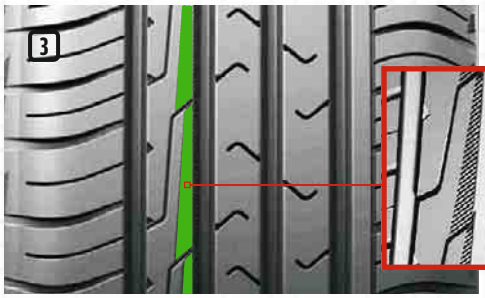
РЕШЕНИЯ

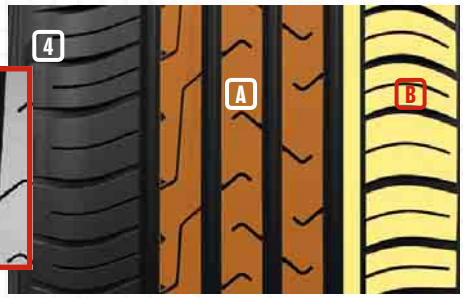
В случае с Cordiant Comfort 2 стоит начать именно со знаковых характеристик, акустического и динамического комфорта, на которые направлена технология FLEX-COR. На евроэтикетках, сопровождающих большинство поступающих на наш рынок шин, есть три параметра, определяющие важные показатели: сопротивление качению, т. е. топливная экономичность, сцепление на мокрой дороге и уровень шума, издаваемого шиной при движении. Что касается акустического показателя, то речь идет о внешнем шуме: на сертифицированной трассе автомобиль разгоняется до определенной скорости, и через установленные вне автомобиля микрофоны фиксируется шум. Но нас, находящихся внутри автомобиля, больше волнует тот шум от шины, который мы слышим в салоне. И вот здесь с объективными характеристиками все гораздо сложнее. Во-первых, при недостаточной шумоизоляции автомобиля мы будем слышать в салоне тот самый внешний шум шумы. Во-вторых, немаловажным фактором является не только уровень шума, но и его частота – звуковые колебания через колесный диск и элементы подвески транслируются непосредственно в салон автомобиля. Причиной неприятного высокочастотного звука, как правило, является резонанс, характерный для симметричного рисунка протектора шины. Решением проблемы для шины Cordiant Comfort 2 стал рисунок протектора, представляющий собой несимметричную комбинацию из 12 элементов. Но и это еще не все. На одном из центральных ребер протектора сделаны неглубокие диагональные канавки, помогающие снизить шум от шины в ходе ее обкатки, т. е. в тот период, составляющий 1500-2000 км, когда у нас и формируется мнение о характеристиках шины. Что касается комфорта динамического, то научно-исследовательский центр Cordiant совместно со своими внешними партнерами поработал и в этом направлении. Результатом стали новые материалы, позволившие создать более легкий каркас и более эластичную боковину. Легкий каркас, эластичная боковина... Значит ли это, что с учетом качества наших дорог новая шина Cordiant стала

1

2

1 Идеологическая преемственность: Cordiant Comfort + Cordiant Road Runner + новые технологии = Cordiant Comfort 2.
2 Асимметричный рисунок протектора с комбинацией 12 элементов – в три раза больше, чем в предыдущем поколении. Инновационная методика оптимизации чередования этих элементов позволила снизить внешний шум, издаваемый шиной.



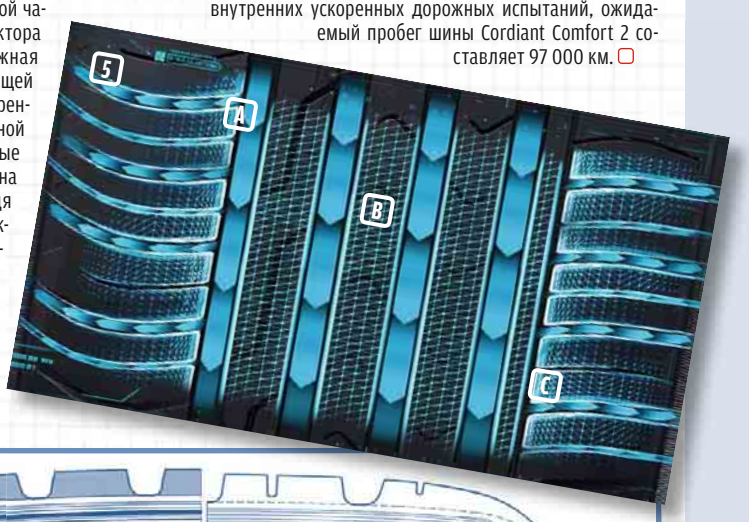


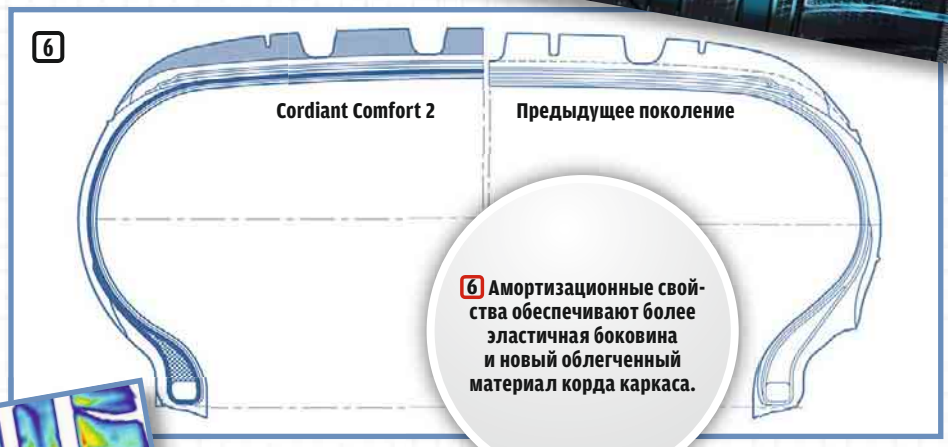
3 Насечка «Антишум», образованная диагональными микроканавками на среднем продольном ребре шины, создает дополнительные микроповерхности, обтекаемые воздушным потоком при движении шины, снижая звуковой резонанс.
4 Технология Dry-Cor. A – Курсовая устойчивость обеспечивается тремя сплошными ребрами. Смена дорожного покрытия без корректировки курса. B – Устойчивость в поворотах и при маневрировании обеспечивает внешняя сторона протектора, состоящая из крупных шашек, объединенных общим ребром жесткости.
5 Технология Wet-Cor. A – Дуговые дренажные канавки различной ширины отводят воду из внутренней части протектора. B – Система сплошных ребер и продольных канавок снижает риск аквапланирования, выдавливая воду из пятна контакта и «запирая» ее в канавках. C – Дренаж плечевой зоны для эффективной работы в поворотах.

более комфортной, но менее защищенной от повреждений? Отнюдь нет. Тест шины проходил в Португалии, а качество асфальтированных проселочных дорог там подчас не многим лучше, чем в российской глубинке. Сами же создатели Comfort 2 говорят, что создавали версии шины как для легковых автомобилей, так и для кроссоверов, поэтому прочности конструкции уделялось особое внимание. И во всех типоразмерах в индексы нагрузок заложен приличный запас.

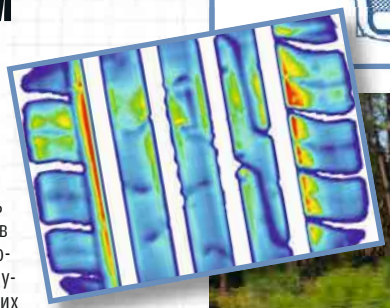
НЕ КОМФОРТОМ ЕДИНЫМ

Как уже было сказано выше, комфорт – это хорошо, но как с остальными показателями? Чтобы убедиться в том, что и другие характеристики не остались без внимания разработчиков Comfort 2, достаточно было попетлять по серпантинам португальских дорог, представляющих собой целую гамму вариантов асфальта: от «отутюженных» поверхностей до покрытых трещинами грубых субстанций. Это на практике. А что касается теории, то можно посмотреть на дизайн протектора, где использованы классические решения. При прохождении поворотов за управляемость в большей степени отвечает внешняя сторона шины, которая в Comfort 2 представляет собой череду крупных шашек, соединенную монолитным ребром. То есть очень жесткую структуру. С курсовой устойчивостью, даже при активном маневрировании, хорошо справляются три сплошные ребра в центральной части протектора. В рисунке протектора использована развитая дренажная система как во внешней (отвечающей за управляемость), так и во внутренней плечевых зонах, а в центральной части протектора жесткие сплошные ребра выдавливают воду из пятна контакта шины с дорогой, выводя ее большую часть через дренажные канавки под днище автомобиля. Все это – технология WET-COR, способствующая борьбе с аквапланированием. Еще одним важным решением в шине Cordiant Comfort 2 стала новая резиновая смесь с увеличенным содержанием силики, которая позволила заметно улучшить показатели сопротивления качению. Само решение об увеличении силики (химиката отнюдь не дешевого) в резиновой смеси разработчикам Cordiant Comfort 2, вероятно, далось непросто, но результат того стоил: топливная эффективность шины, в сравнении с моделью Sport 3, стала заметно выше. А теперь о результатах. Согласно маркировкам на евроэтикетке (где индексы от A до G расположены по снижению характеристик), показатели Cordiant Comfort 2 по сопротивлению качению соответствует индексу C, по сцеплению на мокрой дороге – индексу A, а уровень шума составляет 71 дБ. Нелишне упомянуть и о такой характеристике, как ходимость шины. По результатам внутренних ускоренных дорожных испытаний, ожидаемый пробег шины Cordiant Comfort 2 составляет 97 000 км. ▢





6 Амортизационные свойства обеспечивают более эластичная боковина и новый облегченный материал корда каркаса.



УЖЕ ПОРА...

ЗИМНИЙ ПЕЙЗАЖ ЗА ОКНОМ ПОКА ДАЖЕ МЫСЛИ О ЛЕТЕ НЕ ДОПУСКАЕТ, НО КАЛЕНДАРЬ НАПОМИНАЕТ О ЕГО ПРИБЛИЖЕНИИ. НЕТ, ОЧЕРЕДИ В ШИНОМОНТАЖНЫЕ МАСТЕРСКИЕ ПОКА НЕ ВЫСТРАИВАЮТСЯ, НО ПОДУМАТЬ О ПРИОБРЕТЕНИИ ЛЕТНЕГО КОМПЛЕКТА ШИН СЕЙЧАС САМОЕ ВРЕМЯ. НАДЕЕМСЯ, ЧТО НАШ ОБЗОР АКТУАЛЬНЫХ В ЭТОМ СЕЗОНЕ МОДЕЛЕЙ ШИН ПОМОЖЕТ В ВЫБОРЕ

▢ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▢ ФОТО ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

BRIDGESTONE ALENZA 001

Премиальная высокопроизводительная шина предназначена для автомобилей класса SUV и одобрена в качестве оригинальной комплектации рядом ведущих производителей автомобилей премиум-класса. Закругленные кромки рисунка протектора и конструкция, обеспечивающая увеличенное давление в пятне контакта с дорогой, способствуют высоким характеристикам шины на влажной дороге. Высокие эксплуатационные характеристики модель Alenza 001 демонстрирует и на сухом покрытии. Технология Nano PRO-TECH™, обеспечивающая равномерное распределение молекул силики в составе резиновой смеси, снижает температурные нагрузки шины во время движения, что улучшает топливную экономичность. Помимо этого существенно усилены молекулярные связи между силикой и полимером, что продлевает срок службы шины.

BRIDGESTONE DUELER A/T 001

Сбалансированная летняя шина для автомобилистов, которые большую часть времени проводят на дорогах, но также эксплуатируют автомобиль и на бездорожье. Оптимизированная жесткость блоков обеспечивает сбалансированность шины на разных типах дорожного покрытия, а новый состав резиновой смеси способствует увеличению срока службы шины. Немаловажно и то, что в Dueler A/T 001 оригинальная конструкция стенок блоков протектора, имеющих разный угол наклона, значительно снижает уровень шума.

BRIDGESTONE ECOPIA EP 300

По сравнению с предшествующей моделью, эта легковая эко-шина последнего поколения обладает еще более низким сопротивлением качению. Кроме того, улучшено сцепление на мокрой дороге: этому во многом способствует оптимизированная форма блоков протектора, обеспечивающая равномерное распределение давления в зоне пятна контакта с дорогой. Оригинальная форма краев блоков протектора препятствует их деформации, обеспечивая более плоскую форму пятна контакта и улучшая тормозные характеристики. Большая глубина грунтозацепов позволяет максимально долго сохраняться эксплуатационным характеристикам шины, увеличивая срок ее службы.

CONTINENTAL PREMIUMCONTACT 6

Дебют этой шины немецкого концерна состоялся в прошлом году, но в нынешнем летнем сезоне она получила 42 новых типоразмера, общее число которых достигло 120 в диапазоне посадочных диаметров от 16 до 22 дюймов. Подобная линейка удовлетворяет потребности владельцев легковых автомобилей среднего класса и машин сегмента SUV. Шина имеет асимметричный рисунок протектора с микроблоками и смыкающимися длинными плечевыми блоками, обеспечивающими высокую боковую поддержку в быстрых поворотах. Износостойкая резиновая смесь с добавлением аморфной силики способствует повышенному сцеплению шины на мокром и сухом асфальтовом покрытии, высокой износоустойчивости и пониженному сопротивлению качению. В новом сезоне модель впервые получила фирменную технологию снижения уровня шума ContiSilent, которая использована в пяти типоразмерах. Она представляет собой слой вспененного полиуретана, приклеенного к внутренней поверхности шины со стороны протектора. Пена эффективно поглощает звуковые колебания, которые передаются на колесный диск, а затем на детали подвески и кузова, снижая уровень шума примерно на 9 дБ. Кроме того, отдельные типоразмеры модели PremiumContact 6 к новому сезону получили официальную омологацию таких производителей, как Audi, Jaguar, Mercedes-Benz, Volvo.

ПРИ ВЫБОРЕ ШИН НЕЛИШНЕ ПРИНЯТЬ ВО ВНИМАНИЕ НАИБОЛЕЕ ХАРАКТЕРНЫЕ УСЛОВИЯ ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ

CORDIANT COMFORT 2

Компания Cordiant в этом сезоне выводит на рынок свою новинку – модель Comfort 2, в создании которой использованы технические компиляции предыдущих моделей Comfort и Road runner с привнесением новых технологий. Так технология Flex-Cor (ассиметричный рисунок протектора и методика чередования его элементов, эластичная боковина, новый материал корда каркаса) обеспечивает акустический и динамический комфорт даже при движении по дорогам с плохим покрытием. Технология Dry-Cor (новый профиль, позволивший увеличить наружный диаметр и ширину шины для оптимизации пятна контакта, а также оригинальный дизайн центральной и внешней части протектора) способствует высокому уровню курсовой устойчивости и стабильности при прохождении поворотов, и позволяет снизить сопротивление качению. Технология Wet-Cor (оригинальная дренажная система центральной и боковых частей протектора, новая резиновая смесь с увеличенным содержанием силики) помогает значительно отодвинуть порог начала аквапланирования и повысить сцепные свойства на мокром дорожном покрытии. В ассортименте шины 15 типоразмеров с посадочными диаметрами от 15 до 18 дюймов, причем семь из них ориентированы на автомобили SUV. В дальнейшем ассортимент типоразмеров будет увеличиваться.

DUNLOP SP TOURING R1

Шина с улучшенными характеристиками износостойкости, комфорта и контроля управления на влажной и сухой поверхностях. Модифицированный полимер, примененный в резиновой смеси протектора, снижает степень нагрева материала, сохраняя при этом его жесткость и эластичность. Уменьшенное сопротивление качению способствует более эффективному расходу топлива. Три широких продольных канавки и узкие прорези обеспечивают оптимальный отвод влаги из пятна контакта. Переменная жесткость протектора позволяет оптимизировать давление в пятне контакта шины с дорогой, перераспределяя нагрузку между центральной и плечевыми областями. По сравнению с моделью Dunlop SP Touring T1, у этой шины улучшены показатели торможения на сухой и влажной поверхности, управляемости на сухой дороге, стойкости к аквапланированию и сопротивлению качению. Шина представлена в шести типоразмерах с посадочными диаметрами от 13 до 15 дюймов.

FIRESTONE DESTINATION LE-02

Новинка бренда Firestone, предназначенная для кроссоверов и внедорожников, характеризуется пониженным уровнем шума, улучшенными характеристиками управляемости и торможения в любых погодных условиях. Улучшение этих характеристик обеспечивает инновационный рисунок протектора. Узкая центральная канавка не только способствует эффективному отводу воды из пятна контакта, но и повышает жесткость центральных дорожек. Сочетание блоков разной формы препятствует возникновению резонанса, что повышает акустический комфорт шины. Оригинальная форма плечевых кромок усиливает сцепление при прохождении поворотов, а диагональные насечки в центральной части протектора способствуют повышению износоустойчивости.

GT RADIAL SPORTACTIVE

Шина разработана европейским подразделением компании Giti Tire и предназначена для мощных автомобилей премиум-класса. В задачу ее разработчиков входило обеспечение высокого уровня передачи тяги, быстрые реакции на руление и контроль на мокром и сухом дорожном покрытии. Управляемости и эффективному сцеплению способствует оригинальный профиль шины. Широкие продольные канавки протектора и ламели особой формы обеспечивают сокращенный тормозной путь на мокром и сухом покрытии и значительно снижают вероятность аквапланирования. Жесткие блоки протектора помогают достичь оптимальных характеристик в поворотах и быстрой реакции на работу рулем. Высокая ходимость шины обеспечивается новой рецептурой резиновой смеси протектора. По европейской системе маркировки шины этой модельной линейки относятся к классу B по сцеплению с мокрым покрытием и к классам B-C по сопротивлению качению. Шина представлена в 37 типоразмерах с посадочными диаметрами от 16 до 19 дюймов.

GT RADIAL SPORTACTIVE SUV

Новая флагманская сверхвысокоскоростная шина для автомобилей класса SUV обладает сниженным сопротивлением качению, а ее основными особенностями стали новый состав резиновой смеси протектора, специальные канавки увеличенной ширины и оригинальная конструкция блоков протектора. Примененные инновации позволили добиться сокращения тормозного пути на сухом и мокром покрытии, улучшить сцепление на мокрой дороге и повысить стойкость к аквапланированию, а увеличенная жесткость блоков повысила точность управления. Шина представлена в семи типоразмерах с посадочными диаметрами в 18 и 19 дюймов и с индексами скорости V и W.

GT RADIAL CHAMPIRO FE1

Новая универсальная шина повышенной комфортности сочетает в себе долгий срок службы, четкую управляемость и топливную экономичность и предназначена для автомобилей сегментов C и D. Широкие канавки, кромки ламелей и блоков протектора обеспечивают эффективный отвод

воды из пятна контакта шины с дорогой, что способствует высоким характеристикам шины на мокром покрытии. Специальный состав резиновой смеси протектора обеспечивает пониженное выделение тепла при движении шины и улучшает показатели сопротивления качению. Кроме динамических характеристик, шина обладает высокими характеристиками комфорта. Инновационный профиль способствует плавному ходу, а переменный шаг расположения блоков протектора – акустическому комфорту. В этом сезоне шина предлагается в 41 типоразмере – от 175/65R15 до 225/50ZR17 и индексами скорости от T до W.

GT RADIAL FE1 CITY

Шина для уверенного движения по городу, созданная в центре исследований и разработок компании в Ганновере, украшена силуэтом Кельна, свидетельствующим о ее европейском происхождении. FE1 City характеризуется долговечностью и уверенной управляемостью на мокром и сухом покрытии и ориентирована на автомобили классов A-C. К ее основным достоинствам относятся усиленная конструкция, защищающая от повреждений при контакте с выбоинами, бордюрами и искусственными неровностями, а так же новая резиновая смесь, улучшающая потенциальную ходимость и облегчающая маневрирование, торможение и ускорение на низкой и средней скорости. Шина представлена в 16 типоразмерах с посадочными диаметрами от 13 до 16 дюймов и индексами скорости H, T и V.

HANKOOK VENTUS S1 EVO²

Флагманская Ventus S1 evo² отличается высоким уровнем комфорта и безопасности и топливной экономичностью. При разработке шин также были сделаны акценты на надежном управлении, торможении на сухой и влажной поверхностях, курсовой устойчивости и низком уровне шума. Кроме того, инженерам Hankook удалось значительно снизить коэффициент сопротивления качению. Использование ультрасовременного компаунда, содержащего смесь полистирола и оксида кремния, позволило оптимизировать сцепление шин с мокрой дорогой и одновременно повысить их экологичность. Ультрасовременная технология Hankook Ventus S1 evo² SUV с многорадиусным протектором и двухслойным каркасом из вискозы обеспечивает автомобилям класса SUV высокий уровень сцепления благодаря оптимальной площади пятна контакта в любых дорожных условиях. За счет увеличения времени смешивания компонентов резиновой смеси при низких температурах улучшились молекулярные связи и равномерность распределения молекул технического углерода и каучука. Результатом стало снижение теплообразования, возникающего в шинах при движении, что оказало положительное влияние на снижение сопротивления качению и повысило износостойкость шин. Новая смесь с добавлением полистирола также существенно увеличивает уровень сцепления шины с дорожным покрытием, что позволяет добиться высоких характеристик торможения и тяги на дорогах с мокрым покрытием.

HANKOOK VENTUS V12 EVO²

При создании модели V12 evo² одним из ключевых факторов было повышение экологичности. Трехмерные блоки протектора имеют направленную конструкцию, уже известную по предыдущим моделям, которая была доработана для улучшенного отвода воды. Мультирадиусный протектор, изготавливаемый с использованием гоночной технологии, в сочетании с исключительно жестким, но в то же время чрезвычайно легким стальным кордом обеспечивает оптимальную форму пятна контакта шины на опорной плоскости при экстремальных нагрузках, например в скоростном повороте. Благодаря применению наночастиц оксида кремния в составе резиновой смеси в сочетании с оптимизацией жесткости блоков по всей ширине протектора тормозной путь на влажном и сухом покрытии был сокращен на 5% по сравнению с предыдущей моделью. Применение стирольных полимеров в резиновой смеси обеспечивает улучшенные характеристики на влажном покрытии при пониженном сопротивлении качению, что способствует повышению топливной экономичности. Система охлаждения с дополнительными ребрами в основании канавок протектора обеспечивает ускоренное рассеивание тепла для улучшения характеристик управляемости и увеличения износостойкости шины. Чтобы сделать езду более комфортной, инженеры Hankook оснастили Ventus V12 evo² аэродинамическим крыловидным профилем, который еще больше снижает шум шины и подчеркивает ее спортивный вид.

HANKOOK VENTUS PRIME³

Производитель шин премиум-класса компания Hankook представляет новые Ventus Prime³ для европейского рынка. При разработке модели инженеры Hankook уделили особое внимание характеристикам торможения на мокрой дороге. Новая кремниевая смесь и новая технология смешивания существенно улучшают распределение полимеров и наполнителей в протекторной смеси. В результате характеристики торможения на мокрой дороге улучшаются примерно на 8%, одновременно снижается сопротивление качению. Рисунок протектора с четырьмя широкими канавками позволяет быстро отводить воду, что улучшает контроль на мокрой дороге и помогает еще больше снизить риск аквапланирования. Модель Ventus Prime³ демонстрирует улучшенные характеристики и на сухой дороге. Благодаря оптимизированному асимметричному дизайну протектора пятно контакта шины с дорогой увеличено на 10%.

MAXXIS PRAGMATRA MP-15

Новинка нынешнего сезона, предназначенная для автомобилей класса SUV и ориентированная на высокие показатели экономичности и комфорта. Для точного управления и повышения амортизационных возможностей применена технология трехмерного распределения нагрузки на боковину и закраину шины. Выполненный в 3D дизайн протектора препятствует возникновению воздушных завихрений и вибрационного шума, что обеспечивает акустический комфорт при эксплуатации. В этом сезоне шина представлена в 16 типоразмерах с посадочными диаметрами от 15 до 18 дюймов.

MAXXIS MCV3+ VANSMART

Еще одна новинка компании MAXXIS для микроавтобусов и легких грузовиков. Новое поколение кремниевого компонента, используемое в резиновой смеси, значительно улучшило торможение на мокром покрытии и снизило сопротивление качению, что положительно влияет на топливную экономичность. Специально разработанная плоская конструкция профиля обеспечивает оптимальное распределение давления в зоне пятна контакта для равномерного износа протектора, а полузамкнутая конструкция канавок протектора приглушает шум при движении. Уменьшенная толщина металлокорда позволила снизить сопротивление качению, сохранив при этом оптимальную жесткость каркаса. Ассортимент шины включает 28 типоразмеров с посадочными диаметрами от 14 до 17 дюймов.

MAXXIS VICTRA MA-Z1

Модель рассчитана на водителей с активной манерой вождения и тех, кто желает подчеркнуть индивидуальность своего автомобиля. Разработчики сделали акцент на оригинальный дизайн и высокие показатели разгона, торможения и курсовой устойчивости. Жесткое центральное ребро шины и конструкция блоков плечевой зоны обеспечивают хорошую курсовую устойчивость при движении на высо-

кой скорости и четкую реакцию на руление, а направленный V-образный рисунок протектора способствует хорошему сцеплению при разгоне и торможении. Двойной металлокорд в сочетании с бесшовным нейлоновым слоем со спиральной намоткой делают шину особо прочной, что важно с учетом качества наших дорог. Сочетание адаптивного эластичного корда и протектора с плотным расположением элементов позволяет равномерно распределить давление по всей площади пятна контакта, что способствует увеличению срока службы шины. В ассортименте семь типоразмеров с посадочными диаметрами от 14 до 17 дюймов.

MAXXIS MT-772 RAZR

Новейшая разработка компании MAXXIS для автомобилей 4x4 с высокими показателями самоочистки, износостойкости и комфорта. Оптимизированные протекторный и подпротекторный слои с технологией Dual-Cord увеличивают устойчивость шины к порезам, проколам и разрывам. Оптимизированная конфигурация, размер и расположение блоков протектора обеспечивают усиленную защиту и сцепление и препятствуют застреванию инородных элементов в шине. Армированная трехслойная боковина способствует максимальной передаче тяги и защищает шину от механических повреждений. Специальный внедорожный состав резиновой смеси с инновационным химическим наполнителем обеспечивает равномерное рассеивание тепла для повышения степени износостойкости шины. Ассортимент шины включает 27 типоразмеров с посадочными диаметрами от 16 до 20 дюймов.

MICHELIN PRIMACY 4

Летняя новинка, ставшая результатом трехлетних разработок. Благодаря использованию эластомеров нового поколения в составе резиновой смеси шина обеспечивает высокий уровень сцепления на мокром покрытии с первого до последнего километра пробега без ухудшения характеристик. Для улучшения сцепных свойств разработчики оптимизировали рельеф рисунка протектора. Он отличается более заквадраченным профилем водоотводных каналов, что позволяет увеличить их ширину на 22 % при износе до остаточной глубины протектора в 2 мм. Это решение делает эффективным отвод воды из пятна контакта даже по мере износа шины. Таким образом, безопасное использование шины возможно на протяжении всего срока ее службы, вплоть до минимально допустимой глубины протектора в 1,6 мм. Тормозной путь новых шин Primacy 4, по результатам независимых тестов, сокращен на 0,9 метра по сравнению со средним показателем конкурентов, а в случае существенного износа протектора на тех и других шинах разница будет составлять уже 2,8 метра. Также независимые испытания показали, что в сравнении с конкурентами средний пробег Primacy 4 будет на 18 000 км больше. В 2018 году шина доступна в 29 размерах с 15 по 18 посадочный диаметр.

MICHELIN PILOT SPORT 4S

В летнем сезоне 2018 года компания Michelin расширяет на 13 размеров в 20-м и 22-м посадочных диаметрах ассортиментное предложение этой высокоскоростной шины, созданной для мощных автомобилей и спорткаров. В основе этой спортивной шины лежат конструктивные решения и материалы, разработанные для таких соревнований, как чемпионат мира по гонкам на выносливость, чемпионаты мира по ралли и Formula E. Так, технология Dynamic Response обеспечивает шине высокую точность управления на сухом покрытии. Решение заключается в использовании брекерного слоя из сверхпрочных арамидно-нейлоновых нитей, что позволяет шине препятствовать воздействию центростремительных сил и сохранять стабильность пятна контакта на очень высоких скоростях, обеспечивая высокий уровень сцепления и управляемости. Быстрым реакциям на поворот руля способствует специально разработанный дизайн протектора. В шине использована технология Bi-Compound – два разных состава резиновой смеси для внешней и внутренней частей шины. Внешняя часть включает эластомер, который обеспечивает уверенное сцепление при прохождении крутых поворотов на высокой скорости. В состав резиновой смеси внутренней стороны добавлены «функциональные эластомеры», что обеспечивает эффективное сцепление на мокром покрытии. Усовершенствованный состав резиновой смеси позволил значительно улучшить износостойкость.

MICHELIN LATITUDE SPORT 3

Это уже третье поколение шины, созданной для мощных и спортивных внедорожников. Инженерам компании удалось добиться не только сокращения тормозного пути на мокром покрытии на 2,7 метра, по сравнению с шиной предыдущего поколения, но и существенно улучшить ходимость модели, ее прочность и управляемость. Увеличенная ширина водоотводящих каналов обеспечивает эффективный отвод воды и уверенное сцепление на мокром покрытии, увеличивая порог начала аквапланирования. Дополнительную прочность и снижение риска повреждения шины на дорогах с плохим покрытием обеспечивает двойной каркас в конструкции шины. Резиновая смесь с использованием комбинации эластомеров последнего поколения и силики позволяет добиться высокой износостойкости при сохранении оптимального уровня сцепных свойств и топливной экономичности. Шина представлена в 44 типоразмерах с посадочными диаметрами от 17 до 21 дюйма.

NEXEN TIRE N'FERA SU1

Модель линейки UHP, обеспечивающая четкую реакцию рулевого управления на высоких скоростях и при прохождении поворотов. Четыре асимметричные канавки обеспечивают оптимальную курсовую устойчивость и эффективный отвод воды из пятна контакта, позволяя достичь высоких тормозных характеристик, а также хорошего уровня сцепления на сухой и мокрой дороге. Долгий срок службы достигается за счет применения новых добавок, препятствующих старению резиновой смеси и неравномерному износу протектора. Шина представлена в типоразмерах от 15 до 21 дюйма с шириной профиля до 285 мм.

NEXEN TIRE N'BLUE HD PLUS

Среди главных достоинств шины выделяется высокий уровень управляемости: жесткая конструкция блоков плечевой зоны обеспечивает надежное сцепление для улучшенного прохождения поворотов и безопасного торможения в экстремальных условиях вождения. Для более уверенного управления и лучшего сцепления на мокрой дороге рисунок протектора имеет 4 широкие канавки, которые эффективно отводят воду из пятна контакта, а асимметричный рисунок протектора способствует снижению риска аквапланирования и надежному сцеплению на мокрой дороге. Инновационный состав резиновой смеси и оптимизированная конструкция каждого элемента шины способствуют уменьшению расхода топлива. Шина представлена в типоразмерах от 13 до 17 дюймов с шириной профиля до 235 мм.

NITTO NT421Q

Дебют шины, предназначенной для внедорожников и кроссоверов класса «Премиум», на российском рынке состоялся в прошлом году. Ее основная концепция – тихое и комфортное движение при высоком уровне безопасности. За счет функционального и стильного асимметричного рисунка протектора достигается высокий уровень управляемости и курсовой устойчивости на высокой скорости. Резиновая смесь протектора новейшей разработки обеспечивает уверенное сцепление с мокрым дорожным покрытием, что способствует сокращению тормозного пути. Применение специальной технологии шумоподавляющих канавок

способствует низкому уровню шума. В этом сезоне шина представлена в 30 типоразмерах с посадочными диаметрами от 16 до 21 дюйма.

NITTO NT555 G2

Еще одна модель Nitto представленная в прошлом сезоне. Эта сверхскоростная шина демонстрирует высокие показатели как на сухом, так и на мокром покрытии. Она разработана для современных мощных спорткаров, владельцам которых важна уверенная управляемость и надежные тормозные характеристики. Прочная конструкция каркаса обеспечивает оптимальную жесткость для быстрой реакции шины на рулевое управление. Высокотехнологичный состав резиновой смеси позволяет добиться низкого уровня сопротивления качению и улучшить сцепление на мокром покрытии. Агрессивный направленный рисунок протектора с двойным центральным ребром и крупными блоками способствует эффективному отводу воды из пятна контакта шины с дорогой, что обеспечивает высокий уровень управляемости и курсовой устойчивости на мокрой и сухой дороге. В нынешнем сезоне шина представлена в 44 типоразмерах с посадочными диаметрами от 15 до 22 дюймов.

NITTO NT420S

Эти высокопроизводительные шины созданы для автомобилей класса SUV и отличаются стильным и функциональным асимметричным рисунком протектора, обеспечивающим тихую и комфортную езду. Внешняя часть протектора имеет большой блок (и, как следствие, увеличенное пятно контакта) для улучшения сцепления с сухой поверхностью, в то время как дизайн внутренней части способствует эффективному отводу воды на влажном покрытии. Особый состав резиновой смеси обеспечивает отличный баланс высоких характеристик и износостойкости. В нынешнем сезоне шина представлена в 24 типоразмерах с посадочными диаметрами от 17 до 24 дюймов.

NITTO NEO GEN

Шины для широкого спектра легковых автомобилей, обладающие оригинальным дизайном. Увеличенные блоки протекторов на внешней части способствуют стабильному поведению шины при прохождении поворотов и курсовой устойчивости на сухом асфальте. В то же время мультиволновые 3D-ламели внутренней части протектора дают дополнительное сцепление на мокрой дороге. Ламели расположены таким образом, что снижают деформацию блоков протектора во время движения – решение, которое улучшает показатели износоустойчивости шины. Характеристики на мокрой дороге улучшены благодаря широким продольным канавкам и трехмерным блокам скошенной формы в центральной части. Избежать интенсивного износа внутренней плечевой зоны (что характерно для автомобилей с низкой посадкой и отрицательным углом развала колес) помогает жесткая конструкция неразрывного блока этой части шины. Особая мелкая насечка на стенках канавок оптимизирует распределение потока воздуха и повышает акустический комфорт. В летнем сезоне 2018 г. шина представлена в 30 типоразмерах с посадочными диаметрами от 15 до 22 дюймов.

NOKIAN HAKKA BLACK 2

Концерн Nokian Tyres встречает летний сезон целой серией новинок, среди которых разработанная для спортивного стиля вождения высокоскоростная шина Hakka Black 2 класса Ultra High Performance. Внутренняя плечевая зона шины усилена для более стабильного движения даже по дорогам с плохим покрытием. Несквозные канавки и ламели внешней плечевой зоны, как и асимметричный рисунок протектора с тремя широкими центральными ребрами, повышают точность управления. Резиновые смеси многослойной структуры протектора, в которых использована плотная ячеистая структура цепочек молекул полимеров, обеспечивают лучшее сцепление и прочность по сравнению с шинами предыдущего поколения. Кроме того, инновационные составы резиновой смеси улучшают сцепление с мокрой дорогой в широком температурном диапазоне, а многослойная структура протектора, помимо всего прочего, снижает сопротивление качению. При разработке шины инженерами Nokian Tyres была использована концепция Dynamic Grip, позволяющая шине адаптироваться к дорожным условиям и включающая такие технологии, как Hydro Canyon (оптимизированные с помощью компьютера канавки на центральных продольных ребрах, эффективно собирающие воду и направляющие ее в широкие центральные канавки), Silent Groove (полукруглые углубления на стенках продольных ребер, способствующие как снижению шума, издаваемого шиной при движении, так и ее охлаждению, что способствует долговечности шины). Шина доступна в 40 типоразмерах с посадочными диаметрами от 17 до 21 дюйма с индексами скорости V (240 км/ч), W (270 км/ч) и Y (300 км/ч).

NOKIAN HAKKA BLACK 2 SUV

В этой новинке, предназначенной для внедорожников и кроссоверов, также использована концепция Dynamic Grip, способствующая лучшему сцеплению как на мокрой и скользкой дороге, так и при прохождении скоростных поворотов. Это качество обеспечивает целый набор инновационных технологий, таких же, что и в шине Nokian Hakka Black 2. Кроме того, с учетом специфики использования шины, она имеет крепкую конструкцию: усиленные арамидным волокном боковые стенки шины обеспечивают необходимую прочность, защищая от ударов и порезов. Шина доступна в 29 типоразмерах с посадочными диаметрами от 17 до 22 дюймов. Большинство размеров имеют маркировку XL, что означает повышенный индекс нагрузки.

NOKIAN HAKKA BLUE 2 SUV

Шина для внедорожников и кроссоверов. Ее прочная конструкция в сочетании с усиленной боковиной, в том числе использование арамидных волокон, позволяет уверенно противостоять ударам и порезам в процессе эксплуатации. Удалители камней в центральных канавках обеспечивают дополнительную прочность, а внедорожные зацепы в плечевых зонах улучшают сцепление. Гибридный состав протектора способствует безопасности при эксплуатации в дождливую погоду: этот состав резины нового поколения обеспечивает эффективное сцепление на мокрой дороге. Кроме того, в протекторном слое используются оригинальные ламели Dry Touch 2, которые способствуют быстрому отводу воды из пятна контакта. Усовершенствованные типы полимеров и улучшенная структура силики, используемые в составе резиновой смеси, уменьшают трение, что в свою очередь приводит к снижению нагрева шины. Более низкая температура шины уменьшает сопротивление качению и потребление топлива. Модель Hakka Blue 2 SUV предлагается в 21 типоразмере с посадочными диаметрами от 16 до 19 дюймов с индексами скорости H (210 км/ч) и V (240 км/ч).

PIRELLI P ZERO

Эту шину итальянская компания представила весной 2016 года. По словам самих разработчиков, особенностью новой шины является максимальная устойчивость даже на самых высоких скоростях. Технология, суть которой заключается в применении особо жесткой резиновой смеси в зоне борта, появилась благодаря опыту разработок и производства шин для гонок «Формулы-1». Подобное решение обеспечивает наиболее быстрый и точный отклик на движения рулем без потери сцепления в поперечном направлении. Применение еще одной специальной технологии позволило сделать пятно контакта более плоским, что способствует большей равномерности износа и увеличению долговечности шины.

Увеличенное число канавок протектора, а также углубление и расширение каналов позволило на 10 % увеличить объем воды, отводимой из пятна контакта, что повысило стойкость шины к аквапланированию. Особый рисунок протектора также позволил снизить уровень шума, издаваемого шиной при движении. Ряд новых решений, использованных в разработке и производстве новинки, позволил на 15 % снизить сопротивление качению, что заметно сказывается на топливной экономичности. Сегодня под одним названием P Zero производятся несколько различных с технической точки зрения вариантов шин, и каждый из этих вариантов рассчитан на конкретный тип автомобиля. Для машин с более выраженными спортивными характеристиками предусмотрен вариант с менее рельефным протектором (A), второй вариант (B) больше подходит седанам класса люкс.

PIRELLI CINTURATO P7

«Зеленая» шина для автомобилей среднего и представительского класса. Нанесенный на боковину знак экологической безопасности говорит о том, что в составе резиновой смеси использованы только натуральные материалы, не содержащие ароматических масел. При запуске шины решения, примененные в ее конструкции и рисунке протектора, позволили почти на 30 % снизить уровень шума, а тормозной путь на сухом и мокром покрытии сократить, соответственно, на 1 и 2 метра. Шина представлена в 58 типоразмерах (с учетом run flat – 91) с посадочными диаметрами от 16 до 19 дюймов и шириной от 205 до 275 мм.

PIRELLI SCORPION ZERO

Эта шина с двумя вариантами рисунка протектора (направленным и асимметричным) ориентирована на владельцев внедорожников и пикапов и благодаря высокому уровню сцепления и точным реакциям на руление подходит водителям, предпочитающим спортивный стиль езды. Современные технологии, примененные в модели Scorpion Zero, обеспечивают хороший баланс между управляемостью на сухом и влажном покрытии и длиной тормозного пути, а также способствуют равномерному износу шины и высоким показателям ходимости. Рисунок протектора и состав резиновой смеси, используемый в протекторном слое Scorpion Zero, способствуют безопасности в любых дорожных условиях. Кроме всего прочего, дизайн шины дает возможность автолюбителям подчеркнуть индивидуальность своего автомобиля. Шина представлена в 59 типоразмерах с посадочными диаметрами от 18 до 22 дюймов.

PIRELLI SCORPION VERDE

Шина с асимметричным рисунком протектора, предназначенная для кроссоверов. Оригинальный состав

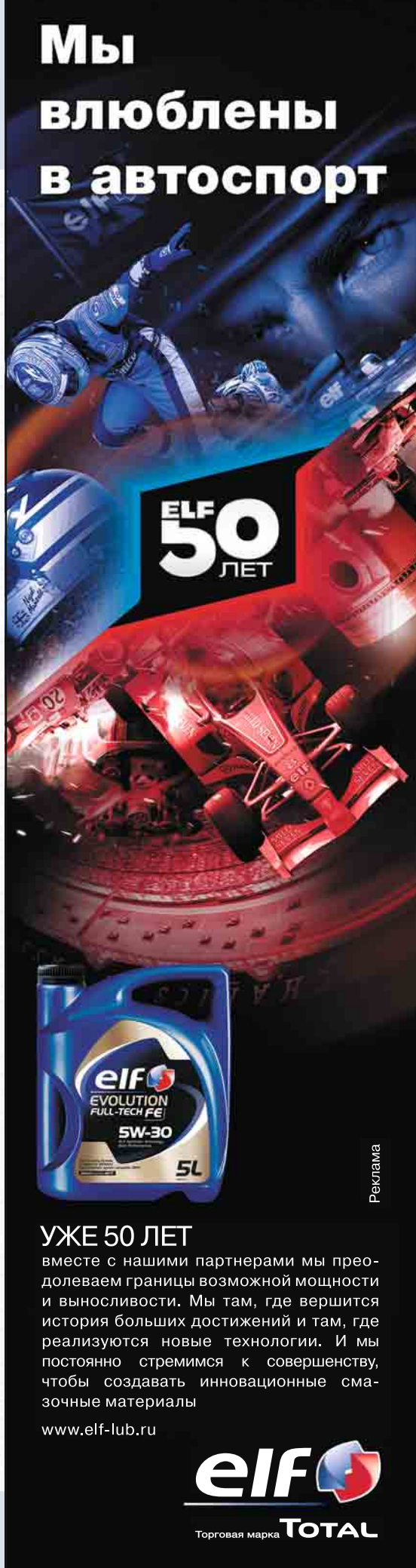
резиновой смеси, содержащий повышенное количество силики, обеспечивает стабильное поведение шины при высоких температурах и ее высокую ходимость. Этому способствуют полимеры последнего поколения, также входящие в состав компаунда протекторного слоя: они придают шине эластичность, помогают сформировать оптимальное пятно контакта и обеспечить высокий уровень сцепления в широком диапазоне температурных и погодных условий. В плечевой зоне шины использованы инновационный состав резиновой смеси и оригинальный дизайн – решения, улучшающие сцепление в продольном направлении. Управляемость во многом обеспечивается за счет комбинации жестких блоков протектора, а четыре продольные канавки эффективно отводят воду из пятна контакта, значительно повышая устойчивость к аквапланированию. Шаг блоков протектора рассчитан так, что позволяет избежать звукового резонанса, т. е. обеспечивает акустический комфорт. Кроме того, шина Scorpion Verde имеет низкий коэффициент сопротивления качению, что способствует повышению топливной экономичности. В этом сезоне шина представлена в диапазоне посадочных диаметров от 16 до 21 дюйма, в ряде типоразмеров доступна технология Run Flat.

PIRELLI SCORPION VERDE ALL SEASON

Еще одна «зеленая» шина Pirelli, предназначенная для внедорожников и кроссоверов. Оптимизированный профиль шины и использование инновационных материалов позволили на 10 % снизить вес шины и на 20 % уменьшить показатели сопротивления качению, что способствует снижению вибрации, комфорту и экономии топлива. Благодаря часто расположенным продольным и поперечным ламелям повышается курсовая устойчивость на мокрой и слегка заснеженной дороге. Большая площадь пятна контакта и четыре широких продольных канавки в рисунке протектора обеспечивают эффективный отвод воды, повышая уровень безопасности на мокрой дороге. Шина представлена в 35 типоразмерах (с учетом Run Flat – 36) с посадочными диаметрами от 16 до 22 дюймов с шириной от 215 до 285 мм.

TOYO PROXES SPORT

Новый флагман в летней линейке Toyo Tires, созданный в ответ на ключевые требования, предъявляемые к шинам водителями мощных автомобилей: управляемость на высокой скорости и сцепление на мокрой дороге. При этом



разработчики компании Toyo Tires постарались обеспечить эти характеристики без ущерба для таких показателей, как ходовой комфорт и ходимость шин. При разработке Proxes Sport в Toyo Tires для улучшения свойств резиновой смеси использовали собственную технологию Nano Balance. Эта технология позволяет моделировать и анализировать взаимодействие компонентов смеси на наноуровне и смешивать компоненты с высокой точностью. В результате получается более упругая, износостойкая смесь и снижается сопротивление качению шины. Конструкция шины, также спроектированная с помощью самых передовых технологий, в сочетании с оптимизированным рисунком протектора обеспечивают более четкое рулевое управление, что позволяет получить еще большее удовольствие от вождения. В нынешнем сезоне шина доступна в 44 типоразмерах с посадочными диаметрами от 17 до 20 дюймов.

TOYO TRANPATH MPZ

Новинка от Toyo Tires. При проектировании рисунка протектора этой модели инженеры Toyo Tires применили собственную технологию компьютерного моделирования T-Mode, а состав резиновой смеси был разработан с помощью продвинутой технологии Nano Balance. Асимметричный широкий протектор с волнообразными 3D-ламелями предотвращает неравномерный износ шины и повышает устойчивость при торможении и маневрировании. На равномерность износа и повышение ходимости шины также влияет жесткое ребро внешней части протектора. Рельефные стенки канавок (технология Silent Walt) снижают высокочастотный шум от протектора при движении. Слои корда, обернутые вокруг бортового кольца и высоко выходящие в плечевую зону, обеспечивают дополнительную прочность и устойчивость при езде по дорогам с неровным покрытием. Обновленная резиновая смесь позволила решить сразу несколько задач: снизить сопротивление качению, улучшить торможение на мокрой дороге и амортизирующие свойства, а также увеличить срок службы шины. Модель представлена в 41 типоразмере с посадочными диаметрами от 14 до 18 дюймов.

TOYO PROXES ST III

Стильная спортивная шина нового поколения для городских автомобилей класса SUV. Отличается эффектным дизайном протектора, направленный стреловидный рисунок которого повышает курсовую устойчивость и способствует лучшему сцеплению на мокрой дороге. В то же время жесткие широкие блоки в форме параллелограммов обеспечивают управляемость на сухом покрытии. Канавки в форме молний эффективно отводят воду из пятна контакта шины с дорогой. Расположенные под небольшим наклоном блоки подвержены меньшей деформации во время движения и торможения, что позволяет обеспечить лучший контакт протектора с поверхностью дороги и снижает износ. Смещение блоков при разгоне и торможении ограничивают 3D-ламели. В этом сезоне модель Proxes ST III представлена в 42 типоразмерах с посадочными диаметрами от 16 до 24 дюймов.

TOYO OPEN COUNTRY A/T PLUS

Эта премиальная шина для кроссоверов и внедорожников в сегменте All-Terrain, отличающаяся как агрессивным дизайном, так и высокими характеристиками, в прошлом сезоне пришла на смену популярной модели первого поколения Open Country A/T. У шины был обновлен состав резиновой смеси, дизайн протектора и боковины, что позволило улучшить большинство характеристик предшественницы (управляемость на сухой и мокрой дороге, акустический комфорт, коэффициент сопротивления качению). Модель подходит для эксплуатации как в городских условиях, так и на легком бездорожье/проселке (50/50). Шина представлена в 56 типоразмерах с посадочными диаметрами от 15 до 20 дюймов.

VIATTI STRADA ASIMMETRICO (V-130)

Легковая шина с асимметричным ненаправленным рисунком протектора, придающим ей оптимальные сцепные свойства как на сухом, так и на мокром покрытии, а также способствующим стабильности при движении по прямой и при маневрировании. Оригинальным решением является переменная жесткость боковины, достигнутая благодаря добавлению в резиновую смесь запатентованного продукта косинтеза. Эта технология позволяет шине адаптироваться к состоянию дорожного полотна, смягчая удары на разбитой дороге и увеличивая жесткость боковины при движении на высокой скорости. Широкие продольные канавки (с разной шириной на внешней и внутренней сторонах) эффективно отводят воду из пятна контакта, а поперечные канавки ускоряют отвод воды, повышая порог аквапланирования. Внешняя сторона протектора за счет жесткого массива резины в плечевой зоне обеспечивает хорошую управляемость на сухой дороге, а внутренняя сторона отвечает за управляемость на мокром покрытии. Это обеспечивается усилениями в поперечных канавках и эффективным отводом воды через продольные и поперечные канавки. Температурный диапазон эксплуатации шины – от +2 до +55° С, в ассортименте более 30 типоразмеров с посадочными диаметрами от 13 до 18 дюймов.

VIATTI BOSCO A/T (V-237)

Шина с симметричным ненаправленным рисунком протектора, эксплуатация которой допускается в условиях слякоти или тающего снега. Как и в модели Viatti Strada Asimmetrico, здесь используется технология переменной жесткости боковины. Четыре продольные канавки быстро отводят воду из пятна контакта, чему способствуют неоднородная геометрия и заостренные грани центральных шашек, эффективно разбивающих водяную пленку. Поперечные канавки разной геометрии, расположенные в централь-

ной зоне протектора, и ламели оригинальной формы уменьшают однородность рисунка и снижают шум от шины при движении. Рисунок протектора имеет жесткое центральное ребро и усиленные продольные ряды шашек, что обеспечивает высокую стабильность движения по прямой и возможность совершения маневров на высокой скорости. Широкие поперечные канавки в плечевых зонах вкупе со специальными грунтозацепами между ламелями плечевых шашек повышают проходимость. В зависимости от ширины профиля, шины линейки Bosco A/T имеют два варианта рисунка протектора. В шинах с шириной от 215 мм имеется дополнительное ребро жесткости. Ассортимент шины включает 21 типоразмер с посадочными диаметрами от 15 до 18 дюймов.

YOKOHAMA ADVAN FLEVA V701

Как пишут сами производители, эта шина предназначена для стандартных автомобилей и их «заряженных» версий. Направленный рисунок протектора с большим количеством граней блоков, расположенных по направлению вращения колеса, усиливает кромочный эффект. Особая форма канавок позволяет эффективно отводить воду при прохождении поворотов. Основные канавки протектора имеют большое количество выступающих граней в форме молнии. Помимо лучшего сцепления, такая форма обеспечивает шине высокий уровень сопротивления аквапланированию. Водоотводящие канавки имеют увеличенные кромочные элементы. Дополнительные канавки уменьшенной глубины увеличивают жесткость блоков протектора и обеспечивают более четкий отклик на управление. В нынешнем сезоне шина представлена в 43 типоразмерах с посадочными диаметрами от 15 до 20 дюймов.

> В ПЕРИОД ЭКСПЛУАТАЦИИ НЕ ЗАБЫВАЙТЕ РЕГУЛЯРНО ПРОВЕРЯТЬ ДАВЛЕНИЕ В ШИНАХ И ЗАТЯЖКУ БОЛТОВ КРЕПЛЕНИЯ КОЛЕСА

YOKOHAMA ADVAN SPORT V105

Шина, предназначенная для автомобилей премиум-класса и спорткаров, причем как для автомобилей легковых, так и для кроссоверов и внедорожников. В конструкции Advan Sport V105 использованы новейшие разработки компании в области технологий, обеспечивающих и спортивные характеристики, и высокий уровень комфорта, а разработка модели велась в тесном контакте с конструкторами спортивных автомобилей. Особое внимание разработчиков было обращено на высокие характеристики сцепления на мокрой

дороге и низкие показатели по сопротивлению качению. Последнее способствует топливной экономичности, что подчеркивает внимание компании Yokohama к защите окружающей среды. В конструкции шины использована матричная структура корда с использованием высокопрочного металлического корда и специальных усилителей в плечевой зоне. Эти решения позволили как снизить вес шины, так и повысить ее прочностные характеристики. В летнем сезоне модель Advan Sport V105 представлена в 97 типоразмерах с посадочными диаметрами от 16 до 22 дюймов.

YOKOHAMA BLUEART-A AE-50

Эта шина, наделенная спортивными характеристиками, предназначена для широкого спектра автомобилей, включая гибриды. По сравнению с предыдущей моделью в новой шине компании Yokohama был улучшен целый ряд характеристик, а наиболее значительные улучшения она демонстрирует по торможению и управляемости на мокром покрытии и торможению на сухом покрытии. В то же время шина обеспечивает высокий уровень комфорта, как акустического, так и динамического, и низкий уровень сопротивления качению. Значительному улучшению характеристик в большой степени способствовало применение инновационного состава резиновой смеси, в котором использовано два типа силики – решение, позволяющее оптимизировать пропорции состава компаунда для высоких показателей на мокром покрытии и достижения топливной экономичности. Дизайн протектора также разрабатывался с фокусом на улучшение показателей на мокрой дороге. Также в конструкции шины применена технология двухслойного протектора, что позволяет не только снизить теплоотдачу, но и улучшить динамический комфорт, а развитая структура удержания каркаса способствует поддержанию упругости шины и снижению ее веса. Еще на стадии компьютерного моделирования, примененного при разработке шины, был принят дизайн асимметричного рисунка протектора, обеспечивающий равномерный износ шины и улучшающий ее устойчивость при прохождении поворотов. В нынешнем сезоне модель Yokohama BlueArt-A представлена в 31 типоразмере с посадочными диаметрами от 16 до 18 дюймов.

Реклама

ИСТОРИЯ ПАРТНЕРСТВА SHELL И FERRARI

604 ГРАН-ПРИ ВМЕСТЕ

ШВЕЙЦАРИЯ, АЛЬПЫ, ЗА ОКНОМ ПАДАЕТ СНЕГ, ЗАСЫПАЯ ГОНОЧНУЮ ТРАССУ, НОВЕНЬКИЕ КАРТЫ ЗАПРАВЛЕНЫ ПОД ЗАВЯЗКУ ТОПЛИВОМ SHELL V-POWER И МАСЛОМ SHELL HELIX, И ВОТ-ВОТ ВЫСТУПИТ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ГОСТЬ – ПИЛОТ SCUDERIA FERRARI F1. НО ПРИГЛАШЕННОЙ ЗВЕЗДОЙ БЫЛ НЕ ДОБРЯК-ВЕСЕЛЬЧАК ФЕТТЕЛЬ, А КИМИ РАЙККОНЕН. И ХОТЬ Я ЯВЛЯЮСЬ БОЛЬШИМ ФАНАТОМ «АЙСМЕНА», ОТ ЕГО НУДНОЙ РЕЧИ С «МОАХ» ПРО ПАРТНЕРСТВО SHELL И FERRARI ЗАЛ ЧУТЬ НЕ УСНУЛ. А ВЕДЬ ИСТОРИЯ ОТНОШЕНИЙ ЭТИХ КОМПАНИЙ ПОЛНА ИНТЕРЕСНЫХ МОМЕНТОВ, О КОТОРЫХ МЫ ВАМ И РАССКАЖЕМ

▢ МИХАИЛ СНЕГИРЕВСКИЙ ▢ ФОТО SHELL

Альберто Аскари, итальянский автогонщик, чемпион мира автогоночной серии Формула-1 1952 и 1953 года. Второй и до настоящего времени последний итальянец, сумевший завоевать этот титул.

1930-Е

Взаимоотношения компаний начались еще задолго до того, как первый автомобиль Ferrari покинул стены завода. В 1929 году молодой и полный амбиций Энцо Феррари, пройдя путь от водителя до директора спортивного подразделения компании Alfa Romeo, основал спортивный клуб Scuderia Ferrari. Его первоочередной задачей была подготовка автомобилей Alfa Romeo к участию в гонках. И уже тогда в качестве главного поставщика топлива и смазочных материалов была выбрана компания Shell.

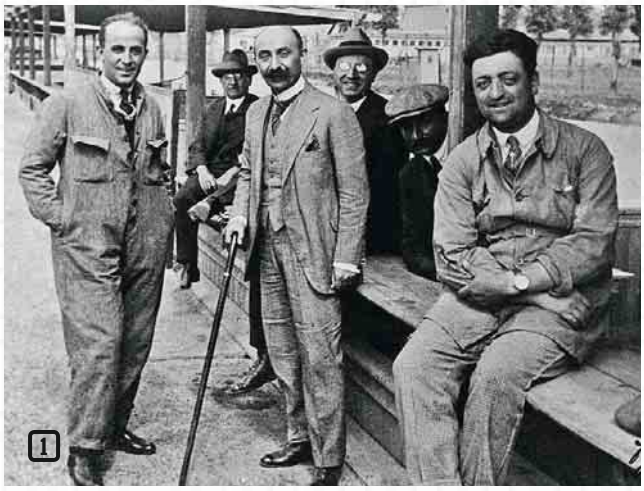
Первое время у Энцо все складывается хорошо: в 1933 году Scuderia Ferrari становится официальным спортивным подразделением компании Alfa Romeo, подготовленные его коллективом Alfa Romeo P3 успешно выступают в гонках под управлением легендарных гонщиков, например Тацио Нуволари и Джузеппе Кампари. Однако в 1938 году руководство решает заменить Scuderia Ferrari своим вновь созданным в Милане подразделением Alfa Corsa. Энцо Феррари возглавлял его год, пока не уволился. Он основал компанию Auto Avio Costruzioni (AAC), так как после ухода ему нельзя было четыре года выпускать автомобили под именем Ferrari. В 1940 году AAC выпустила спортивный автомобиль Tipo 815. Всего было произведено два экземпляра, которые даже приняли участие в гонке Mille Miglia. Но все изменила Вторая мировая война...

В ПЕРЕДВИЖНОЙ ЛАБОРАТОРИИ SHELL ПРОВОДИТСЯ БОЛЕЕ 40 ТЕСТОВ АВТОМОБИЛЬНОГО МАСЛА И ТОПЛИВА В НЕДЕЛЮ

ПЕРВАЯ ПОБЕДА

В 1947 году компания Ferrari выпускает свой первый автомобиль – спорткар 125 S, оснащенный 1,5-литровым V12. Немного ранее компания Shell начинает официальные поставки топлива и масла на завод Ferrari в Маранелло. Впрочем, Энцо Феррари больше интересовали гонки, а к производству серийных автомобилей первое время он относился как к необходимости для финансирования команды Scuderia Ferrari в гонках.

В 1950 году Scuderia Ferrari при поддержке Shell приняла участие в чемпионате Формулы-1. Но первую победу коллектив одержал лишь в 1951 году в Сильверстоуне (Великобритания). Значительно сопутствовал успеху новый атмосферный 4,5-литровый мотор, разработанный при участии специалистов Shell. Одним из его преимуществ на фоне конкурентов был скромный расход топлива, что позволило пилотам экономить


1

2

время на пит-стопах. Победа в чемпионате не заставила себя долго ждать. В 1952 году Альберто Аскари, выступая за Scuderia Ferrari, становится чемпионом мира Формулы-1.

ПЕРЕРЫВ В ОТНОШЕНИЯХ

К сезону Формулы-1 1958 года FIA учреждает Кубок конструкторов, который сильно повлиял на дальнейшее развитие «Королевских автогонок». С того момента чемпионат перестал быть чем-то личным только для пилотов и их семей. Производители ринулись строить более мощные «чемпионские» болиды, отодвинув безопасность на второй план.

Scuderia Ferrari завоевала свой первый Кубок конструкторов в 1961 году, повторила успех в 1964-м, а затем наступила долгая пауза в 11 лет и прекращение сотрудничества с Shell почти на два десятилетия. В 1975 году австрийский гонщик Ники Лауда принес победу в чемпионате себе и своей команде. После этого Ferrari еще пять раз брала Кубок Конструкторов (в 1976, 1977, 1979, 1982 и 1983 гг.), пока вновь не наступил долгий период неудач...

СНОВА НА КОНЕ

В 1996 году Shell и Ferrari вновь подписывают соглашение о сотрудничестве. Scuderia Ferrari получает современные легкие и легковоспламеняющиеся виды топлива, а также помощь специалистов Shell в доработке двигателей. Кроме того, в этом же году в команду приходит будущий семикратный чемпион мира Михаэль Шумахер. Начиная с 1999 года Ferrari шесть лет подряд завоевывает Кубок конструкторов. А Шумахер пять раз подряд становится чемпионом мира. В 2007 и 2008 годах Кими Райкконен помог Ferrari взять еще два Кубка конструкторов, последние на сегодняшний день...

Техническое партнерство Shell и Scuderia Ferrari достигло нового рубежа в 2012 году. На Гран-при Сингапура команды отпраздновали совместные 500 гонок Формулы-1. В 2015 году стороны объявили о продолжении сотрудничества еще на пять лет. Сегодня партнерство Shell и Ferrari является одним из самых продолжительных в автоспорте. В преддверии сезона 2018 года у Shell и Ferrari 604 Гран-при Формулы-1, которые компании прошли плечом к плечу.

Специалисты компаний продолжают расширять зоны технического взаимодействия друг с другом. В передвижной лаборатории Shell, которая находится в одном из трейлеров команды Scuderia Ferrari, проводятся более 40 тестов автомобильного масла и топлива в неделю. Shell предоставляет Ferrari полную аналитическую поддержку, что позволяет пилотам добиваться на треке лучшего результата. Вклад Shell в качестве эксклюзивного поставщика топлива и масел распространяется и за пределы гонок. Например, обязательное условие Ferrari – использование продукции Shell в своих дорожных автомобилях. ▢

3

1 Энцо Ансельмо Феррари, основатель компании (справа). 1923 год.
2 Хосе Фройлан Гонсалес – «Пампасский бык» – участвовал в первых чемпионатах Формулы-1 и одержал 2 победы в Гран-при Великобритании 1951 и 1954 гг.
3 Михаэль Шумахер. 72 победы с Ferrari.

СЕРВИС VOLKSWAGEN КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ

ЧАСТНОСТИ ЦЕЛОГО

СОХРАНЕНИЕ СЕРВИСНОГО ПАРКА НА СТАБИЛЬНОМ УРОВНЕ В УСЛОВИЯХ ИЗМЕНЯЮЩИХСЯ ПРЕДПОЧТЕНИЙ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРЕБУЕТ ОТ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЦЕЛЕНАПРАВЛЕННЫХ РЕШЕНИЙ. НЕУДИВИТЕЛЬНО, ЧТО ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ СЕГОДНЯ СОСРЕДОТОЧЕНО НА КОРПОРАТИВНЫХ КЛИЕНТАХ ▢ **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ** ▢ **ФОТО АВТОРА**

На 1 января 2018 года, по данным агентства «Автостат», парк автомобильной техники в России составил 50,6 млн единиц. На долю легковых автомобилей приходится 42,4 млн, легкая коммерческая техника (LCV) оценивается количеством 4,1 млн машин. Средний возраст LCV составляет 15 лет. Такой возрастной состав автопарка предполагает высокий спрос на сервисные услуги. И в этой непростой ситуации крайне важно доказать перевозчику качественные преимущества официального сервиса. В чем может видеть выгоду владелец корпоративного парка?

> ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ТО У ДИЛЕРА ДВУХЛЕТНЯЯ ГАРАНТИЯ МОБИЛЬНОСТИ ПРОДЛЕВАЕТСЯ ЕЩЕ НА ГОД

Марка Volkswagen Коммерческие автомобили, о которой сегодня пойдет речь, взята нами в качестве примера не случайно. С каждым годом доля клиентов, проходящих обслуживание на дилерских предприятиях марки, показывает рост.

«В настоящее время мы нацелены на обслуживание и ремонт автомобилей возрастом более четырех лет, – говорит директор по сервису дилерского центра «Авилон» Константин Епанешников. – Рост базы корпоративных клиентов связан с дополнительными удобствами, которые мы предоставляем, нашей ценовой политикой и, разумеется, качеством сервиса».

ГАРАНТИЯ В ПОДАРОК

В качестве одного из примеров эксперт приводит программу «Гарантия мобильности», отвечающую за обеспечение бесперебойной работы корпоративных клиентов. «Гарантия мобильности» включает четыре услуги: бесплатную эвакуацию автомобиля в случае обездвижения транспортного средства по вине изготовителя, пользование бесплатным подменным автомобилем на время ремонта, выезд на место мобильной технической помощи и, при необходимости, проживание в гостинице.

1

2

3

4

Эта программа вступает в силу с момента передачи транспортного средства владельцу и действует до окончания гарантийного срока при условии соблюдения инструкции по эксплуатации. Если по окончании заводской гарантии автомобиль продолжает обслуживаться у официального дилера, он получает возможность участвовать в дополнительной программе поддержки на дорогах – «Продленная гарантия мобильности», максимальный срок действия которой может составлять два года.

Сохранению высоких показателей сервисного парка также способствуют новые условия гарантии. Так, с апреля 2017 года обычная двухлетняя гарантия завода-изготовителя продлевается импортером еще на один год. Причем поддержка осуществляется в том же объеме, что и в гарантийный период. Главным условием подключения этой услуги, как и в вышеупомянутых случаях, является обслуживание автомобиля на дилерском предприятии.

Защитить перевозчиков от непредвиденных расходов на более длительный период помогает программа постгарантийной сервисной поддержки. Платная опция предусматривает три варианта покрытия – «Эконом», «Стандарт» и «Бизнес» сроком действия 12, 24 или 36 месяцев вперед после окончания гарантийного срока. Вариант «Бизнес» соответствует гарантии автопроизводителя, «Стандарт» покрывает расширенный перечень узлов и деталей, «Эконом» включает только ремонт основных узлов и агрегатов. Для вступления в программу нужно сделать единовременный платеж, и чем раньше, тем выгоднее будут условия. «Приобретая программу постгарантийной поддержки, клиент избавляется от необходимости оплачивать ремонт, вызванный выходом из строя узлов и агрегатов из-за заводского недостатка, – говорит Константин Епанешников. – И для перевозчиков, у которых большие пробеги, этот продукт как минимум выгоден, при условии, что они не меняют парк каждые три года». Важно отметить, что действие программы сохраняется при смене собственника автомобиля.

ДО ПЯТИ И СТАРШЕ

Для привлечения на дилерскую СТО автомобилей старше 5 лет марка предлагает специальную программу «Экономичные детали». Речь идет об оригинальных запасных частях Volkswagen, цена которых на 30 % ниже, чем у аналогов, рекомендуемых для новых автомобилей. В программу включены детали рулевого управления, тормозной системы, фильтры, глушители, АКБ – все, что часто выходит из строя на старых автомобилях. Эти детали рассчитаны на ограниченный ресурс (в соответствии с остаточным сроком эксплуатации автомобиля), тем не менее на них распространяются общие условия двухгодичной гарантии.

Если говорить о запчастях в целом, то на складах дилерских предприятий находится все необходимое для выполнения большинства работ, а запас хранения центрального склада импортера обеспечивает выполнение первичных заказов на 95-97 %. Срок поставки деталей по России – 1 день для дилеров в Москве и Петербурге, до 3 дней в регионы. Стоимость запчастей на всех дилерских предприятиях – от Калининграда до Владивостока – одинакова.

Редкий случай, когда ни на дилерском предприятии, ни на складе импортера, ни на европейском складе нет требуемой запчасти. В таком случае, чтобы минимизировать простой автомобиля в ремонте, включается фирменная система поиска отсутствующего наименования на складах по всему миру. Где бы ни находилась деталь, стоимость ускоренной доставки покрывает импортер. Клиент получает заказ без дополнительных наценок.

Отвечая на запросы перевозчиков, желающих зафиксировать расходы на техническое обслуживание на ближайшие годы эксплуатации, «Volkswagen Коммерческие автомобили» с 2017 года включила в портфель послепродажных услуг сервисные контракты. Заключая договор непосредственно с представительством марки, клиент может обслуживать автомобиль у любого официального дилера на территории России. Стоимость контракта, который подразумевает приобретение определенного набора услуг и работ в рамках выбранного периода времени, зависит от срока действия этой услуги и планируемого пробега. «Приобрести сервисный контракт может любой клиент, как юридическое, так и физическое лицо, – объясняет региональный менеджер по постпродажному обслуживанию марки Volkswagen Коммерческие автомобили Сергей Васильев. – Таким образом, клиенты планируют эксплуатационные расходы парка минимум на год. Мы видим в этом большой плюс, но, к сожалению, многие перевозчики живут сегодняшним днем, не научились планировать на перспективу. Наша задача их в этом переубедить».

В общем, компания-импортер демонстрирует реальные программы и не ограничивается общими фразами об индивидуальном подходе к каждому клиенту. Все это позволяет не только оптимизировать текущие финансовые расходы, но и сохранить высокую остаточную стоимость автомобиля. Но эта история достойна отдельного рассказа. ▢

1 Наличие специализированных постов для обслуживания LCV – обязательное требование для дилерской СТО Volkswagen.
2 На любом сервисе есть возможность проведения интерактивной приемки. Это относится как к частным, так и к корпоративным клиентам.
3 У дилера всегда в наличии весь арсенал специального инструмента и приспособлений.
4 С корпоративными клиентами на приемке работает выделенный менеджер.
5 Приобретая федеральный сервисный контракт клиент может приехать на ТО в любой дилерский центр, являющийся участником программы.

5

ЕСТЬ ВТОРАЯ РОДИНА

КАЛУЖСКИЙ ЗАВОД «ПСМА РУС» ЗАПУСТИЛ ПОЛНЫЙ ЦИКЛ ПРОИЗВОДСТВА СРЕДНЕРАЗМЕРНЫХ КОММЕРЧЕСКИХ ФУРГОНОВ PEUGEOT EXPERT И CITROEN JUMPY. РЕШЕНИЕ О РАСШИРЕНИИ МОДЕЛЬНОГО РЯДА АВТОМОБИЛЕЙ, ПРОИЗВОДИМЫХ В РОССИИ, НАПРАВЛЕНО НА УКРЕПЛЕНИЕ ПОЗИЦИЙ ГРУППЫ PSA НА МЕСТНОМ РЫНКЕ ▢ **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ** ▢ **ФОТО АВТОРА**

СБОРКА НОВЫХ ФУРГОНОВ дополняет производство текущих моделей группы PSA: Citroen C4 Седан и Peugeot 408. К середине года, с началом выпуска микроавтобусов Citroen SpaceTourer и Peugeot Traveller, их количество возрастет до шести. Все автомобили будут собираться на одной линии.

Производство в режиме CKD предусматривает сварку кузовов из отдельных деталей, окраску и сборку. Заявлено, что на данном этапе уровень локализации производства достигает 40%, и это не предел. В частности, локализованы такие детали, как бампер и пластиковые элементы обвеса передка, шины и колесные диски, панель приборов, сиденья, отделка кабины, коврики и все стекла.

Собираемые в Калуге фургоны Peugeot Expert и Citroen Jumpy представлены в двух вариантах длины: L2 — 4,95 м и L3 — 5,30 м, с высотой кузова до 1948 мм в зависимости от нагрузки и колесной базой 3275 мм. Каждый из указанных типов кузова доступен в двух вариантах полной массы: до 2,5 и более 3,0 т. Объем грузового отсека варьируется от 5,3 до 6,6 м^3, в зависимости от модификации. В моторной гамме два дизельных двигателя — объемом 1,6 и 2,0 л, мощностью 90 и 150 л. с. соответственно. Оба работают в паре с механической КП. Цены на фургоны (2,5 т, объем грузового отсека 5,3 м^3) стартуют с 1 469 500 р.

Базовое оснащение Peugeot Expert и Citroen Jumpy с российским VIN-кодом включает усиленную подвеску и увеличенный дорожный просвет, защиту картера двигателя, предпускового подогревателя, обогрев зоны покоя стеклоочистителей, АКБ увеличенной емкости. В отличие от импортируемых версий, локальные модели получили штатные противотуманные фары и подогрев сидений, а также дополнительный уровень оснащения (Business и Premium Pack), который предусматривает наличие кондиционера, парковочных сенсоров, датчиков дождя и света. Запланированное расширение гаммы за счет разработки полного модельного ряда трансформаций даст возможность компании удовлетворить запросы новых клиентов. ▢

На данном этапе уровень локализации производства достигает 40%, и это не предел.

1 Сборка в режиме CKD предусматривает сварку кузова из деталей, поставляемых из Франции.
2 Фургоны делят сборочный конвейер с легковыми авто.
3 Все готовые кузова проходят аудит качества.

«КАМАЗ-ЛИЗИНГ» ВВЕЛ ЭКСПРЕСС-ПРОВЕРКУ

В марте «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» ввел экспресс-проверку для сделок с суммой договора не выше 15 миллионов рублей. В 2018 году «Лизинговая компания «КАМАЗ» продолжает акцентировать внимание на небольших компаниях и индивидуальных предпринимателях, добавляя улучшения для этой категории бизнеса. В прошлом году существенно сократился пакет документов, необходимый для заключения сделки, упростились требования к кредитоспособности клиента. В текущем году улучшения коснулись срока проведения проверки лизингополучателей: теперь она занимает всего один день. Варианты комплектации документов по-прежнему зависят от потребительского сегмента и финансового продукта «КАМАЗ-ЛИЗИНГ». Лимит в 15 миллионов рублей в год считается как общая сумма договора лизинга за вычетом предоплаты от лизингополучателя и субсидии.

Подробную информацию о новых программах «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» ищите на сайтах www.kamaz.ru и www.kamazleasing.ru.

KAMAZ
КАМАЗ ЛИЗИНГ
МАШИНА ВАШЕГО БИЗНЕСА

«ЛИЗИНГ ДЛЯ АКТИВНЫХ»
ПРОГРАММА ДЛЯ МАЛОГО БИЗНЕСА

ОТ ПЛАНА ДО РЕАЛИЗАЦИИ –
ОДИН ШАГ

Весь товар сертифицирован. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ». Реклама.

Параметры сделки уточняются в зависимости от условий договора

8-800-555-00-99
www.kamazleasing.ru,
www.kamaz.ru

КАМАЗ-ЛИЗИНГ в официальных дилерских центрах ПАО «КАМАЗ» по всей России

ПРОПОРЦИОНАЛЬНО РАЦИОНАЛЬНЫЙ

ДИЛЕРЫ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО С ПОЯВЛЕНИЕМ ЭТОЙ МОДЕЛИ, ПОКАЗАТЕЛИ ПРОДАЖ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА У НИХ ВНОВЬ ПОШЛИ В ГОРУ. ВЫЯСНЯЕМ, ЧТО СОБОЙ ПРЕДСТАВЛЯЕТ НОВИНКА РЫНКА RENAULT DOKKER VAN

ОЛЕГ КАЛАУШИН ▢ ФОТО ИГОРЯ КУЗНЕЦОВА

RENAULT DOKKER VAN ЦЕНА: ОТ 814 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2017 Г.

ПРЕЖДЕ ЧЕМ УГЛУБИТЬСЯ В ИЗ-учение автомобиля, давайте сразу проясним, что хотя в официальных дилерских центрах Renault Dokker Van и фигурирует как новинка, это не значит, что машина появилась совсем недавно. Еще в 2012 году такой Dokker был продемонстрирован публике на автосалоне в Марокко. Правда, тогда он именовался не Renault, а Dacia, и тем не менее ничего существенного за эти шесть лет в его жизни не случилось, разве что в угоду нашему рынку немного видоизменилась решетка радиатора да поставленную на ребро букву «D» сменил ромб. В остальном это тот же автомобиль, созданный на платформе B0, хорошо знакомой нашим соотечественникам по таким моделям, как Renault Logan, Sandero, Duster, Kaptur, Nissan Almera и Terrano, Lada Largus и Xray. И пусть снаружи этот развозной фургон непохож на вышеупомянутые модели, но стоит оказаться внутри, как все сразу становится на свои места.

Впрочем, не будем спешить забраться в салон этого фургончика, а разглядим его снаружи получше, тем более что здесь есть на что обратить внимание не только с эстетической точки зрения, но и с практической. Выглядит Dokker в целом нейтрально: не красавиц, но и чудовищем не назвать. За это нужно сказать спасибо другому его соплатформеннику, который на нашем рынке не представлен, — Dacia Lodgy. Взяв его за основу, дизайнеры лихо превратили неказистый семиместный минивэн в пропорционально-рациональный развозной фургон. Тут вновь стоит

1 Защитная дуга оберегает водителя от травм, связанных с возможным смещением незакрепленного груза.
2 Интерьер хоть и имеет самобытные нотки, однако в нем без труда угадываются мотивы соплатформенников.

оговориться и пояснить, что на нашем рынке Renault Dokker представлен и как развозной фургон, и как легковой автомобиль, что вполне уместно, учитывая, что и конкуренты, а их на нашем рынке у Dokker немало, будь то Fiat Doblo, братцы Peugeot Partner и Citroen Berlingo или VW Caddy, тоже имеют как грузовые, так и пассажирские версии.

В отличие от пассажирского варианта, этот фургон имеет не шесть, а пять дверей, и это сразу бросается в глаза, когда смотришь на автомобиль со стороны водительской двери. Практично ли это? Наверно, с точки зрения производства это выгодно, но насколько это удобно водителю-экспедитору? Думаем, что если бы левая дверь была хотя бы опциональной, практичности в Dokker было бы больше. Впрочем, этот момент, пожалуй, единственный, который заставил задуматься, ведь в остальном у этого «каблучка» все как у конкурентов. И двери задние распахиваются на 90 и 180 градусов, и правая боковая дверь сдвигается и имеет довольно широкий проем, и расстояние между колесными арками в грузовом отсеке такое, что позволяет без труда загрузить европалету. Кстати, объем грузового отсека составляет 3,3 м^3, чего вполне хватит для выполнения большинства задач, возлагаемых на такой вид транспорта. Жаль, конечно, что Dokker нельзя заказать с увеличенными колесной базой или задним свесом, как

3 Сдвижная дверь обеспечивает свободный доступ в грузовой салон.
4 Домкрат и баллонник в самом доступном месте.

у конкурентов, но, по большому счету, развернуться в грузовом отсеке есть где.

Из опций, предлагаемых производителем и позволяющих хоть и незначительно, но увеличить «объем грузоперевозок», есть только одна — трансформируемое пассажирское сиденье. Сложив вперед его спинку, можно превратить пассажирское сиденье в столик, а если откинуть спинку вперед вместе с сидушкой, то освободится дополнительное место под длинномер. Можно и вовсе удалить это кресло и погрузить вместо него еще несколько коробок. Стоит такое сиденье вместе с поворотной защитной перегородкой, отделяющей груз от водителя, 25 000 рублей, что немало, но оправданно, если вы хотите расширить возможности автомобиля. В противном случае, если вам потребуется перевезти что-то длинное, то сделать это можно будет, лишь разложив пассажирское сиденье в положение для сна и уж потом, предварительно чем-то накрыв, чтобы не попортить обивку, укладывать длинномер.

Так или иначе, разместить груз в объемном отсеке несложно, как и рассовать множество мелочей. Для этого в передней части салона имеется несколько объемных и не очень боксов и полочек, в том числе над головой водителя. Если же говорить о панели приборов, то она мало отличается от панели Logan или Duster. Привыкать ни к чему ни придется, и даже регулятор наклона фар, добраться до которого можно, лишь нырнув под рулевое колесо, воспринимается как должное. Все знакомо и предельно утилитарно. Впрочем, это не значит, что Dokker VAN начисто лишает водителя и пассажира «радостей жизни». Мультимедиа с навигацией, круиз-контроль, кондиционер с фильтром салона, подогрев сидений — все это доступно в максимальной комплектации или в качестве опций.

Что касается силовых агрегатов, то их на выбор всего два:

1,6-литровый бензиновый 8-клапанник мощностью 82 л. с. и 1,5-литровый дизель в 90 л. с. Оба хорошо знакомы нашему потребителю по другим моделям Renault и относятся к категории надежных и не очень прожорливых, что для коммерческого грузовика немаловажно. Так, в смешанном режиме бензиновый мотор потребляет на 100 км 7,8 литра 92-го бензина, а дизельный — 5,1 литра солярки. Кстати, бензиновая и дизельная версии отличаются не только по расходу топлива и динамическим показателям, но и по грузоподъемности: у бензиновой она составляет 600 кг, у дизельной 750.

Управлять Dokker легко. Рулевое внятное и, что важно, с хорошим усилителем: маневрировать в условиях плотной парковки одно удовольствие. Обзор спереди проблем не доставляет. Недостаточную же площадь наружных зеркал компенсирует штатный парктроник. К тому же за дополнительную плату можно заказать остекление задних распашных дверей, что в пакетном оснащении добавит еще и обогрев этих самых стекол и стеклоочиститель, а над панелью приборов появится внутрисалонное зеркало заднего вида. Стоит такой пакет порядка 10 000 рублей, и экономить на нем, наверное, тоже смысла нет.

Вообще, если говорить о цене Renault Dokker Van, то по сравнению с большинством конкурентов (Fiat Doblo, Peugeot Partner, Citroen Berlingo, VW Caddy) стоимость его базовой модификации дешевле как минимум на 200 000 рублей. Лишь соплатформенный Lada Largus является для него достаточно сильным соперником по этому показателю.

Конечно, не всегда цена определяет уровень продаж, и уж если у Renault Dokker Van они действительно неплохи, по заявлениям дилеров, то приглядеться к нему при выборе такого типа автомобиля, видимо, стоит. Признание в сфере бизнеса на ровном месте не появляется. ▢

1 1,6-литровый 8-клапанник надежен, экономичен и хорошо знаком по другим моделям Renault.
2 Европалета встает между колесных арок без проблем.
3 Газовые упоры капота на бюджетных моделях большая редкость.

RENAULT DOKKER VAN

Габариты 4363x1751x1809 мм
База 2819 мм
Снаряженная масса 1243 кг
Полная масса 1810 кг
Клиренс (без нагрузки/с нагрузкой) 186/151 мм
Объем кузова 3,3 м^3
Погрузочная высота 565 мм
Двигатель бензиновый, 4-цилиндровый, 1598 см^3, 82 л. с. при 5000 мин$^{-1}$, 134 Нм при 2800 мин$^{-1}$
Трансмиссия 5МКП, привод передний
Размер шин 185/65R15
Динамика 159 км/ч; 14,3 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешанный) 10,1/6,4/7,8 л на 100 км
Конкуренты Fiat Doblo, Lada Largus, Peugeot Partner, VW Caddy

АВТОМОБИЛЬ ПРЕДОСТАВЛЕН КОМПАНИЕЙ «ПЕТРОВСКИЙ АВТОЦЕНТР».

FORD TRANSIT
ЛИДЕР В БИЗНЕСЕ*

Ford

Go Further

Реклама

СПЕЦИАЛЬНАЯ ЦЕНА ОТ 1 251 000 ₽**

- Выгода
- Лизинг
- Трейд-ин

Выгода до 529 000 ₽**

САМАЯ НИЗКАЯ СТОИМОСТЬ ВЛАДЕНИЯ***

› ОБЛАДАТЕЛЬ ПРЕМИИ «ЗОЛОТОЙ КЛАКСОН 2014»[1].

* На основании данных Ассоциации Европейского Бизнеса (АЕБ) Ford Transit стал самым продаваемым в сегменте легких коммерческих автомобилей иностранных марок в России по итогам 2017 года.

** Указана максимальная цена перепродажи на Ford Transit (модификация - переднеприводный фургон) 2.2 л. 125 л.с. M6, 310L2H2 2017 года производства с учетом выгоды в размере 100 000 руб., бонуса по программе «Бонус за Трейд-ин» - 150 000 руб., максимального «Бонуса за Лизинг» (при приобретении автомобиля через лизинговые компании-партнеры) - 140 000 руб. и максимальной выгоды по программе «ГосЛизинг» 139 000 руб., примерно рассчитанной исходя из возможности получения от лизинговой компании скидки по уплате авансового платежа в размере до 10% от Розничной цены за вычетом максимального Бонуса за Trade-In / Утилизацию и Бонуса за Лизинг при приобретении указанных автомобилей по договору лизинга, заключаемого с российской лизинговой компанией, участвующей в программе государственной поддержки льготного лизинга. Программа распространяется на автомобили, оснащенные системой ЭРА-Глонасс, паспорт транспортного средства которых выдан не ранее 1 декабря 2017 года. Совместима с программой «Бонус за Trade-in/Утилизацию». Подробности программы, актуальный размер скидки и условия узнавайте в лизинговых компаниях, участвующих в данной программе: ООО «АЛД Автомотив» (Société Générale Group), ООО «АРВАЛ», ООО «ЛизПлан Рус», ООО «АВТО ПАРТНЕРС», «Интермарк Авто» (Intermark Auto) (IAL-Group), ООО «СОЛЛЕРС-ФИНАНС», АО «ВТБ Лизинг», АО «ВЭБ-лизинг», ООО «Каркаде», ПАО «Европлан», ООО «Мэйджор Лизинг», ГК «Балтийский лизинг» (ООО «Балтийский лизинг», АО «Балтийский лизинг»), ООО «СТОУН-XXI», ООО «КОНТРОЛ лизинг», ООО «РЕСО-Лизинг», АО «Сбербанк Лизинг», АО ВТБ Лизинг (ООО «УКА» (операционный лизинг)), ООО «Альфа-лизинг» (ООО «Альфамобиль»), ООО «МКБ-лизинг» («М-Лизинг»). Список лизинговых компаний может различаться в зависимости от региона дилера. Цены на Ford Transit в других комплектациях уточняйте у официальных дилеров Ford. Предложение может быть изменено и не является публичной офертой. Подробности на www.ford.ru.

*** По данным исследования аналитического агентства «АВТОСТАТ», в котором оценивалась ежемесячная стоимость владения цельнометаллических фургонов Ford Transit в модификации VAN 310 L2 H2 и VAN 350 L3 H3. Подробно о результатах исследования можно узнать по ссылке https://www.autostat.ru/press-releases/28355/.

[1] В номинации «Спецтранспорт».

6 РОССИЙСКИХ ПРЕМЬЕР МЕСЯЦА

1 VOLKSWAGEN TERAMONT

Самый доступный «Терамонт» в комплектации Origin оснащается 220-сильным мотором 2.0 TSI, 18-дюймовыми легкосплавными дисками, светодиодными фарами, электрозеркалами с подогревом, подогревом передних сидений и форсунок омывателя, трехзонным «климатом», медиасистемой с 8-дюймовым сенсорным дисплеем, круиз-контролем и цветным экраном бортового компьютера. Помимо «турбочетверки», российским покупателям Teramont доступен 3,6-литровый V6 мощностью 280 л. с. Кроссовер с таким мотором можно купить уже в более дорогой комплектации Respect по цене от 3 199 000 р., где есть система бесключевого доступа и запуска двигателя кнопкой, сигнализация, датчик дождя, передние противотуманки, парктроник с камерой заднего вида, обогрев лобового стекла, USB для пассажиров второго ряда и электропривод двери багажника.

от 2 799 000 ₽

2 GEELY ATLAS

«Китаец» неплохо оснащен: уже в начальной комплектации у него есть климат-контроль, аудиосистема, кнопка запуска двигателя и подогрев передних сидений, а перечень систем безопасности включает ESP и две подушки. В «базе» кроссовер идет с 2,0-литровым мотором (139 л. с.), передним приводом и «механикой». Минимальная стоимость «Атласа» с автоматом – 1 239 990 р., правда здесь уже будет более мощный 2,4-литровый мотор (149 л. с.) и комплектация побогаче – с 17-дюймовым «литьем» и медиацентром. А доплатив еще 100 тысяч, можно взять такой же кроссовер с полным приводом.

от 1 029 990 ₽

3 MERCEDES-BENZ X-CLASS

В базовой версии Pure пикап идет на штампованных дисках и с некрашеными бамперами, а из опций комфорта здесь есть только кондиционер, недорогой медиацентр и круиз-контроль. В «базе» X-class идет с 6-ступенчатой «механикой», которая агрегатируется с 163-сильным турбодизелем и жестко подключаемым полным приводом. Нужен автомат? Тогда придется раскошелиться на версию Progressiv за 3 169 000 р., мотор которой выдает уже 170 л. с., а в оснащении будет не только 7-ступенчатая АКП, но и окрашенные в цвет кузова бамперы, легкосплавные диски, светодиодные фары, передние сиденья с подогревом и штатная навигация.

от 2 899 000 ₽

4 MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

В России доступен только с 1,5-литровым турбомотором, который для нашего рынка был дефорсирован до налогово-комфортных 150 л. с. и адаптирован к работе на бензине АИ-92. В стандартное оснащение кроссовера в комплектации Invite входят 2 подушки безопасности, датчик давления в шинах, система стабилизации, противотуманки, 18-дюймовые легкосплавные колеса, аудиосистема с CD/USB, климат-контроль и подогрев передних сидений. Ступенькой выше идет версия Intense (от 1 629 990 р.), где имеются двухзонный климат-контроль, медиасистема с сенсорным экраном и камерой заднего вида, подогрев лобового стекла и руля. Механическая КП предусмотрена только для базовой версии Invite, а все прочие оснащены вариатором. Доплата за полный привод – 140 тысяч, но он доступен только начиная с дорогой комплектации Instyle с кожаным салоном, 7-ю подушками безопасности, бесключевым доступом и светодиодными фарами, цены на которую (в моноприводном варианте) начинаются с 1 819 990 р.

от 1 399 000 ₽

от 4 396 000 ₽

5 TOYOTA ALPHARD

После рестайлинга 7-местный минивэн изрядно подорожал: он стал дороже Toyota Land Cruiser 200, ставшего идейным вдохновителем для дизайнеров обновленного Alphard. Главное новшество в салоне — зеркальный дисплей камеры заднего вида, заменивший привычное салонное зеркало. В моторном отсеке стоит модернизированный 3,5-литровый V6, развивающий 300 л. с. (+25 л. с.) и оснащающийся новым 8-ступенчатым автоматом. В базовую комплектацию Toyota Alphard 2018 года входят обогрев передних и задних сидений, электропривод сдвижных дверей, два люка, камера заднего вида, система мониторинга слепых зон и 17-дюймовые легкосплавные колеса нового дизайна.

6 KIA PICANTO X-LINE

Помимо оригинального внешнего декора, бамперов, решетки радиатора, пластиковых накладок на колесных арках и широких боковых молдингов, у Picanto X-Line имеются сдвоенная хромированная насадка глушителя, глубокая тонировка задних стекол, литые колеса с шинами размерностью 185/55R15 (дорожный просвет вырос до 16 см), алюминиевые накладки на педалях и сиденья с обивкой из искусственной кожи с контрастной прострочкой цвета «лайм». Новинка доступна только с 1,2-литровым мотором (84 л. с.) и 4-ступенчатым автоматом. В ее оснащение также входят медиасистема с 7-дюймовым дисплеем и поддержкой Apple CarPlay / Android Auto, задний парктроник, камера заднего вида с динамической (!) разметкой, климат-контроль, светодиодные ходовые огни и задние фонари, подогрев передних сидений / руля / лобового стекла, бесключевой доступ, запуск мотора кнопкой и много другое.

от 809 900 ₽

РАДИО ШАНСОН
radioshanson.fm

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КРЕМЛЁВСКИЙ ДВОРЕЦ

БОЛЬШОЙ КОНЦЕРТНЫЙ ЗАЛ БКЗ ·ОКТЯБРЬСКИЙ·
www.bkz.ru

21 АПРЕЛЯ
18:00
МОСКВА

22 АПРЕЛЯ
18:00
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

XVII ЦЕРЕМОНИЯ ВРУЧЕНИЯ ПРЕМИИ

ЮБИЛЕЙНЫЙ КОНЦЕРТ ЛАУРЕАТОВ ПРЕМИИ

ШАНСОН 2018 ГОДА

MANNOL SCT
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

РЕКЛАМА

БИЛЕТЫ ЗАКАЗ БИЛЕТОВ ПО ТЕЛЕФОНУ CONCERT.RU 644 2222
БИЛЕТЫ БЕЗ НАЦЕНКИ (495)620-78-46 • www.KREMLINPALACE.org
ГКД 103073, г. Москва, Кремль, ОГРН 1027700578740

12+

vk.com/kremlinpalace
vk.com/bkz_ru КАССА БКЗ: 275-13-00
380·80·50 bileter.ru 703·40·40 KASSIR.RU

ООО «ДТЗК» ОГРН 1087847013066, ЮР. АДРЕС: 191002, Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ЩЕРБАКОВ ПЕР., Д. 14/1, ЛИТ. А, ПОМ. 8Н
ООО «КАССИР РУ» ОГРН 1037800028970 ЮР. АДРЕС: 199155, Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. УРАЛЬСКАЯ, Д. 17, КОРП. 3, ЛИТ. Е, ПОМ. 1-Н

АКЦИЯ ЕЖЕГОДНЫЙ МАСТЕР-КЛАСС «АВТО ГОДА»

КТО В РОССИИ ЛУЧШИЙ ВОДИТЕЛЬ?

СОБРАЛИСЬ ПОД ДМИТРОВОМ ДЕСЯТЬ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ ИЗ УФЫ, КРАСНОДАРА, УЛЬЯНОВСКА, БАЛАШИХИ, ЕКАТЕРИНБУРГА, ОРЛА, МЫТИЩ, САРАНСКА, СТАВРОПОЛЯ И ЧЕБОКСАР... ПОХОЖЕ НА НАЧАЛО АНЕКДОТА? А ВОТ УЧАСТНИКАМ БЫЛО НЕ ДО ШУТОК! ОТ РАССВЕТА ДО ЗАКАТА ОНИ БОРОЛИСЬ МЕЖДУ СОБОЙ НА ЕЖЕГОДНОМ МАСТЕР-КЛАССЕ ПО ВОЖДЕНИЮ «АВТО ГОДА» ЗА ГЛАВНЫЙ ПРИЗ ▢ **МИХАИЛ СНЕГИРЕВСКИЙ** ▢ **ФОТО «АВТОМОБИЛЬ ГОДА»**

ВСЕ ДЕСЯТЬ ПРЕТЕНДЕНТОВ — ПРОстые автолюбители, участники голосования премии «Автомобиль года в России», которые случайным образом были отобраны для соревнований. Компанию в состязаниях им составили профессиональные автомобильные журналисты и новые автомобили Lada — Vesta и Vesta SW Cross.

На специально подготовленной трассе экипажи должны были продемонстрировать все свои лучшие навыки: от водительского мастерства даже до умения обращаться с бензопилами. Весь день претенденты на победу показывали чудеса вождения автомобиля на площадке для маневрирования, пилили брусья, стреляли из винтовки и лука, проявляли смекалку в бережной загрузке крупногабаритного груза в багажники своих машин и разгадывали зашифрованные задачи.

По итогам соревнований главный приз — сертификат на комплект шин Continental — завоевал экипаж во главе с Евгением Доможировым из Екатеринбурга. Второе и третье место заняли команды Ивана Хроменко из Мытищ и Александра Черкасова из Орла соответственно. Серебряные и бронзовые призеры стали обладателями телефонов MEIZU M3 Max.

Мастер-класс «АВТО ГОДА» ежегодно проводится в поддержку Премии «Автомобиль года в России». Россияне выбирают лучшие автомобили в 23 классах и специальных номинациях. Принять участие могут все желающие старше 18 лет. Автомобили года в своих классах будут объявлены 26 апреля в Москве на торжественной церемонии вручения Премии. ▢

1 1 место – команда «ВВ»: Доможиров Евгений, Тарасов Александр, Гризунов Роман.
2 2 место – команда «333»: Хроменко Иван, Голыдьбин Андрей, Абдуллаев Константин.
3 3 место – команда «Салют»: Черкасов Александр, Запашный Никита, Картаев Павел.

18+
РЕКЛАМА
ТЕЛЕКАНАЛ
НСТ
СМОТРИ
НЕ ОГЛЯДЫВАЙСЯ
strashnoe
kanalnasto
tvstrashnoe
strashnoe.tv
СПРАШИВАЙТЕ У ВАШЕГО ОПЕРАТОРА ПЛАТНОГО ТЕЛЕВИДЕНИЯ

ОТ КРАЯ ДО КРАЯ

ОТПРАВИТЬСЯ НА МАШИНЕ ЧЕРЕЗ ВСЮ РОССИЮ — ЭТО, ПРЯМО СКАЖЕМ, НЕ САМЫЙ ПОПУЛЯРНЫЙ МАРШРУТ ДЛЯ АВТОТУРИЗМА. НО МЫ ВСЕ ЖЕ РИСКНУЛИ. ИТАК, ВАШЕМУ ВНИМАНИЮ — ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ «5 КОЛЕСА» О ПУТЕШЕСТВИИ В 20 000 КМ ПО РОССИЙСКИМ ДОРОГАМ.

ИВАН СОКОЛОВ ▢ ФОТО МИХАИЛА ПЕСТРЯЕВА

1 Больше всего «частников» с камерами — под Екатеринбургом, Пермью и Улан-Удэ.
2 Резервное топливо спасало не раз: АЗС на востоке встречаются нечасто.

ЧТОБЫ РЕШИТЬСЯ НА ПОДОБНЫЙ автопробег, нужно иметь подходящий настрой: все-таки осилить в одиночку (водительских прав у нашего оператора нет и пока не предвидится) такой километраж менее чем за месяц — занятие не из простых. В итоге поездка хоть и оказалась непростой, но все же не невозможной. Конечно, нам сильно повезло с погодой: мы попали в метель лишь в предпоследний день пути, а температура за бортом редко опускалась ниже 20 градусов мороза. В итоге весь путь у нас занял 23 дня — на 3 меньше, чем планировалось.

Если путь в тысячу ли начинается с первого шага, то пробег в 20 000 км — с первых пройденных километров. Секрет отсутствия сильной усталости крылся в банальной дисциплине и правильно выстроенном графике: нужно хорошо спать, правильно питаться и методично преодолевать каждые сутки фиксированные отрезки пути. В среднем я проезжал от 700 до 1000 км, и к концу пути отрезок в 500 километров мне казался не менее сложным, чем поездка в соседний супермаркет. Впрочем, дальнобойщики, с которыми мы общались во время путешествия, наматывают по нашей необъятной стране сотни тысяч километров в год, и на этом фоне становится как-то неловко за свое скромное достижение.

Перед стартом нужно было выбрать один из двух наиболее быстрых маршрутов: либо через Нижний Новгород, Казань и Челябинск, либо через Ярославль, Пермь, Екатеринбург и Тюмень. После этих городов дорога идет одна без вариантов: Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ, Чита, Хабаровск и, наконец, Владивосток. Был выбран первый вариант, о чем мы потом немного пожалели.

Пожалуй, главным сюрпризом, причем, как ни странно, приятным, для меня стали наши дороги: в 95 % случаев асфальтовое покрытие было практически идеальным. Оставшиеся 5 %, что удивительно, пришлись на самое начало пути: дороги и направления Костромской области можно назвать самыми ужасными не только в нашем автопробеге, но и вообще — за время всех моих путешествий по России. 500-километровый участок от Ярославля до Котельнича (Кировская область) заставит подвеску вашего автомобиля отрабатывать весь заложенный в нее потенциал — двигаться по бездорожью и то было бы приятнее.

Даже участок трассы от Читы до Хабаровска, который еще несколько лет назад совсем не напоминал федеральную трассу (около 2000 км представляли собой в основном гравийные и грунтовые покрытия), оказался вполне приемлемым и ухоженным. Хотя без сюрпризов не обошлось и тут: на некоторых участках водителей порой заставали врасплох нерукотворные «лежачие полицейские»: едешь себе спокойно с крейсерской скоростью, и вдруг автомобиль резко взмывает в воздух и так же неожиданно возвращается на землю. Чаще всего такие трамплины, которые образовались то ли от перегруженного коммерческого транспорта, то ли из-за некачественного дорожного ремонта, можно

1 Столицей дрифта можно смело назвать Красноярск с его знаменитым «Красным кольцом». 2 Глубина снега порой доходила до 1 метра.

было выявить по следам тормозного пути: видишь черные полосы на дороге — сбавляй скорость.

Больший дискомфорт, причем скорее моральный, чем физический, мы испытали при транзите через большинство населенных пунктов: будь то окраины города-миллионника или же окрестности совсем небольшого поселка городского типа — придорожный пейзаж выглядят крайне тоскливо. В глаза неизбежно бросаются безобразные рекламные вывески, огромные нелепые билборды, неказистые торговые точки, покосившиеся заборы с такими же кривыми домами… И почти в любом населенном пункте, сквозь которые проходит трасса Москва — Владивосток, поражало отсутствие пешеходных зон: дети топают в школы прямо по обочинам бок о бок с фурами. Выглядит это пугающе. Да и вообще, сам факт того, что столь крупная и масштабная трасса проходит через огромное количество населенных пунктов, не может не огорчать: скорость передвижения сильно падает, а аварийная обстановка, наоборот, обостряется.

А в остальном… двигаться через всю страну (особенно по не занятой городами ее части) было действительно приятно — вот уж не думал, что скажу когда-нибудь такое. Хотя почти всегда дорога и была двухполосная, сильно продвижению это не мешало: трафик на всем маршруте был довольно низкий и прогнозируемо увеличивался при приближении к крупным городам. Даже транспортная инфраструктура — и та порой оказывалась на неплохом уровне. Как минимум она существует, а это уже неплохо: всегда можно найти место для стоянки, да и различных кафе и отелей по дороге хватает.

С их качеством, конечно, проблемы есть, поэтому при выборе места для остановки приходилось использовать старый принцип: где дальнобойщиков больше, там и тормозим. Что касается питания,

3 Подвеска Mitsubishi Outlander достойно выдержала все испытания.
4 Автовозы с праворульными авто уже реже курсируют по стране.
5 В отличие от лесовозов: скорость вырубки лесов, признаться, шокирует.
6 С обочинами зимой надо быть аккуратнее.

то в среднем за 500 рублей на двоих можно вкусно, сытно и, главное, безопасно подкрепиться. С жильем чуть тяжелее: придорожные отели чаще всего предлагают спартанские условия и не совсем гостеприимное отношение к клиентам. Если в крупные города уже добралась европейская культура бронирования жилья, где, например, в booking.com или airbnb.ru можно найти доступные апартаменты и отели с положительными отзывами, то при выборе мотеля на трассе приходилось руководствоваться лишь немногочисленными оценками в yandex-картах или интуицией.

Достопримечательностей вдоль трассы, особенно зимой, не так уж много. Разве что величественных заснеженных пейзажей, которые при движении на восток менялись крайне неохотно, хоть отбавляй. Поэтому, если планируете подобный марш-бросок по стране, смело закладывайте еще 10 дней на различные ответвления в пути.

Несмотря на то, что наш пробег осуществлялся в весьма сжатые сроки, мы все-таки умудрились найти немало интересных мест. Любителям автоспорта рекомендую заскочить на «Красное кольцо» под Красноярском — пожалуй, самое оживленное место в стране среди любителей

1 Зимой побережье Японского моря особенно живописно.
2 В 30 км от Улан-Удэ расположен самый известный буддийский монастырь.

ЦЕНА ВОПРОСА

КАЛЬКУЛЯТОР ПУТЕШЕСТВИЯ

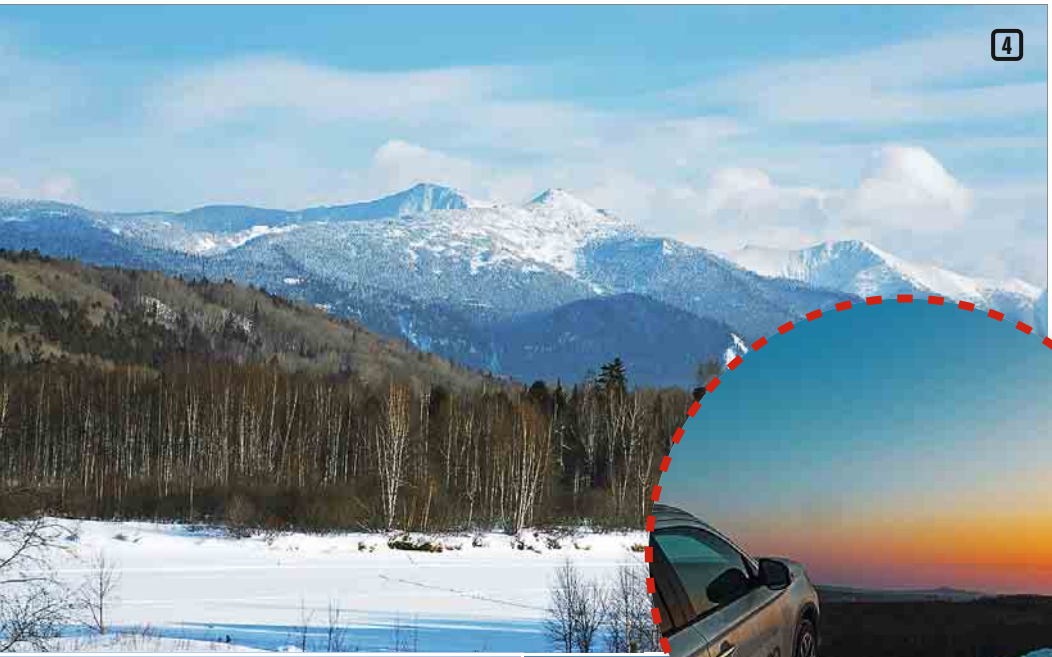
ТРАНСПОРТ И ПРОЖИВАНИЕ	
Стоимость отеля/апартаментов, ₽	от 1500
Средний счет в ресторане, ₽	от 500
ДОРОГА	
Стоимость топлива , ₽	40
Средний расход топлива, л/100 км	10,9
Протяженность маршрута, км	20 000
Общее время в пути, ч	280:00
Макс. разрешенная скорость , км/ч	110
Макс. допустимый уровень алкоголя в крови, в промилле	до 0,3

дрифта. Зимой, например, с высокой вероятностью вы можете застать соревнования Winter Drift Battle или Winter Sprint, а летом — RDS-Сибирь, профессиональные кольцевые чемпионаты GT4 или любительские серии Time Attack.

По пути стоит обязательно остановиться в наиболее крупных и старых городах, чтобы не спеша пройтись по их развитым культурным центрам и достопримечательностям. В Ярославле и Костроме, на подробные экскурсии по которым у нас, к сожалению, не хватило времени, можно увидеть часть знаменитого «Золотого кольца России» с уникальными историческими памятниками и центрами народных ремесел. Екатеринбург и Тюмень – еще пара обязательных к туристическим прогулкам городов, в которых богатая история сочетается с современным урбанизмом. В Красноярске, в свою очередь, я бы порекомендовал не исследование исторического центра города, а посещение знаменитого заповедника «Столбы», который отличают уникальные ландшафты с экзотическими скальными возвышениями среди тайги.

Другая крайность — не менее интересный город Улан-Удэ, неподалеку от ко-

3 Домашний скот встречался в основном на свободных от снега пастбищах: особенно много травоядных в Забайкалье и на Дальнем Востоке.



4 Самые высокие и эффектные горы на нашем пути были рядом с Байкалом (преобладающие высоты — в пределах 1900–2200 м).
5 Качество трассы Москва — Владивосток в последние годы сильно улучшилось.

торого расположился самый знаменитый в России буддийский монастырь-дацан, центр традиционной буддийской Сангхи России. Ну и, конечно, логическим завершением будет Владивосток: многоуровневый портовый город, который, несмотря на свой юный возраст (основан в 1860 г.), по мнению экспертов, считается самым комфортным городом Дальнего Востока. Нам здесь больше всего запомнились знаменитые Золотой и Русский мосты, которые входят в пятерку самых больших вантовых мостов в мире. Длина первого — почти 1400 м, второго — 3100 м.

Несмотря на сложности, путешествие на автомобиле даже в зимний период может принести немало удовольствия, особенно если использовать для этого подходящий автомобиль. О предоставленном на тест Mitsubishi Outlander мы уже писали в предыдущем выпуске, и с тех пор мнение о нем не поменялось: кроссовер для такой поездки подошел идеально. За весь маршрут не возникло ни единой неисправности! Все, что пришлось сделать с автомобилем, — это заменить моторное масло и фильтры у официального дилера Mitsubishi Motors «Автомир Приморье» в г. Артем да поставить новые бескаркасные щетки стеклоочистителя, которые нам предоставила компания Bosch.

Больше фото с поездки — на сайте 5koleso.ru.

BOSCH В ПОМОЩЬ!

Группа компаний Bosch — один из ведущих мировых поставщиков в области автомобильных технологий. Для нашего автопробега Bosch предоставил два высокотехнологичных продукта из широкого ассортимента запчастей для Mitsubishi Outlander.

Первый — это новая тормозная жидкость Bosch ENV6 с улучшенными характеристиками, которые достигаются за счет пониженной вязкости (ниже 700 мм²/с) и более высокой температуры кипения (185 °С) в сравнении с аналогичными продуктами стандарта DOT. Она является универсальной и совместима со всеми типами тормозных жидкостей на полигликолевой основе. Поэтому если вы не знаете, какая жидкость применяется в вашем автомобиле, можно смело использовать Bosch ENV6. Высокая смазывающая способность жидкости Bosch ENV6 позволяет снизить как уровень шума при работе, так и износ систем ABS и ESP.

Второй компонент — бескаркасные стеклоочистители Bosch Aerotwin с оригинальным креплением. Стеклоочистители изготовлены из двухкомпонентной резины с уникальной технологией покрытия кромки. Вместо традиционного графитсодержащего материала здесь применяется полимерное покрытие, которое снижает силу трения и обеспечивает более продолжительный срок службы. За время пробега в суровых зимних условиях щетки отлично себя зарекомендовали не только благодаря эффективной очистке стекла, но и за счет приспособленности их к работе в зимних условиях.

Компания Bosch известна также за счет развитой сети автомобильных сервисов: сеть «Бош Авто Сервис» охватывает более 16,5 тыс. сертифицированных СТО в 150 странах. Каждый из таких сервисов предлагает широкий спектр квалифицированных услуг — от осмотра, сервиса и ремонта до индивидуальных работ по модификации. Так, в середине нашего пути по дороге домой, мы заехали в красноярский «Бош Авто Сервис САКУРА МОТОРС», где была проведена диагностика ходовой автомобиля.

АКЦИЯ **RENAULT WINTER DRIVING SCHOOL**

ЛЕД, СКОРОСТЬ, RENAULT...

ЕЩЕ МГНОВЕНИЕ, И RENAULT KAPTUR ТОЧНО БУДЕТ ВИСЕТЬ НА БРУСТВЕРЕ, ОТДЕЛЯЮЩЕМ ТРАССУ ОТ СНЕЖНОЙ ЦЕЛИНЫ. ИНСТИНКТИВНО ХОЧЕТСЯ ЕЩЕ СИЛЬНЕЕ ДОВЕРНУТЬ РУЛЬ В СТОРОНУ ОТ НАДВИГАЮЩЕЙСЯ ОПАСНОСТИ И, НАЖАВ НА ГАЗ ДО УПОРА, УЙТИ В СТОРОНУ, НО... ВЕРХ БЕРЕТ НАВЫК, ПОЛУЧЕННЫЙ ДНЕМ РАНЕЕ НА ТРЕНИРОВОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ, И, ВЫРАВНИВАЯ УПРАВЛЯЕМЫЕ КОЛЕСА В СТОРОНУ ОТ ПОВОРОТА, Я ПЛАВНО ДОБАВЛЯЮ ТЯГИ. В РЕЗУЛЬТАТЕ КРУГ ПО СНЕЖНОЙ ТРАССЕ ПРОЙДЕН С ХОРОШИМ РЕЗУЛЬТАТОМ, ПРИЧЕМ НИ ОДИН ИЗ СУГРОБОВ ИЛИ КОНУСОВ НЕ ПОСТРАДАЛ.

▢ ОЛЕГ КАЛАУШИН ▢ ФОТО RENAULT

> КОМПАНИЯ RENAULT УЖЕ ВТОРОЙ ГОД ПРОВОДИТ СВОЙ WINTER DRIVING SCHOOL, ОБУСТРОИВ «ШКОЛЬНЫЕ КЛАССЫ» ПРЯМО НА ЛАДОЖСКОМ ЛЬДУ

НО ВСЕ ЭТО БЫЛО ВО ВТОРОЙ ДЕНЬ мероприятия под названием Renault Winter Driving School, которое компания уже второй раз проводит в Карелии, обустроив «школьные классы» прямо на ладожском льду близ города Сортавала. Это сегодня мы боремся с машиной, трассой, секундомером и соперниками, показывая все то, что удалось кому вспомнить, а кому и освоить первоначально. Вчера же мы все, вне зависимости от возраста и опыта вождения, слушали наставления и рекомендации инструкторов и учились, отрабатывая отдельные упражнения, от элементарных разгона без пробуксовки и торможения на льду до ритмичного заноса при прохождении «змейки» и вращения вокруг «клумбы», меняясь машинами и учебными площадками.

Renault Winter Driving School пока единственная у нас школа для владельцев полноприводных Renault Duster, Kaptur и Koleos. В основном повысить свое водительское мастерство предлагают персонам из премиального сегмента, достаточно вспомнить Audi или BMW с Land Rover. В Renault посчитали неправильным такой подход и ликвидировали дискриминацию по финансовому признаку.

Занятия в школе проводят профессиональные инструкторы, многие из которых имеют ралийный опыт. Основная направленность занятий в Renault Winter Driving School, как видно из названия, — это обучение безопасному вождению в зимних условиях. Однако не стоит думать, что здесь учат только грамотному прохождению поворотов или же умению выйти из критической ситуации. Не менее интересно будет узнать, насколько хороши эти модели как внедорожники. С этой целью курсантам предлагается пройти еще и внедорожную подготовку. Проложенная в лесу трасса, а затем и off-road-парк с различными препятствиями в полной мере раскрывают возможности автомобилей. После лесных приключений многие начинают смотреть в сторону Renault Duster с пиететом и Renault Kaptur перестают отождествлять исключительно с кроссовером. А чтобы еще и наработать навыки освобождения машин из снежного плена, часть упражнений проводятся в связке из двух автомобилей. Как правильно двигаться по целине, что и где подкопать, если все же сел, чем крепить стропу и как выдергивать пленника — все это отрабатывается в процессе прохождения спецучастков.

Венцом занятий, как уже было сказано, становятся заезды по снежной и ледяной трассе. Для снежной автомобиль обувается в зимние шины Dunlop Grandtrek Ice 02 с шипами с прямоугольным сердечником, а для ледяной курсантам предоставляется автомобиль, оснащенный шинами с тренировочным шипом. Понятно, что на такой резине на дороги обычного пользования в отличие от Dunlop, не выедешь, но именно она дает прекрасную возможность получить представление о том, что и по голому льду, усвоив все, чему учили в школе, можно ехать быстро и безопасно.

В этом году сезон Renault Winter Driving School завершен, но, как обещали организаторы, в следующем году занятий будет еще больше. Соответственно, и опыта у курсантов прибавится. А его, как известно, много не бывает. Учиться всегда есть чему. ▢

ОКНО В ЕВРОПУ

2018 ГОД СТАНЕТ ЗНАКОВЫМ ДЛЯ РОССИИ НЕ ТОЛЬКО БЛАГОДАРЯ ПРОВЕДЕНИЮ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ФУТБОЛУ. ОН, ПО СУТИ, ВТОРОЙ РАЗ В ИСТОРИИ ОТКРОЕТ «МОСКОВИТАМ» «ОКНО В ЕВРОПУ». ГРЯДУЩЕЕ ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ М11 ОБЕЩАЕТ НОВУЮ – СЛАДКУЮ ЖИЗНЬ РОССИЙСКИМ ПОКЛОННИКАМ АВТОПУТЕШЕСТВИЙ И ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ ИЗМЕНЕНИЕ ПРИОРИТЕТОВ ПРИ ВЫБОРЕ ЕВРОПЕЙСКИХ МАРШРУТОВ

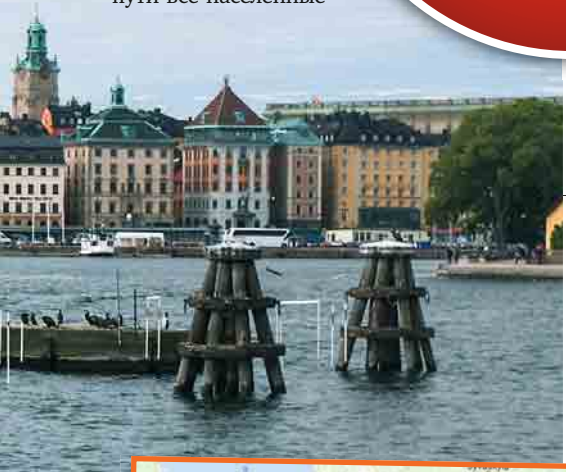
ВЛАДИМИР МАККАВЕЕВ ▢ ФОТО AUDI

С КАЖДЫМ ГОДОМ ЕВРОПЕЙСКИЕ автовояжи становятся все более популярным «отпускопровождением» среди автомобилистов европейской части России. Но долгожданное открытие трассы М11 в этом году обещает дать новый качественный и количественный толчок в этом направлении, сделав путешествия в Европу на порядок комфортнее, быстрее и безопаснее. Если еще в прошлом году, особенно во времена реверсивного ремонта моста через р. Полисть под Чудово, только на то, чтобы добраться из Москвы до Северной столицы, уходило 10–12 часов, то после открытия «платки» М11 на всем ее протяжении за это время теоретически можно будет дехать едва ли не до Хельсинки. Удовольствие, конечно, будет недешевое (хотя финального ценника пока нет), но, во-первых, при желании можно будет сэкономить от 20 до 60%, обзаведясь «автодоровским» транспондером, во-вторых, 669-километровый путь по скоростной трассе от МКАДа до КАДа вполне реально будет преодолеть всего за 5,5–6 часов. За КАДом, правда, все равно придется еще 2–2,5 часа пилить оставшиеся 175 км по не слишком приятной и весьма опасной двухполосной трассе «Скандинавия», до реконструкции которой пока еще далеко. Но зато, выехав из Москвы в будний день в 6–7 утра, вы легко сможете уже после обеда вдохнуть полной грудью «санкционный» воздух Евросоюза, избавившись от необходимости ночевать в Выборге и окрестностях. На пограничном КПП «Торфяновка» уже сейчас прогнозируют некоторое временное перераспределение трафика после открытия М11, но в будни он не столь значительный, чтобы катастрофически сказаться на времени путешествия. Если с умом подойти к выбору даты и времени старта, часа на гра-

ницу хватит за глаза.

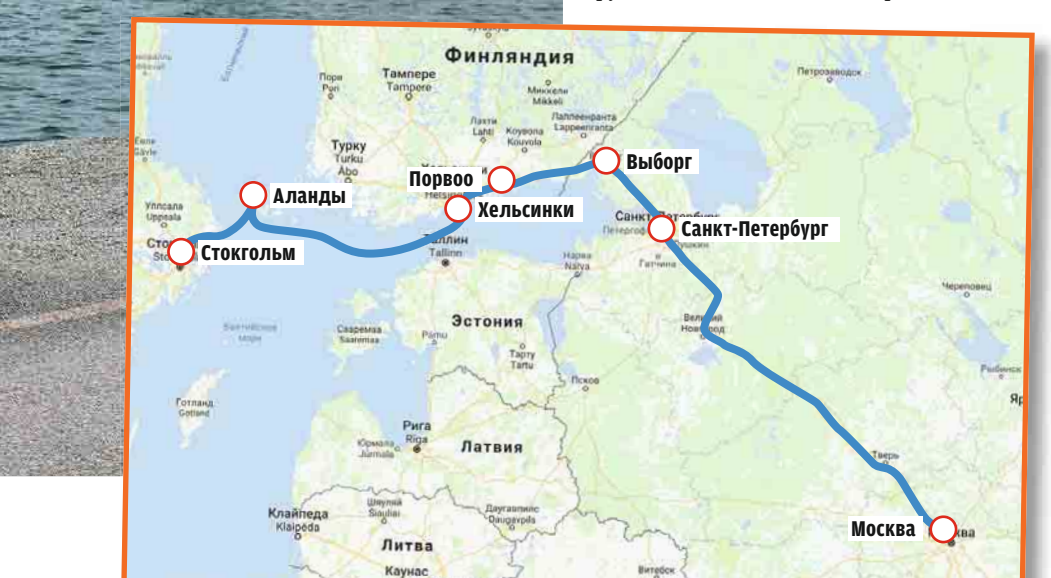
До 2018 года, вернее до грядущего открытия трассы М11, затраты времени на путешествия из Москвы в Западную Европу по южному (через Брест в Германию) и северному (через Выборг в Швецию) маршрутам были практически идентичны. Дорога до Бреста, особенно в ее белорусском сегменте, была куда быстрее и комфортнее питерской трассы. Но все портили брестская граница (с тех пор как жителям приграничных областей разрешили ежедневно, а не раз в неделю, как прежде, мотаться в Польшу, к Варшавскому мосту выстроилась нескончаемая очередь табачных и топливных коммерсантов) и унылая «двухполоска», собирающая на своем пути все населенные пункты от Бяла-Подляски до Варшавы и скоростной берлинской трассы Е30. А на северном маршруте выматывала душу «старая Ленинградка» с ее нескончаемыми населенными пунктами и ремонтами.

> УЛОЧКИ СТАРОГО ПОРВОО ЗНАКОМЫ НАМ ПО КОМЕДИИ ГАЙДАЯ



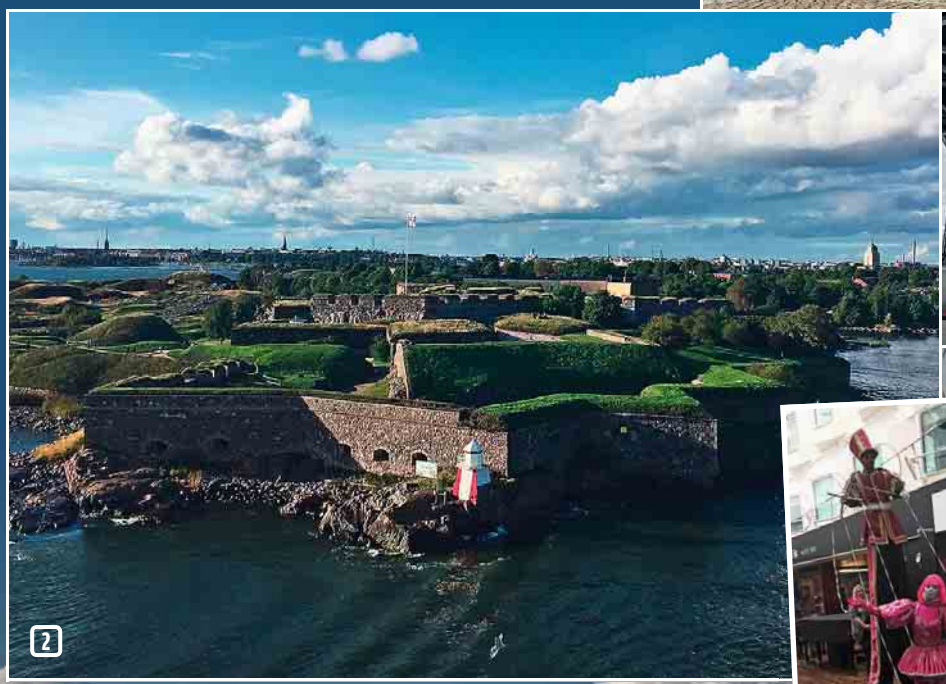
Теперь все должно быть иначе. 8–9 часов от МКАДа, и вы уже будете на границе Финляндии, от которой до Хельсинки рукой подать. В отличие от российского участка, в Суоми трасса «Скандинавия» почти полностью достроена (осталось доделать лишь небольшой отрезок у самой границы), так что 190 км до Хельсинки, даже с учетом жестких скоростных ограничений, без проблем можно преодолеть за пару часов. Впрочем, не спешите! За полсотни километров до финской столицы сверните с автобана налево — в сторону Порвоо, и вы будете приятно удивлены пейзажами одного из старейших городов Финляндии, смутно знакомыми советским кинозрителям по снимавшейся здесь комедии Леонида Гайдая «За спичками» с Евгением Леоновым и Вячеславом Невинным в главных ролях.

Этот городок — своеобразный финский компромисс между мегаполисом и деревней. Душевная атмосфера и неспешный ритм жизни сочетаются с модными галереями, бутиками и ресторанами высокой кухни. И, конечно, здесь берегут подлинную старину. Не монументальную, но такую камерную и милую, что в небольшом Старом городе вы надолго застрянете с фотоаппаратом. Даже кафедральный собор XV века — небольшое и, по церковным меркам, весьма скромное здание. Его сила притяжения в очаровании. Соборная площадь,



кстати, — идеальное место для парковки. Не забудьте только положить под стекло обязательные картонные «часы», которые продаются на любой заправке: как и почти везде в Финляндии, парковка тут ограничена по времени в соответствии с инструкциями на знаках: вы сами устанавливаете время прибытия посредством «часов», которые необходимо положить под лобовое стекло. Вверх от площади по переулку Коулукуя отходят Чертовы ступени природной каменной лестницы. А в сторону центра ведут те самые улочки, на которых разворачивались основные действия комедии Гайдая: на углу сохранился ресторан Wanha Laamanni (сегодня это лучший ресторан города), в котором пил кофе Партонен, когда Ватонен и Ихолайнен пытались уг-

1 Кафедральный собор – жемчужина финской столицы.
2 Крепость Суоменлинна защищает фарватер на входе в гавань Хельсинки.
3 Променад Tallink: «улица» из магазинов и ресторанов.



4 5 Музей корабля «Васа».
6 7 На набережной Стокгольма.
8 «Пряничные домики» исторического центра шведской столицы.

нать у него лошадь. Большая часть Старого города застроена деревянными домиками ярких расцветок. А обрамляют набережную реки Порвоонйоки красно-коричневые торговые склады средних веков.

В Порвоо несколько небольших отелей, где можно отдохнуть после долгого пути и насладиться атмосферой старой Финляндии, чтобы наутро отправиться дальше на запад — в Хельсинки.

Столица Суоми красива в своей центральной части, особенно впечатляет ее лютеранский кафедральный собор, но на фоне других европейских столиц — скучновата. Часовой прогулки вполне достаточно, чтобы проникнуться ее духом. Но поскольку паромы в Стокгольм отходят лишь ближе к вечеру, можно успеть сплавать на островную крепость Суоменлинна — построенный еще шведами морской форпост, на протяжении многих веков прикрывающий фарватеры Гельсингфорса. Добраться туда на туристическом катере можно минут за 20, предварительно пристроив машину на платной парковке в порту или на многоуровневом паркинге у паромного терминала «Олимпия». Увы, сразу загнать ее в чрево парома не получится.

Морские гиганты компаний Viking и Tallink Silja хоть и пребывают из Стокгольма утром, грузиться начинают лишь за полтора часа до отплытия. Цены, с учетом динамического ценообразования, в принципе сопоставимы (каюта на 1–4 человек и перевозка автомобиля — от 112/158 евро), с той только разницей, что паромы Viking несколько меньше и аскетичнее, в то время как 13-палубные гиганты Silja Symphony и Silja Serenade с их внутренними променадами — настоящие плавучие города Балтики. Выйдя из Хельсинки в 17:00/17:30, в 9:45/10:00 паромы Tallink Silja и Viking уже швартуются у причалов Стокгольма.

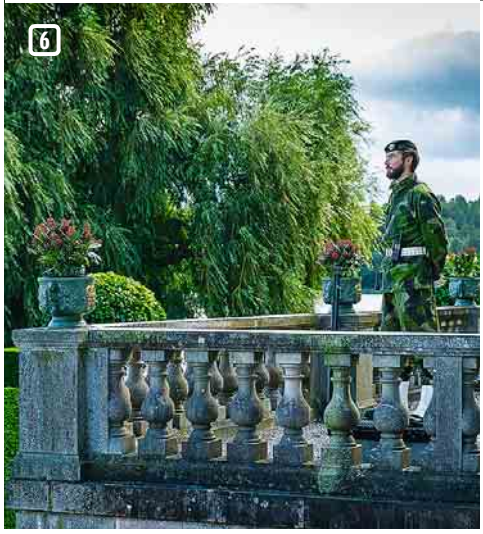
Терминал Tallink находится чуть дальше от центра, нежели порт шведского Viking, но если вы путешествуете на автомобиле и планируете не только погулять по центру, но и поездить по окрестностям шведской столицы, это даже удобнее.

В отличие от Хельсинки, в Стокгольме и его предместьях есть что посмотреть, так что тут стоит провести минимум 2–3 дня. Для начала можно прокатиться по резиденциям шведского короля: в замок Грипсхольм (70 км от центра) и в находящийся на окраине столицы дворец Дроттнингхольм. Обе королевских резиденции открыты для публики и отлично приспособлены для автомобильных путешественников, располагая огромными бесплатными гостевыми парковками.

В центре Стокгольма припарковаться куда сложнее, но тоже вполне по силам: отправляясь в Старый город, машину лучше всего пристроить на брусчатке набережной Скеппсброн (только не забудьте

АВТОПУТЕШЕСТВИЕ МОСКВА – СТОКГОЛЬМ НА AUDI Q5

1 2 3 Замок Грипсхольм – загородная резиденция шведского короля. 4 5 6 Королевский дворец Дроттнингхольм.



вдоволь накормить паркомат посредством своей кредитной карты из расчета 45 крон в час). Культовые достопримечательности острова Юргорден — музеи Северных стран, Астрид Линдгрен, корабля «Васа» и группы ABBA — также имеют небольшие платные парковки, но мест на них катастрофически не хватает, поэтому совет: отправляясь на охоту за стокгольмскими впечатлениями, приезжайте на Юргорден минут за 20 до открытия музеев и припаркуетесь без проблем, избавив себя от лишней головной боли. Полдня до обратного парома в Хельсинки на «эмоциональное разграбление» музеев Юргордена вам вполне хватит, тем более что до знакомого уже терминала Tallink Silja с острова ехать каких-то 10–15 минут. ▢

ЦЕНА ВОПРОСА

КАЛЬКУЛЯТОР ПУТЕШЕСТВИЯ

ТРАНСПОРТ И ПРОЖИВАНИЕ	
Виза, €	35
Стоимость отеля/апартаментов (двухместный номер), €	от 80/110*
Средний счет в ресторане, €	30/40*
ДОРОГА	
Стоимость топлива, €	1,45/1,51*
Средний расход топлива, л/100 км	9,8
Паромная переправа (Viking/Tallink Silja),	€ от 112/158
Протяженность маршрута, км	1105
Общее время в пути (в одну сторону, не включая паром), ч	16:28
Макс. разрешенная скорость , км/ч	120
Макс. допустимый уровень алкоголя в крови, в промилле	до 0,5/0,2*

*Финляндия / Швеция

НАСТРОЙ КИНО!
ВПЕРВЫЕ НА ТВ
БЕЗБАШЕННЫЕ
11 АПРЕЛЯ 20:30 (мск)
На телеканале
КИНОПРЕМЬЕРА
16+
реклама
www.nastroykino.ru Смотрите телеканал в пакете «Настрой кино!» операторов кабельного и спутникового телевидения.

ТРИ СТАВКИ НА ЧЕРНОЕ

ЕЖЕГОДНО НА ЧЕРНОЕ МОРЕ ЕЗДЯТ СОТНИ ТЫСЯЧ ТУРИСТОВ. МЫ РЕШИЛИ ПРОВЕРИТЬ ТРИ ВОЗМОЖНЫХ СЦЕНАРИЯ ОТДЫХА, А ЗАОДНО ПРИКИНУТЬ, ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЛИ ПОСЕЩЕНИЕ ЧЕРНОМОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ НАСТОЛЬКО ДОРОГО, КАК ЭТО РИСУЮТ ПЕССИМИСТЫ ▢ ДАНИИЛ КОЧЕРГИН ▢ ФОТО СЕРГЕЯ КОСЦОВА И СЕРГЕЯ КОСОРУКОВА

КОНЕЧНО, БЫСТРЕЕ ВСЕГО ДО ЧЕРНОГО МОРЯ ДОбираться самолетом. Однако мы выбрали автомобильные дороги общего пользования и поехали на курорт на трех абсолютно разных по характеру транспортных средствах. Ранним утром участники вояжа собрались в заранее намеченной точке на трассе М4 «Дон».

В кабине утилитарного Volkswagen Amarok разместилась чисто мужская компания — два друга, целью которых был активный и даже экстремальный отдых на побережье. Поэтому пикап тянул за собой прицеп, под тентом которого таился двухместный квадроцикл.

Еще один Volkswagen, но совсем иной — комфортабельный Multivan перемещал в пространстве семейную чету — мужа, жену и их четырехлетнюю дочь. А за руль тяжелого туристического эндуро Honda CRF 1000 Africa Twin сел мечтатель, фотограф и заядлый путешественник-одиночка. Каждый отправился в путь «своей дорогой», а местом следующей встречи наметили село Конь-Колодезь в Липецкой области.

Из столицы до этого древнерусского поселения быстрее всего можно добраться двумя способами: по платной дороге М4 «Дон» или по ее бесплатному дублеру. Мотоциклист и команда пикапа в целях экономии свернули с платного участка. Для последних, кстати, ценник за проезд по платному отрезку М4 внушительный — 1295 р. Для семейного микроавтобуса цена проезда оказалась меньше — 890 р. за те же 997 км, поэтому, посчитав большей экономией сохранение сил, нервов и времени, семейная чета осталась на «платнике». Тут же они приобрели транспондер, благодаря чему пролетали терминалы оплаты без остановки, да еще и сэкономили — отдали только 637 р.

Спустя несколько часов «пилежа» по однообразной,

1 Мы отправились на курорт на трех абсолютно разных по характеру транспортных средствах, а квадроцикл CFMOTO X 5 H.O. EPS везли с собой.

но стремительной М4 «Дон» семейный экипаж съехал с «платника» и остановился в 460 км от столицы у въезда в усадьбу Сенявиных. Под сенью дуба, возраст которого превышает 430 лет, состоялась встреча с остальными участниками пробега. И как вы думаете, кто быстрее всех примчался на запах обеда в харчевне, расположившейся в одном из некогда хозяйственных строений старой усадьбы, и уже встречал подъезжающий минивэн, лежа в гамаке и вальяжно помахивая рукой в знак приветствия? Правильно: двухколесный! Съезд мотоциклиста на дублер оказался оправданным. Дело в том, что на платных участках трассы «Дон» для мотоциклов установлены те же тарифы, что и для легковых автомобилей. Преодолевая же маршрут, скажем, до Ростова-на-Дону, исключительно по бесплатным дорогам и тем самым лишь немного увеличивая общую протяженность маршрута (1109 км вместо 1076), мотоциклист экономит на стоимости проезда по «платнику» и не тратит время на остановки на пунктах оплаты. При этом в силу маневренности, присущей двухколесному транспорту, мотоцикл и на узкой трассе запросто может двигаться практически без потери скорости.

Быстрее всех примчался на запах обеда наш мотоциклист и встречал остальных лежа в гамаке.

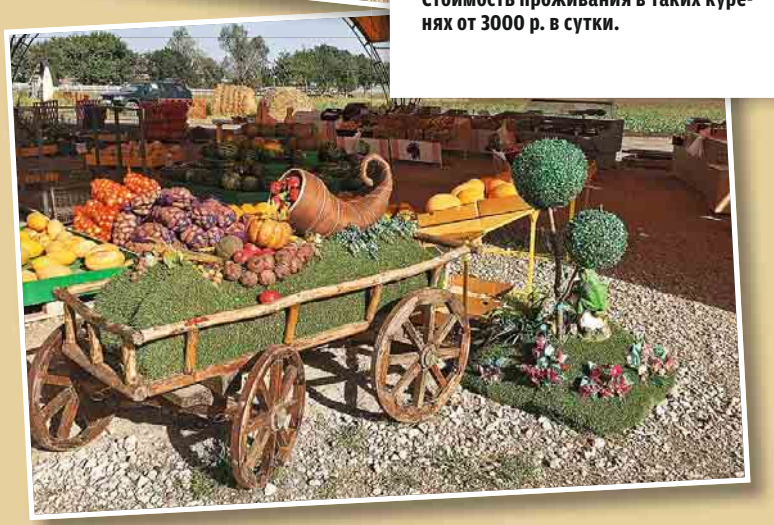
Уже затемно мы свернули на ночевку в культурно-этнический комплекс «Казачий двор». Подъезжая к сторожевой башне и массивным деревянным воротам в потемках, с первого взгляда невозможно увидеть размах комплекса. Слышно ржание лошадей, перебиваемое отрывистыми криками осла, блеянием лам и гоготом гусей. Грамотно организованная подсветка открывает культурную сторону не только эко-, но и этнического досугового центра. При комплексе имеется собственный музей, где собраны оружие и утварь казаков, стены жилых куреней искусно расписаны и рассказывают об истории донского казачества. Буквально каждый сантиметр территории, будь то плетень или лавочка для отдыха, украшены предметами былой эпохи, когда казачество было неотъемлемой частью русской армии.

Стоимость проживания в таких куренях от 3000 р. в сутки.

Трафик после Ростова заметно снизился. М4 стряхнула с себя налет капитализма, стала абсолютно бесплатной, сохранив при этом свои лучшие качества — достойное покрытие и две полосы в каждую сторону движения. Правда, хорошее шоссе из четырехполосного как-то уж очень быстро превратилось в обычную двухполосную дорогу районного значения. Но нас это ни капельки не расстроило: на второй день пути мы по-настоящему осознали, что долгожданный отпуск наконец-то начался и где-то там, в конце серпантина, пестрит солнечными зайчиками желанное «море-море»…

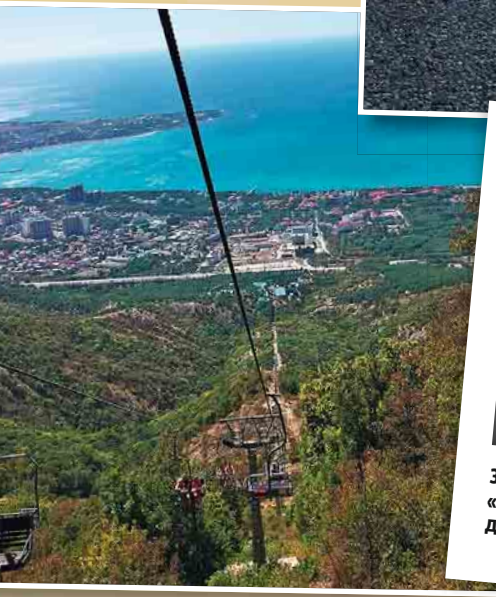
К вечеру мы праздновали прибытие в заранее намеченной точке — на въезде в село Дивноморское. Как же быстро темнеет на юге! Каких-то пятнадцать минут, и над всем, куда хватает глаз, царствует ночь. Но в Дивноморском люди будто не замечают смены времени суток: из каждого кафе, будь то дорогой ресторан или шашлычная непрезентабельного вида, орет музыка. Какофония поначалу развлекает, но спустя какое-то время начинаешь сатанеть. И уж совсем скверно, если окна гостиницы, где вы намереваетесь отдохнуть после долгой дороги, выходят на оживленную улицу. Так что главное правило при выборе отеля в Дивноморском — держаться подальше от main street, от набережной в том числе. Вдали от суеты и со свободными номерами попроще, и ценник найдется, подходящий любому кошельку. Но главное — там тихо!

Фактическая плотность туристов в Дивноморском открылась утром, когда семейная чета отправилась на небольшой местный пляж. Вот уж не знаю, как



1 Крейсер «Михаил Кутузов» официально участвовал в двух вооруженных конфликтах в ходе Арабо-израильской войны. 2 Вид Геленджикской бухты из Сафари-парка с высоты птичьего полета.

Музей в «Казачьем дозоре» обладает автомобильными экспонатами, которым более ста лет.



Завершение экскурсии на крейсере «Михаил Кутузов» проходит с участием детей под звуки корабельной рынды.

ЦЕНА ВОПРОСА

КАЛЬКУЛЯТОР ПУТЕШЕСТВИЯ

ТРАНСПОРТ И ПРОЖИВАНИЕ	
Стоимость отеля/апартаментов в сутки, ₽	1500-3000
Средний счет в ресторане, ₽	от 300
ДОРОГА	
Протяженность маршрута, км	1500 км в одну сторону
Volkswagen Amarok	
Стоимость топлива , ₽	16 380
Общее время в пути, ч	20
Volkswagen Multivan	
Стоимость топлива , ₽	13 650
Общее время в пути, ч	21
Honda Africa Twin	
Стоимость топлива , ₽	8160
Общее время в пути, ч	18

здесь обстоят дела в сезон, если даже под его конец найти место «для полотенца» оказалось проблемой. Наверняка выражение «курортный роман» было придумано именно на таких пляжах, потому как нет лучшего места для знакомства, чем то, где люди набиты, как в метро в час пик, да при этом еще и раздеты. И как во всех плотных сообществах, здесь своя иерархия. Социум делится на тех, кто взял в аренду лежак, и на тех, кому судьбой уготовано аскетично загорать на камнях. Первые лежат в шезлонгах важно, мужчины надвигают на глаза капитанские фуражки, дамы облачаются в длиннополые шляпы и очки. Они ведут неспешные беседы. Вторые растекаются по камням, почти полностью скрывая упитанными телами свои пляжные полотенца, прикрывают голову чем придется и почти не разговаривают друг с другом. Эта иерархия не постоянна: кто сегодня пришел раньше, тот и на коне… то есть на шезлонге. Есть и те, чья гордость не позволяет участвовать в унизительном процессе борьбы за лучшее место под солнцем, и здесь это расхожее словосочетание следует воспринимать буквально. Люди, принадлежащие к этой касте, подолгу стоят, обратив лицо к солнцу и уперев руки в бока на манер буквы «Ф», как бы показывая тем самым свое «фи» всему происходящему вокруг.

Понятное дело, что на следующий день на пляж мы не пошли. Команда разделилась. Парни, прибывшие на Volkswagen Amarok, рванули в горы кататься на своем квадроцикле, а остальные отправились в Сафари-парк, расположенный буквально над Геленджиком.

Количество животных и качество их жизни в парке вполне оправдывают высокую цену на билет — 1500 р. Кроме того, в стоимость входит «восхождение» на Маркотхский хребет по канатной дороге. Пока дойдешь до нижней станции, повстречаешь и травоядных — представителей нескольких континентов, и несколько видов крупных кошачьих, и разнообразных грызунов, птиц, черепах, медведей…

Понятное дело, до вечернего променада дело не дошло. На следующий день, оставив жену с дочкой загорать у бассейна, я не преминул возможностью отправиться с остальными в горы. А еще через два дня, вдоволь накатавшись по красивейшему бездорожью Маркотхского хребта, мы отправились домой.

Итак, возможности для отдыха на нашем побережье вполне разнообразны, и такое путешествие нельзя назвать разорительным. Если все планировать заблаговременно, то экономия средств, в сравнении с выездом за границу, значительна. Море точно не хуже, чем в Турции, и положительные эмоции получить можно. Таково общее мнение всей нашей команды «курортников». ▢

ПОЗНАНИЕ
МОЯ ПЛАНЕТА телеканал
НАУКА телеканал
живая планета телеканал
ПЛАНЕТА HD телеканал
ИСТОРИЯ телеканал
ДОКТОР телеканал
Т24 ТЕЛЕКАНАЛ

ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ

МОЖЕШЬ РАССКАЗАТЬ КОМИЧНЫЙ СЛУЧАЙ ИЗ СВОЕЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЖИЗНИ? ПОМНИШЬ, КАК В ПЕРВЫЙ РАЗ СЕЛ ЗА РУЛЬ И КАК СДАВАЛ ЭКЗАМЕНЫ В ГИБДД? КАК ВЫБРАЛСЯ ИЗ ТРУДНОЙ СИТУАЦИИ? **ПИШИТЕ: INFO@5KOLESO.RU**

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ БЕСКАРКАСНЫЕ ЩЕТКИ НА ЛОБОВОЕ СТЕКЛО SWF CONNECT ПОЛУЧАЕТ ИГОРЬ СТОЛЯРОВ ИЗ МОСКВЫ

ТО, ЧТО БОЛЬШИНСТВО ДЕВУШЕК ИДЕНТИФИЦИРУЮТ АВТОМОБИЛИ по цвету, я, в принципе, знал, но совсем недавно стал этому свидетелем. Ехал как-то со своей девушкой к знакомым в гости. По дороге решили купить цветы. Останавливаюсь у цветочного магазина, а поскольку выбирать их терпеть не могу, то остался ждать в машине. Сижу, в телефоне играю и краем глаза вижу, как передо мной на освободившееся место встает еще один автомобиль такого же цвета, но совершенно другой марки. В машине один водитель, и видно, что ждет кого-то. То на часы смотрит, то на двери магазина. Тут из дверей выходит моя красавица, в одной руке цветы, в другой мобильный возле уха, и уверенным шагом направляется к машине, которая стоит впереди. Более того, она в нее садится на заднее сиденье и… машина отправляется в путь. Я, честно говоря, несколько припух, рванул за ними, хорошо, что на дороге трафика почти не было. Поравнявшись с похитителем, начинаю сигналить. Поворачивает моя голову – и я вижу в ее глазах и ужас, и удивление одновременно. Как оказалось потом, она была настолько увлечена разговором, что села, как ей казалось, в нашу машину, а водитель поехал потому, что конкретно не знал, кого он должен везти: в конторе, в которой он работал первый день, ему просто сказали, куда подъехать и, забрав там девушку с цветами, привезти ее в офис. Мол, машину конторскую она знает, так что сама сядет. Такая вот забавная история. Так что моя теперь не только марку нашей машины, но и государственный номер запомнила.

Игорь Столяров,
Москва

ДОВЕЛОСЬ МНЕ недавно ехать на поезде. Да-да, именно на поезде. Но несмотря на то, что история эта случилась со мной во время путешествия железнодорожным транспортом, она все же автомобильная. Так вот. Ехал со мной рядом парень лет тридцати. И всю дорогу, а занимала она около четырех часов, он решал на планшете экзаменационные билеты по правилам дорожного движения. Возможно, если бы он сидел тихо, я бы и не обратил на это внимания, но каждый свой успех или неудачу по сдаче виртуального экзамена он очень уж бурно «отмечал». Смотрел я, смотрел на это и спрашиваю, не к экзаменам ли он в ГАИ готовится. Как выяснилось, права-то он получил еще десять лет назад, а теперь, как услышал, что могут ввести переэкзаменовку при замене прав, решил повторить курс. Вот и тренируется, и пока безуспешно – ошибок много. Тут моя профессиональная гордость взыграла, как-никак тридцать лет за рулем, и говорю ему, что это у него опыта мало, а вот с мое поездит, так ПДД с выхлопом бензина впитает. Давай, говорю, любой билет, я его сейчас без ошибок решу… С той поездки прошло уже пара недель, и у меня теперь в планшете тоже стоит программа, позволяющая решать экзаменационные билеты. Догадываетесь почему?

Сергей Гуляев, Санкт-Петербург

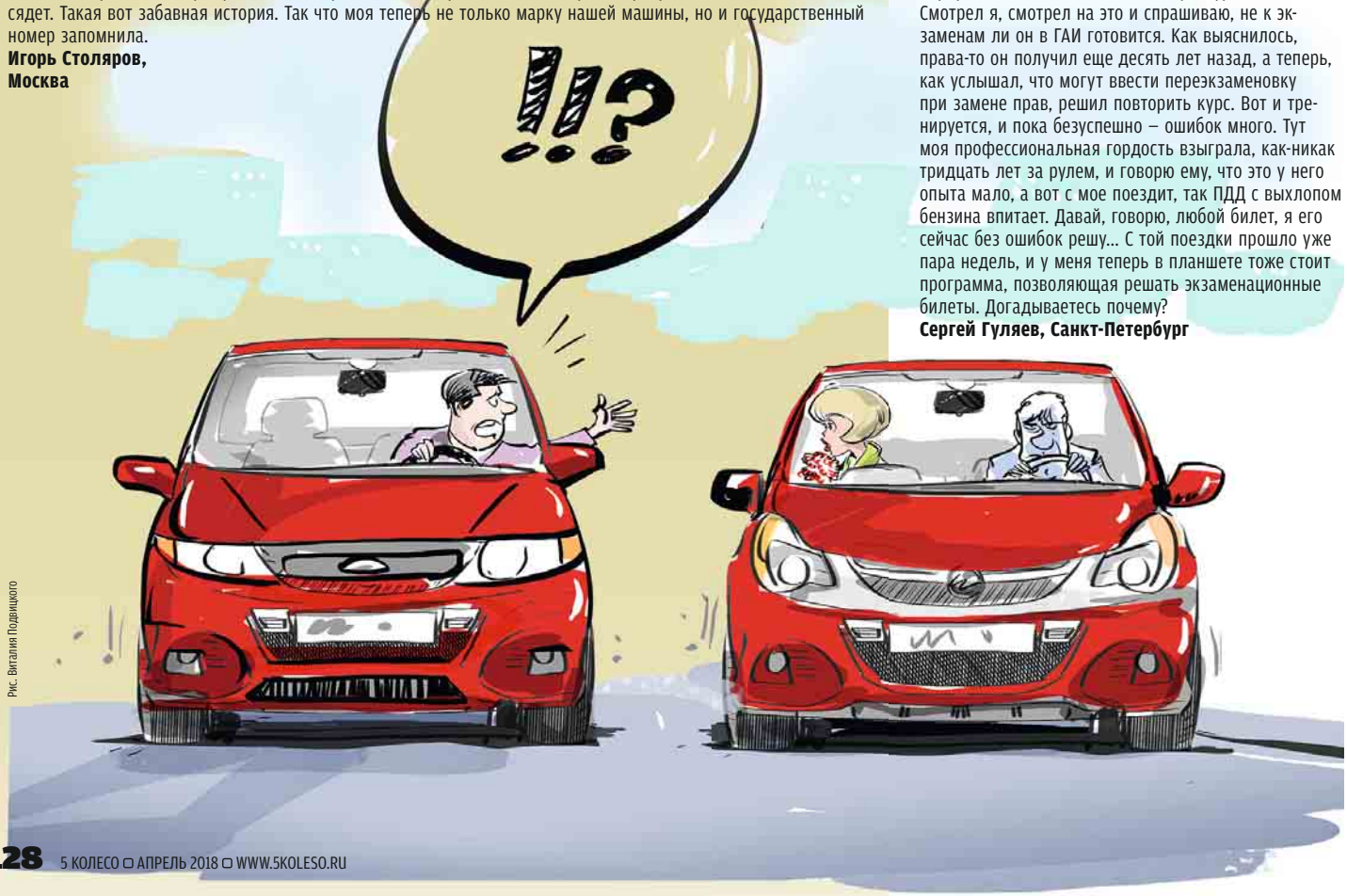


Рис. Виталия Подвицкого

Абсолютно новый
Audi A8
Есть он – и все остальные
Реклама.
audi.ru/a8
Audi Vorsprung durch Technik

Безупречный офис всегда под рукой

Управляйте Вашей безупречной империей при помощи съемной сенсорной панели Rear Seat Remote. Не нужно быть за рулем, чтобы держать все под контролем. Регулируйте настройки комфорта своего пространства с заднего сиденья, узнавайте последние новости и отправляйте новую цель на карте прямо на дисплей водителя. Ведите дела в атмосфере непревзойденной роскоши в кресле класса люкс с удобной регулировкой, вентиляцией и массажем стоп.

Абсолютно новый Audi A8.
Есть он – и все остальные

Audi Vorsprung durch Technik

Rear Seat Remote – многофункциональная сенсорная панель управления для пассажиров на задних сиденьях. В макете показана комплектация автомобиля новый Audi A8 L. Указанное оборудование не входит в базовую комплектацию и устанавливается за дополнительную плату. Непревзойденная роскошь кресел класса люкс, абсолютно новый Audi A8 – по сравнению с предшествующими версиями Audi A8. Реклама.

ОДИН ЖУРНАЛ – ВСЕ УСТРОЙСТВА

РЕКЛАМА

16+

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ФУТБОЛУ FIFA 2018™

FIFA WORLD CUP RUSSIA 2018 | KIA Official Partner*

Специальная серия

Особый набор опций + выгодный трейд-ин

KIA

The Power to Surprise**

Вступай в большую игру вместе с KIA!
В честь Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в России™ мы подготовили специальную серию автомобилей KIA на самых выигрышных условиях.
KIA Rio, cee'd, Optima, Soul и Sportage порадуют вас победным набором опций и выгодными условиями трейд-ин. Начинай большую игру в сильной команде.
Подробности у дилеров KIA и на kia.ru

- LED DRL — СВЕТОДИОДНЫЕ ДНЕВНЫЕ ХОДОВЫЕ ОГНИ
- КЛИМАТ-КОНТРОЛЬ
- МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА С КАМЕРОЙ ЗАДНЕГО ВИДА
- ЗАДНИЕ ДАТЧИКИ ПАРКОВКИ
- ЛЕГКОСПЛАВНЫЕ ДИСКИ
- 5 ЛЕТ ГАРАНТИИ*** 150 000 КМ

РЕКЛАМА

*KIA – официальный партнер Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в России™. Внешний вид автомобилей может отличаться от представленного в рекламе. Указанные опции доступны не во всех комплектациях. Подробности о комплектациях, в которых доступны указанные опции, у официальных дилеров KIA и на www.kia.ru **Искусство удивлять. ***Гарантия 5 лет или 150 000 км действительна на автомобили, реализуемые официальными дилерами ООО «КИА Моторс РУС» с 1 марта 2009 года на условиях, указанных на сайте www.kia.ru и в сервисной книжке производителя.