ЕВРОМИКС
CADILLAC XT4

AUDI A4
КИНЕСТЕТИКА

№ 1 (333) ЯНВАРЬ 2021 ▫ WWW.5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО

GEELY TUGELLA
ОН ВАМ НЕ «ВОЛЬВО»!

ТЕСТЫ

- **INFINITI** QX80
- **HONDA** CR-V
- **NISSAN** QASHQAI И X-TRAIL
- **VOLKSWAGEN** AMAROK

ДИЛЕММА
BMW 2 SERIES GRAN COUPE ПРОТИВ VOLKSWAGEN JETTA

МОТО

- **DUCATI** SCRAMBLER 1100 SPORT
- **MV AGUSTA** BRUTALE 800

КИТАЙСКИЙ ГАМБИТ
MITSUBISHI OUTLANDER ПРОТИВ CHERYEXEED TXL И HAVAL F7X

21001>
4 607012 120076

ПОДЧЕРКНУТО ТЕХНОЛОГИЧЕН

НОВАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ SUBARU FORESTER SPORT

ЯПОНСКАЯ СБОРКА | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПОЛНОПРИВОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ №1*

СОЗДАН ИНЖЕНЕРАМИ

SUBARU
FORESTER
SPORT
8 800 555 00 20**
РЕКЛАМА. *Крупнейший производитель полноприводных автомобилей в 2015–2016 гг. www.autocar.co.uk.
**Номер для бесплатного звонка с мобильного телефона по всей России.
subaru.ru

А НАДО ЛИ ТОРОПИТЬСЯ?

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

НАБЛЮДАЮ НЕОБЫЧНЫЙ ТРЕНД: НЕКОТОРЫЕ ЗНАКОМЫЕ НАКУПИЛИ НОВОГОДНИХ ЕЛОК ЧУТЬ ЛИ НЕ В НАЧАЛЕ ДЕКАБРЯ. СНАЧАЛА УДИВИЛСЯ ТАКОЙ «ЗАПАСЛИВОСТИ», ВЕДЬ В ПРОШЛЫЕ ГОДЫ СПЛОШЬ И РЯДОМ МНОГИЕ ВООБЩЕ БЕЗ ЕЛКИ ОБХОДИЛИСЬ. А ПОТОМ НАШЕЛ ЭТОМУ ВПОЛНЕ ЛОГИЧНОЕ ОБЪЯСНЕНИЕ. НЕСМОТРЯ НА КАЖУЩИЙСЯ ЗАСТОЙ, ТЕМП ЖИЗНИ РЕЗКО УСКОРИЛСЯ, И НАРОД СТАЛ ЗАПРЫГИВАТЬ НА ПОДНОЖКИ ВАГОНОВ УХОДЯЩЕГО ПОЕЗДА. БОИТСЯ НЕ УСПЕТЬ.

У ЗНАКОМОГО ПРОФЕССОРА СРОК ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ ИСТЕкает весной 2021 года — так он, после недолгих раздумий, поменял их еще в ноябре прошлого года. Спрашиваю — «Зачем?», а тот вполне серьезно говорит: «Могу не успеть…» И поясняет: нас не просто так еще с прошлого года как бы случайно запугивают грядущими новшествами по этой части. То новую медицинскую справку пообещали, за которую вчетверо платить придется, то теоретический экзамен при замене кому-то захотелось организовать. В прошлом году уже был прецедент, когда в «низинках» и глубинках автомобилисты, особенно пожилые, массово бросились обменивать действующие права, пока всю эту чепуху не успели внедрить. Но тогда все благополучно окончилось: «гарант» удивленно поинтересовался, что это, дескать, за чушь такая, после чего чушь быстренько передвинули на лето. А летом уже главной заботой стали маски с перчатками, поэтому до новшеств чиновничьи руки не дошли. Теперь, похоже, дошли: с 2021 года и впрямь вздумали новые справки узаконить. Профессор посмеивается: он все-таки «успел»!

Из салонов дилеров куда-то пропали самые востребованные автомобили. Хотите, говорят, такую комплектацию — пожалуйста, но под заказ с поставкой чуть ли не через полгода. Из каждого утюга слышим: спрос упал, народ обнищал, но ходовые модели при этом раскупили. Как это? Да все так же: боимся не успеть принять верное решение.

Дилера понять несложно: из-за карантина почти 3 месяца не работали, цепочки поставок не все полностью восстановили. Естественно, потери надо компенсировать. Как? Правильно: за счет дополнительного оборудования. Цена может взлететь на треть, а то и более. Но покупатель-то прет — по сравнению с прошлым годом в последние два месяца продажи выросли на 6 процентов. Скидок не допросишься. Наступило «время продавца». Знающие люди говорят, что месяца через два, как всегда, наступит «время покупателя». И ассортимент будет богаче, и продавцы станут сговорчивее. Клиент же испугался, что цены опять взлетят, а потому помчался потратить рубли, пока за них еще дают автомобили, а не в морду, как писал Салтыков-Щедрин.

При чем тут новогодние елки? А вдруг они завтра исчезнут? Скажем, запретят посещать елочные базары без справки от врача или совсем рынки прикроют? Нет, уж лучше наряжу свое дерево за месяц до праздников.

Приобретая скоростные машины, мы стали в итоге ездить медленнее, как отмечал ушедший в этом году М. Жванецкий. И все потому, что проблемы никуда не исчезают — они просто перестраиваются из ряда в ряд. Закон сохранения энергии отменить никому не под силу.

С Новым годом, друзья! И не будем суетиться! ▢

Рис. Виталия Подвицкого

АБСОЛЮТНО НОВАЯ ŠKODA OCTAVIA

ЦЕННО НАСТОЯЩЕЕ

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Абсолютно новая ŠKODA OCTAVIA раскрывает настоящие ценности ŠKODA.
Каждая деталь создана с неподдельной заботой и особым вниманием к водителю и каждому пассажиру, чтобы вы могли испытывать настоящее удовольствие ото всех поездок.

Современный дизайн матричных фар мгновенно привлекает внимание. Виртуальная приборная панель и десятидюймовый мультимедийный дисплей впечатляют не только эргономичностью, но и эстетичностью. А превосходная динамика и отличная управляемость обеспечивают настоящее удовольствие от вождения.

Абсолютно новая ŠKODA OCTAVIA. Ценно настоящее.

Электронная система переключения передач

Десятидюймовый дисплей

Виртуальная приборная панель

Матричные фары

Автомобиль, изображённый в рекламе, оснащён дополнительным оборудованием, которое может устанавливаться за отдельную плату. Доступность дополнительного оборудования уточняйте в вашем дилерском центре.

Реклама.

8 800 555 01 01

SKODA-AUTO.RU

ПОДИУМ

8 НОВОСТИ

ПОЛИГОН

12 CADILLAC XT4

16 GEELY TUGELLA

20 AUDI A4/A5

22 INFINITI QX80

24 HONDA CR-V

26 VOLKSWAGEN AMAROK

30 NISSAN QASHQAI/X-TRAIL

34 VOLKSWAGEN JETTA ПРОТИВ BMW 2 SERIES GRAN COUPE

40 MITSUBISHI OUTLANDER ПРОТИВ CHERYEXEED TXL И HAVAL F7X

46 LEXUS RX 450h

50 RENAULT KAPTUR

54 SKODA KAROQ

МОТО

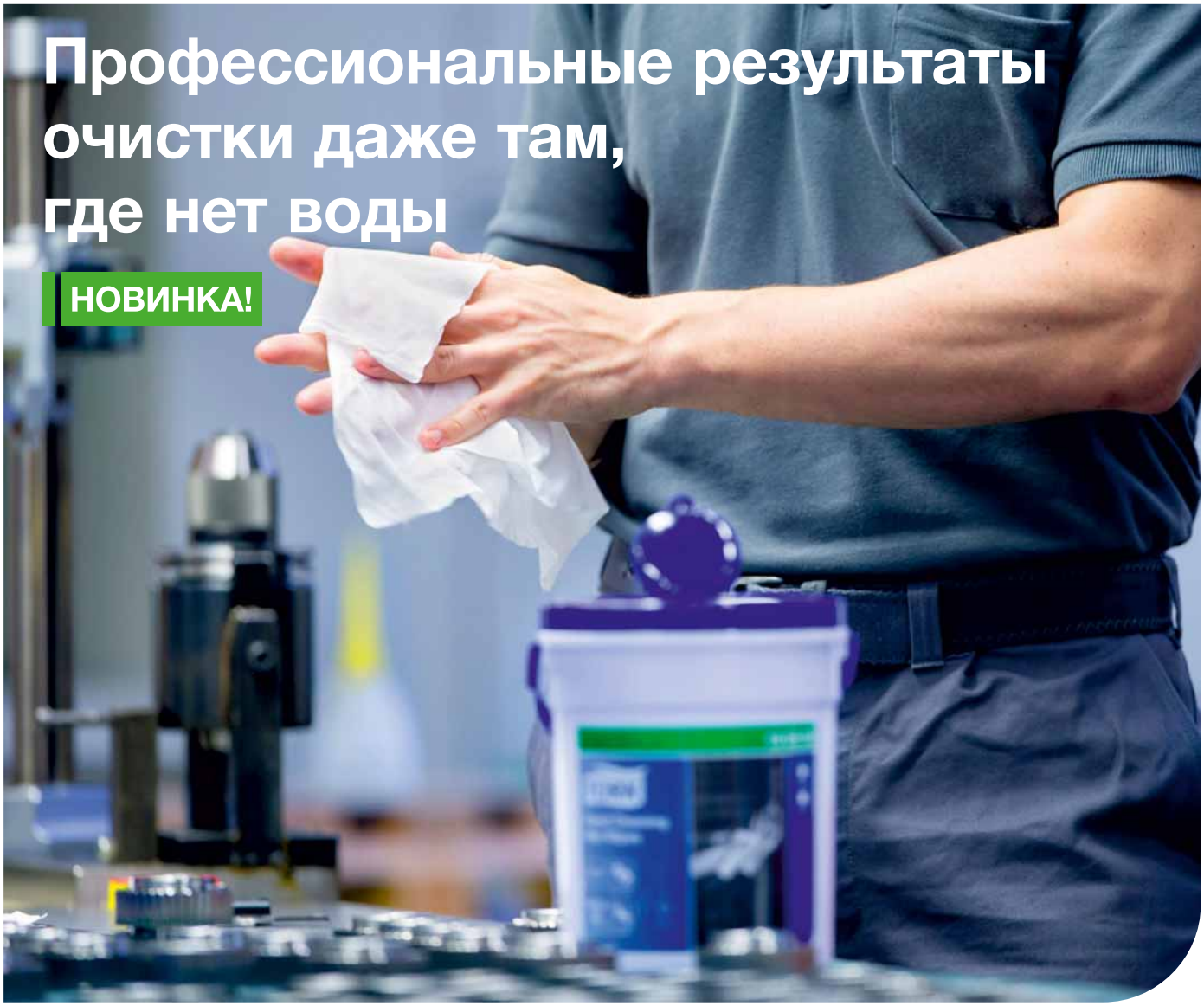
58 MV AGUSTA BRUTALE 800

60 DUCATI SCRAMBLER 1100 SPORT

34

BMW 2 SERIES GRAN COUPE ПРОТИВ VOLKSWAGEN JETTA

Реклама



Сотрудникам промышленных предприятий и автомастерских приходится работать в непростых условиях — часто у них нет возможности вымыть руки.

Tork предлагает решение этой проблемы — удобные влажные салфетки для протирки.

Они пропитаны специальным раствором, который эффективно удаляет жир, копать и другие загрязнения и бережно относится к коже рук. Для качественной очистки персоналу не потребуется никаких дополнительных жидкостей.

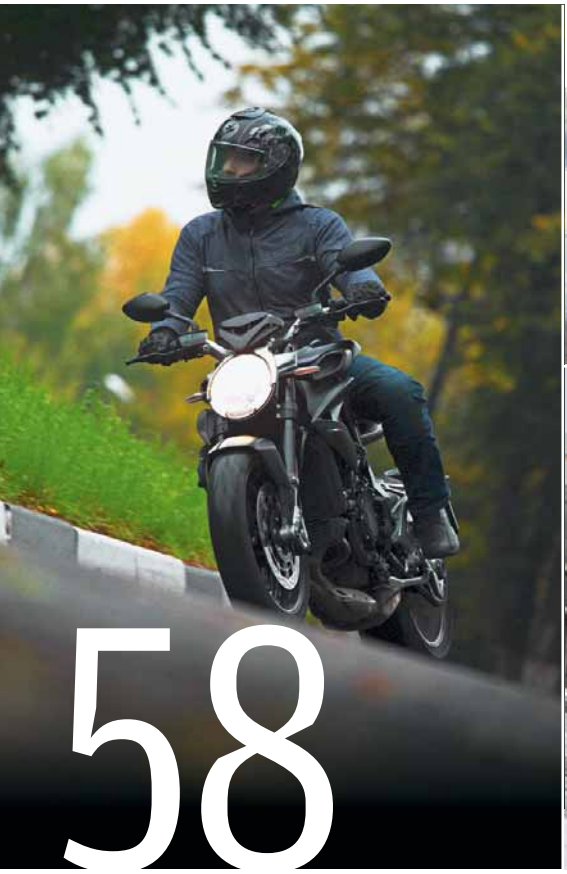
Считайте QR-код вашим устройством и читайте подробнее

Посетите сайт tork.ru, чтобы узнать больше

TORK

Think ahead.

Tork, бренд компании Essity



ГАРАЖ

62 НОВОСТИ

66 HYUNDAI E-GMP

КОМТРАНС

66 НОВОСТИ

68 ГАЗ «ВАЛДАЙ NEXT»

70 GWM WINGLE 7

МАГАЗИН

72 НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

74 В ПОГОНЕ ЗА ЗВЕЗДАМИ НА KIA

78 ЗВЕЗДЫ «ДОРОЖНОГО РАДИО»

80 ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ

НОВИНКИ МЕСЯЦА

72

№ 1 (333), ЯНВАРЬ 2021

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АЛЕКСЕЙ АРТУРОВИЧ ВОЖАКОВ
ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ
ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ
ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ТИХОН СИКУЛЕР
РЕДАКЦИЯ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ, НАТАЛЬЯ УМНОВА, МАКСИМ ФЕДОРОВ, СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ
РЕДАКТОР РУБРИКИ КОМТРАНС МАКСИМ ПРИХОДЬКО
ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН
ЦВЕТОКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ
ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ, МОСКВА: **РУКОВОДИТЕЛЬ** ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ, **Телефон +7 (499) 455-1663**, **v.avdeev@5koleso.ru**; АЛЕНА КЕЧИНА, АЛЛА ЮШКОВА
БРЕНД-МЕНЕДЖЕР ВАХТАНГ КОЛЬЦОВ
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» Оформить подписку можно на сайте Почта России Подписка онлайн. Подписной индекс журнала «5 Колесо» Э14776 в интернет-каталоге Pressa-rf.ru

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, литер А, пом. 13-Н, комната 102, офис 412А
АДРЕС РЕДАКЦИИ: 197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, литер А, пом. 13-Н, комната 102, офис 412А
Тел. +7 (499) 455-1663
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 17.12.2020
Дата выхода в свет 25.12.2020

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

16+

16+
реклама

АВТО ПЛЮС

СМОТРИТЕ В ЯНВАРЕ НА ТЕЛЕКАНАЛЕ «АВТО ПЛЮС»

Audi S8	Nissan GT-R
5 января 22:00	19 января 22:00

Программа

«ТЮНИНГ АТЕЛЬЕ»

Массаж и вентиляция сидений второго ряда, мониторы, развлекательные системы. Зачем комфортабельному бизнес-седану проезжать четверть мили за 10 секунд с небольшим хвостиком и что при этом остается от комфорта?
Что если бросить вызов немцам и постараться превзойти рекорд GT2-RS в храме скорости на северной петле Нюрбургринга?
Обо всем этом рассказываем в новых выпусках программы «Тюнинг Ателье» на канале «Авто Плюс».

autoplustv.ru
@autoplustv

ДОЖДАЛИСЬ

RENAULT DUSTER. СПУСТЯ ТРИ ГОДА С МОМЕНТА ДЕБЮТА «ДАСТЕРА» ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ ЭТА МОДЕЛЬ, НАКОНЕЦ, ДОБРАЛАСЬ И ДО РОССИИ.

Откровения не случилось: **РОССИЙСКИЙ DUSTER II В ТОЧНОСТИ КОПИРУЕТ СВОЮ ГЛОБАЛЬНУЮ ВЕРСИЮ,** которую уже давно продают в Африке и на Ближнем Востоке, а с весны этого года – и в Бразилии. Да и от европейского «близнеца» под маркой Dacia новинка практически не отличается.

ГАММА МОТОРОВ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО «ДАСТЕРА» ПОКА ДЕРЖИТСЯ В СЕКРЕТЕ. Скорее всего, она будет аналогична другим кроссоверам Renault российского производства – Arkana и Kaptur. С большой долей вероятности можно сказать, что новинка получит бензиновый атмосферник 1.6 и турбомотор 1.3. А вот ситуация с дизельным мотором пока неясна: в Европе дизели убрали из модельной гаммы Duster.

На момент выхода нашего журнала в печать официальных фотографий интерьера российской версии кроссовера не было. Но мы уверены, что **САЛОН ЗДЕСЬ БУДЕТ ТАКОЙ ЖЕ, КАК И У «ГЛОБАЛЬНОГО» DUSTER, КОТОРЫЙ,** в свою очередь, идентичен салону Renault Arkana.

По сравнению с предшественником **НОВЫЙ RENAULT DUSTER НЕМНОГО ДЛИННЕЕ:** его кузов вытянулся на 26 мм. Но высота и ширина кроссовера, напротив, уменьшились – на 13 и 18 мм соответственно. Колесная база при этом практически не изменилась.

ПО ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ RENAULT DUSTER ПОПРЕЖНЕМУ ЯВЛЯЕТСЯ ЛИДЕРОМ В КЛАССЕ. Дорожный просвет кроссовера нового поколения, как и у его предшественника, составляет 210 мм, а углы въезда и съезда – 31 и 33 градуса соответственно.

«ДАСТЕР» ПОКАЗАЛИ МЭРУ

Московский завод Renault, который в декабре отпраздновал 15-летний юбилей, в том же месяце отметил выпуск 1,5-миллионного автомобиля. По случаю этого события завод посетил Сергей Собянин. В ходе визита генеральный директор Renault Россия Ян Птачек представил мэру Москвы Renault Duster второго поколения. Фактически это была первая «живая» премьера новой модели в России, хотя и в закрытом формате. Серийное производство нового «Дастера» стартует на московском заводе в начале 2021 года.

НА ЗЛОБУ ДНЯ

Компания Porsche представила новое поколение купе 911 GT3 Cup — самой «злой» модели немецкой марки и самой популярной гоночной машины в мире, выпускаемой серийно (с 1998 года было продано свыше 4,2 тысячи таких спорткаров). При этом купе создано для профессиональных автогонок« и допуска на общественные дороги у него нет. Автомобиль впервые получил кузов не от обычного «девятьсот одиннадцатого», а от версии Turbo, из-за чего ширина спорткара выросла на 28 мм. Однако снаряженная масса осталась на отметке 1260 кг. Кузов модели на 70% сделали из алюминия и на 30% из стали, а двери, капот и заднее антикрыло выполнили из пластика, армированного углеродным волокном. Также спорткару полностью переработали эргономику салона. Под капотом находится атмосферный шестицилиндровый 4,0-литровый двигатель. Отдача агрегата выросла на 25 «лошадей» — до 510 сил. В паре с ним работает 6-ступенчатая секвентальная коробка передач с трехдисковым гоночным сцеплением. Скорости переключаются подрулевыми лепестками. Еще одной особенностью является тот факт, что двигатель использует синтетическое топливо, что значительно снижает выбросы CO_2. Обновленный гоночный Porsche 911 GT3 Cup примет участие в национальных чемпионатах Carrera Cup и Монокубке Porsche Mobil 1.

HYUNDAI СОЗДАЛ ВОДОРОДНЫЙ БРЕНД

Новая марка получила название HTWO – под ней Hyundai Motor будет выпускать водородные автомобили. Товарное наименование представляет собой расшифровку обозначения молекулы водорода – H2. Также название дает отсылку к английскому слову «humanity» («гуманность»). В Hyundai активизируют усилия по разработке топливных элементов, которые могут быть использованы для автомобилей, в том числе летающих, судов и поездов. Корейцы рассчитывают на то, что им удастся значительно увеличить производительность и долговечность данной технологии при одновременном снижении цены. Приоритетными направлениями продвижения бренда HTWO на ближайшие годы станут Южная Корея, США, Китай и страны Европы. Напомним, что свой первый автомобиль на водородных элементах, построенный на базе Hyundai ix35, корейцы показали еще в 2013 году. Спустя пять лет компания начала серийно выпускать самостоятельную модель водородного кроссовера Nexo. Кроме того, линейку грузовиков Hyundai представляет водородный тягач Xcient.

ПОДАРОК К ЮБИЛЕЮ

Бренд Lexus отметил 30-летие присутствия на европейском рынке продажей миллионного автомобиля в Старом Свете. Свою историю в Европе Lexus начал в 1990 году, всего через несколько месяцев после дебюта в США. Как и в Америке, первой и единственной моделью бренда на тот момент был Lexus LS 400. Несмотря на консервативные вкусы состоятельных европейцев и жесткую конкуренцию со стороны немецких премиум-брендов, всего за год «Лексусом» было реализовано свыше тысячи таких седанов. Сейчас более 80% всех продаж Lexus в Старом Свете приходится на сегмент SUV. Особенно популярен этот сегмент в России, где марка реализует более 25% европейских квот. Всего с 2002 по 2020 годы россиянами было приобретено более 261 тысячи «Лексусов».

НОВЫЙ «АУТЛЕНДЕР»: СКОРО ПРЕМЬЕРА

Пресс-офис Mitsubishi представил первый официальный тизер кроссовера Outlander нового поколения. Фото новинки тщательно отретушированы — после осветления в графическом редакторе видно, что боковины машины «затерты». Однако, несмотря на все «усердия» японцев, понять, каким будет дизайн кроссовера, все-таки можно. Производитель не раскрывает никаких технических подробностей, но обещает более вместительный и удобный салон, а также полный набор современных систем безопасности. Презентация нового Outlander состоится уже в феврале.

ЧЕТВЕРТАЯ СЕРИЯ

ACURA MDX. ПРЕМИУМ-ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ HONDA MOTOR ПРЕДСТАВИЛО СЕРИЙНУЮ ВЕРСИЮ КРОССОВЕРА MDX ЧЕТВЕРТОГО ПОКОЛЕНИЯ.

В основе Acura MDX четвертого поколения **ЛЕЖИТ НОВАЯ АРХИТЕКТУРА,** изначально ориентированная на выпуск заряженных версий Type S. Впервые кроссовер получил переднюю подвеску на двойных поперечных рычагах в сочетании с многорычажкой сзади.

СО СМЕНОЙ ПОКОЛЕНИЯ MDX УВЕЛИЧИЛСЯ В РАЗМЕРАХ. В длину кроссовер вырос на 71 мм (до 5054 мм), а в ширину – на 35 мм (до 1996 мм). Расстояние между осями увеличено на 76 мм (до 2896 мм). По дизайну ничего нового: во многом модель повторяет решения Acura TLX и RDX с их фирменной радиаторной решеткой и оригинальной головной оптикой.

В салоне новинки – **ЭЛЕКТРОННАЯ ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ С 12,3-ДЮЙМОВЫМ ЭКРАНОМ** и дисплей мультимедиа такого же размера. Кроме того, кроссовер получил 10,5-дюймовый проекционный дисплей на лобовом стекле и тачпад для управления основными функциями медиацентра. Также в оснащение модели входят передние кресла с массажем, панорамная крыша и 21-дюймовые колеса.

В движение новый MDX приводит **3,5-ЛИТРОВЫЙ ХОНДОВСКИЙ МОТОР I-VTEC V6, ВЫДАЮЩИЙ 294 Л. С.** В паре с силовым агрегатом работает 10-ступенчатая автоматическая коробка передач. Привод по умолчанию передний, но за доплату можно заказать и полноприводную трансмиссию.

ОБНОВЛЕННАЯ «НИВА»: ПЕРВОЕ ФОТО

В соцсети утекло фото обновленной Lada Niva, известной ранее как Chevrolet Niva. Напомним: год назад GM продал свою долю в СП GM-AVTOVAZ, и теперь Niva производится под маркой Lada. Слухи о грядущем рестайлинге внедорожника ходили уже давно. Это будет второе серьезное обновление модели, разработку которой АВТОВАЗ начал еще в 90-х годах. На этот раз за внешность отвечала команда дизайнеров под руководством Стива Маттина. Фотографий интерьера, как и информации по технической составляющей рестайлинга, пока нет.

«ЛАРГУС» ОБНОВИЛСЯ

АВТОВАЗ опубликовал первое фото обновленного универсала Lada Largus. Подробности пока держатся в секрете. Автомобиль получил полностью переработанную переднюю часть в фирменной стилистике Lada, разработанной шеф-дизайнером Стивом Маттином. Линия капота стала выше – это не только сделало дизайн машины более гармоничным, но и позволило повысить уровень пассивной безопасности для пешеходов. Скорее всего, гамма моторов останется той же, что и раньше. Все подробности по обновленной модели АВТОВАЗ сообщит ближе к ее официальной премьере, которая запланирована на эту весну.

НОВЫЙ «КАШКАЙ» РАСКРЫЛИ ИЗНУТРИ

Представлены первые официальные изображения салона Nissan Qashqai нового поколения, который станет первой моделью, построенной на архитектуре CMF-C (Common Module Family). Новинка получит 12,3-дюймовую приборную панель, медиацентр с 9-дюймовым экраном и возможностью подключения смартфонов через Apple CarPlay и Android Auto, а также опциональный 10,8-дюймовый проекционный дисплей. Еще одно новшество – электронный джойстик вместо классического рычага переключения передач. Салон нового Qashqai будет просторнее: пространство для задних пассажиров увеличено на 28 мм, а запас места над головами пассажиров – на 15 мм. Кроме того, на 74 литра вырос объем багажника.

REXTON ПОМОЛОДЕЛ

Компания SsangYong представила обновленную версию рамного внедорожника Rexton. Новинка получила переработанную восьмиугольную решетку радиатора, обновленный передний бампер, светодиодные фары и уменьшенные противотуманки. Здание фонари обзавелись новой «начинкой», а у бампера добавились хромированные вставки. В салоне внедорожника установили 12,3-дюймовый экран виртуальной приборной панели, нефиксируемый джойстик трансмиссии и новый четырехспицевый руль. Мультимедиа с 9-дюймовым экраном «прокачали» за счет поддержки Apple CarPlay и Android Auto. Изменилась и моторная гамма: базовым стал модернизированный 2,2-литровый турбодизель (202 л.с.), а для некоторых рынков внедорожник оснастят бензиновой 2,0-литровой «турбочетверкой» (225 л.с.).

«КАМА-1»: ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ «ОКА»?

На выставке «Вузпромэкспо» прошла премьера прототипа отечественного электромобиля «Кама-1». Машина является разработкой Санкт-Петербургского политехнического университета. На создание электромобиля ушло два года. По габаритам (длина – 3,4 м, ширина – 1,7 м) и компоновке кузова трехдверная «Кама-1» близка к отечественной малолитражке «Ока». Сообщается, что электромобиль может проехать до 250 км без подзарядки и разгоняться до 150 км/ч. Но сроки запуска такой модели в серию пока не известны.

ХОТЯ ЧТО-ТО МНЕ ПОДСКАЗЫвает, что и американцы давно забыли о тех редких версиях DeVille, Fleetwood Brougham, Eldorado и Seville, которые в 1970–1980-х оснащались дизельными двигателями Oldsmobile. О провальной попытке во второй половине нулевых выдать европейцам Saab 9-3 за Cadillac BLS и вовсе едва ли кто-то вспомнит. А ведь BLS производили и на калининградском «Автоторе» с 2009 по 2010 годы. Правда, в отличие от Европы, в России седан продавался только с бензиновыми моторами.

Созданный для молодой аудитории компактный кроссовер Cadillac XT4 будет импортироваться в Россию прямиком из США, с дизельной и бензиновой «турбочетверками», в трех вариантах исполнения — Luxury, Premium Luxury и Sport по цене от 3 250 000 рублей.

ОН КОМПАКТНЫЙ?

Вживую XT4 выглядит больше, чем на фотографиях. Широкая решетка радиатора, вертикальная светодиодная оптика, рубленые скульптурные формы, острые грани, высокий силуэт кузова, 20-е опциональные колесные диски — все это гармонично соединено воедино и визуально добавляет объема и без того немаленькому XT4. Так что «компактным» я бы точно его не назвал.

Хотя формально Cadillac XT4 относится как раз к категории компактных SUV, где ютятся Volvo XC40, Audi Q3, BMW X2 и Mercedes-Benz GLA. Но фактически с 4593 мм от бампера до бампера и колесной базой в 2779 мм XT4 чуть-чуть недотягивает до территории Audi Q5 и BMW X3. Никого он вам этим не напоминает? Lexus NX! Тот уже давно доказывает, что усидеть на двух стульях можно. Причем успешно.

А ЧТО В САЛОНЕ?

Внутри XT4 воспринимается еще больше, чем снаружи. Даже в самом маленьком «Кадиллаке» американцам удалось создать вокруг водителя много автомобиля. Высокая посадка, хорошая обзорность, минимальное количество хромированных деталей, много воздуха и кожи. Еще бы подушку водительского кресла сделать подлиннее и расширить диапазон электрорегулировки руля по вылету. И то, и другое пока коротковато.

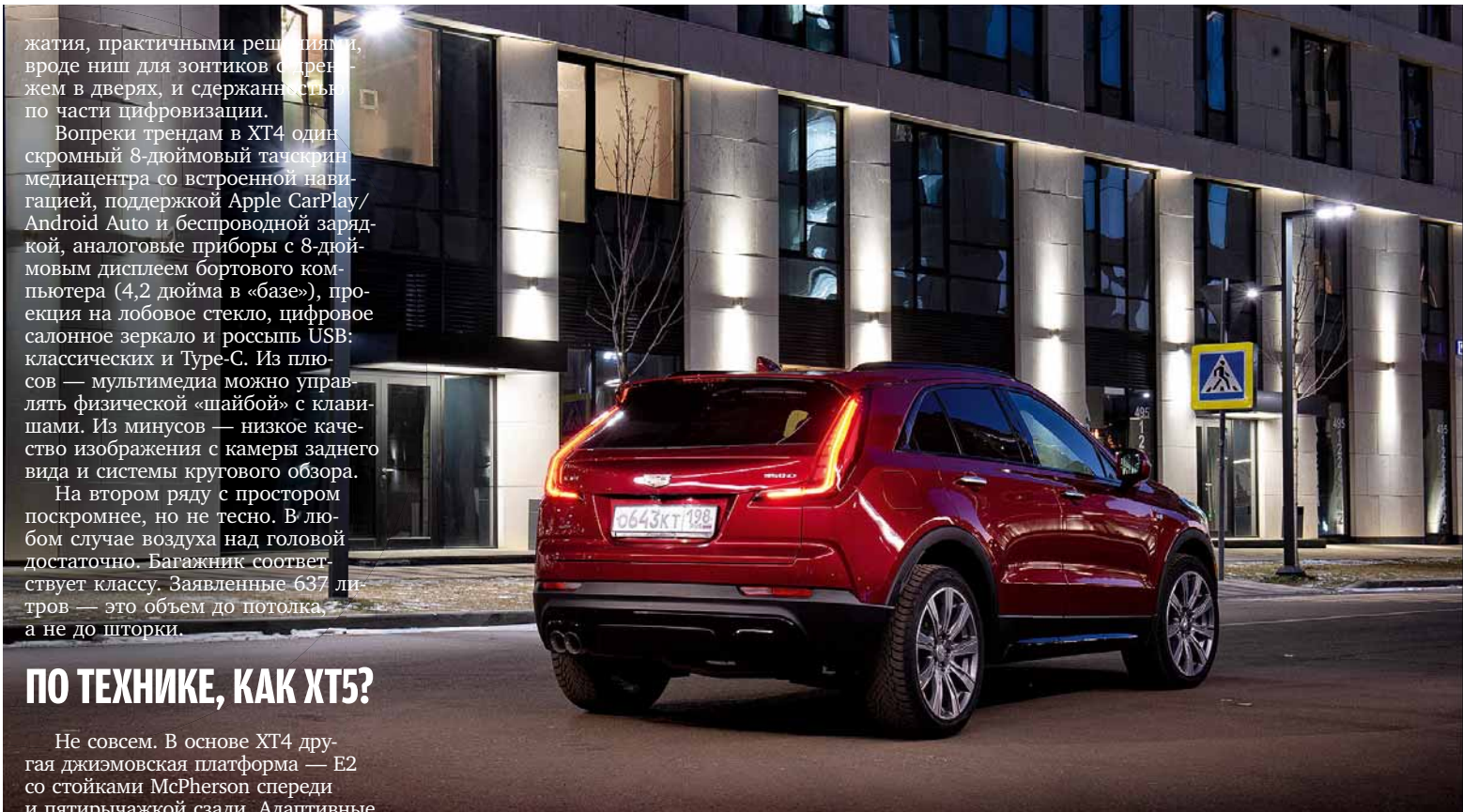
Над XT4 работала молодая команда дизайнеров Cadillac. Любопытно, что их взгляды на потребности молодых амбициозных миллениалов сильно расходятся с европейскими. В первую очередь, нежеланием заменить все физическое сенсорным. Интерьер XT4 наполнен добротными крупными элементами, вроде массивных алюминиевых дверных ручек, пухлого джойстика трансмиссии, клавиш с приятным усилием на-

МАЛЕНЬКИЙ, ДИЗЕЛЬНЫЙ... CADILLAC?

CADILLAC XT4 ЦЕНА: ОТ 3 250 000 ₽
В ПРОДАЖЕ: С ДЕКАБРЯ 2020 Г.

С ПОЗИТИВНЫМИ СОБЫТИЯМИ В 2020-М, ПРЯМО СКАЗАТЬ, НЕГУСТО. НО ПОЯВЛЕНИЕ У НАС КОМПАКТНОГО КРОССОВЕРА CADILLAC XT4 Я СЧИТАЮ ОДНИМ ИЗ ТАКИХ. В ТО ВРЕМЯ, КАК МОДЕЛИ ОДНА ЗА ДРУГОЙ ПОКИДАЮТ НАШ РЫНОК, ВЫХОД ЧЕГО-ТО НОВОГО ПОД ЗАНАВЕС ГОДА – СОБЫТИЕ С БОЛЬШОЙ БУКВЫ, ВЕДЬ XT4 ДЛЯ РОССИИ – ПЕРВЫЙ CADILLAC С ДИЗЕЛЬНЫМ МОТОРОМ ▢ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО CADILLAC

1 XT4 в базовом исполнении Luxury с бензиновым мотором оценивается в 3 250 000 рублей, с дизелем – в 3 330 000 рублей. Топовые линейки Sport и Premium Luxury отличаются оснащением, но идентичны в цене – 3 390 000 рублей за бензин и 3 470 000 рублей за дизель.



жатия, практичными решениями, вроде ниш для зонтиков справа — жем в дверях, и сдержанностью по части цифровизации.

Вопреки трендам в XT4 один скромный 8-дюймовый тачскрин медиацентра со встроенной навигацией, поддержкой Apple CarPlay/Android Auto и беспроводной зарядкой, аналоговые приборы с 8-дюймовым дисплеем бортового компьютера (4,2 дюйма в «базе»), проекция на лобовое стекло, цифровое салонное зеркало и россыпь USB: классических и Type-C. Из плюсов — мультимедиа можно управлять физической «шайбой» с клавишами. Из минусов — низкое качество изображения с камеры заднего вида и системы кругового обзора.

На втором ряду с простором поскромнее, но не тесно. В любом случае воздуха над головой достаточно. Багажник соответствует классу. Заявленные 637 литров — это объем до потолка, а не до шторки.

ПО ТЕХНИКЕ, КАК XT5?

Не совсем. В основе XT4 другая джиэмовская платформа — E2 со стойками McPherson спереди и пятирычажкой сзади. Адаптивные амортизаторы доступны только для комплектации Sport за доплату. А вот хитрая система полного привода входит в базовое оснащение. Ее особенность — в передней муфте «выключения» карданного вала для экономии топлива и двух многодисковых муфтах в задних полуосях, которые, по задумке спецов из GM, должны облегчить жизнь «Кэди» на внедорожье и добавить драйва при прохождении поворотов. В последнее верится больше, так как с длинным передним свесом и дорожным просветом в 172–178 мм (в зависимости от размера колес) XT4 в грязи — случайный гость.

Коробка передач одна, но адаптированная под каждый из моторов — 9-ступенчатый автомат Hydra-Matic 9T50, разработанный в GM. С дефорсированной до налоговых 200 сил бензиновой рядной «турбочетверкой» LSY мы знакомы по кроссоверам XT5 и XT6. А вот 2-литровый дизельный агрегат LSQ — новинка для нас и Европы. Тут так и хочется вспомнить, что Старый Свет в последнее время борется с дизелем, как судьи с еретиками в Средневековье, ну да ладно…

Конструктивно LSQ устроен проще, чем бензиновый аналог. У него нет системы отключения половины цилиндров и регулировки уровня поднятия клапанов. Мотор оснащен турбокомпрессором с изменяемой геометрией, стальными поршнями, цепным механизмом газораспределительного механизма, интегрированным в головку блока цилиндров выпускным коллектором и системой впрыска мочевины AdBlue для соответствия нормам Евро-6. Отдача агрегата — 174 силы и 381 Нм в «полке» от 1500 до 2750 оборотов.

И КАК ОН НА ХОДУ?

Если вы не имели дел с XT5 и XT6, то поначалу в XT4 придется привыкать не к легким вибрациям и тарахтению дизельной «четверки», а к специфической педали тормоза. Вместо традиционного вакуумного усилителя Cadillac использует электродвигатель для усиления давления в тормозной системе. У педали тормоза практически нет хода, и торможение приходится дозировать усилием нажатия на педаль.

Как ни старались инженеры изолировать дизельный мотор от пассажиров, характер двигателя на солярке отчетливо пробивается в салон тарахтением с небольшими вибрациями на руле и педалях. И, честно говоря, крайне непривычно смотреть

ДЕТАЛЬНО

ЕВРОПА, ПРИВЕТ!

ДИЗЕЛЬ разработан в Германии европейским подразделением GM. С трансмиссией его «женят» в Канзасе.

УДОБНО

УПРАВЛЕНИЕ МЕДИАЦЕНТРОМ продублировано шайбой и кнопками.

CADILLAC XT4

Габариты	4593x1881x1612 мм
База	2779 мм
Снаряженная масса	1768 кг
Полная масса	2445 кг
Клиренс	172-178 мм
Объем багажника	637/1385 л
Объем топливного бака	н. д.
Двигатель	дизельный, турбо, 4-цилиндр., 1995 см³, 174/350 л. с./мин⁻¹, 381/1500-2750 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 9-ступенчатая, привод полный
Размер шин	235/60R18
Динамика	200 км/ч; 10,6 с до 100 км/ч
Расход топлива	6,7 л на 100 км в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ

BMW X1
от 2 360 000 ₽

Infiniti QX50
от 3 210 000 ₽

Lexus NX
от 2 650 000 ₽

+ НЕСМОТРЯ НА РАЗМЕРЫ И ДИЗЕЛЬ ПОД КАПОТОМ — ЭТО CADILLAC. ПО ТОМУ, КАК ОН МЯГКО ЕДЕТ, ПО ТОМУ, КАКОЙ У НЕГО САЛОН.

– НО ВСЕ ЖЕ ОТ КОМПАКТНОГО КРОССОВЕРА ЖДЕШЬ БОЛЬШЕГО ДРАЙВА, А ТУТ ЕГО ГУБИТ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, НЕДОСТАТОЧНАЯ ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ ПО РУЛЮ.

ВЕРДИКТ

8,5

МЫ ПРИВЫКЛИ К ТАКИМ СЛОВОСОЧЕТАНИЯМ, КАК «ДИЗЕЛЬНЫЙ MASERATI» И «ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ PORSCHE». ПРИВЫКНЕМ И К «ДИЗЕЛЬНОМУ CADILLAC». ВЕДЬ В ЦЕЛОМ XT4 — ДОБРОТНЫЙ КРОССОВЕР ЗА ВПОЛНЕ ГУМАННУЮ, ПО МЕРКАМ КЛАССА, ЦЕНУ. И У НЕГО ЕСТЬ ВСЕ ШАНСЫ РАЗБИТЬ СЛОЖИВШИЙСЯ В РОССИИ СТЕРЕОТИП, ЧТО CADILLAC — ЭТО НЕПРЕМЕННО ESCALADE.

на эмблему «Кадиллака» под аккомпанемент тарахтящего дизелька под капотом.

Динамикой дизельный Cadillac XT4 не обескураживает. 174-сильный мотор LSQ бодро тянет почти 1,8-тонный кроссовер до городских 70–80 км/ч, но потом начинает скисать. Впрочем, возможности мотора вполне соответствуют городской прописке XT4: живчик в бетонных джунглях, но на трассе не герой. Бензиновый XT4 должен быть чуть шустрее. У него и заявленное время разгона до сотни на 2,3 секунды меньше. Но дизельные 10,6 секунды удается повторить даже на зимней липучке Nokian Hakkapeliitta 245/45R20.

Автоматическая коробка передач старается держать мотор в тонусе. Позволяет небольшие заминки в обычных режимах движения и держит пониженные передачи в спортивном. Но, по ощущениям, с бензиновым двигателем LSY коробка Hydra-Matic 9T50 покладистее. С дизелем, даже в спокойном темпе движения, она мельтешит передачами, сопровождая движение небольшими рывками.

1 Двухзонный климат-контроль, обогрев руля и всех кресел — основное оснащение. Вентиляция и массаж передних кресел — опция. В зависимости от комплектации салон может быть из ткани и кожзама или натуральной кожи.

ВОЖДЕНИЕ
Радует плавный и мягкий ход. Но не хватает перчинки и достойной обратной связи по рулю.
8

САЛОН
Качественно скроен. Много кожи и минимум сенсоров, что хорошо.
8

КОМФОРТ
Союз дизеля и автомата не идеален. Водительскому креслу не хватает регулировки подушки по длине.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
Широкий набор систем активной и пассивной безопасности. Множество электронных помощников.
10

Кроссовер радует кадиллаковским мягким ходом с небольшими покачиваниями. Но без повторной раскачки и колебаний. Даже с 20-ми колесами и 45-профильной резиной мелкие и средние неровности дорожного полотна остаются незамеченными для водителя и пассажиров. Крупные препятствия ощущаются, но их скорее слышишь, чем чувствуешь пятой точкой.

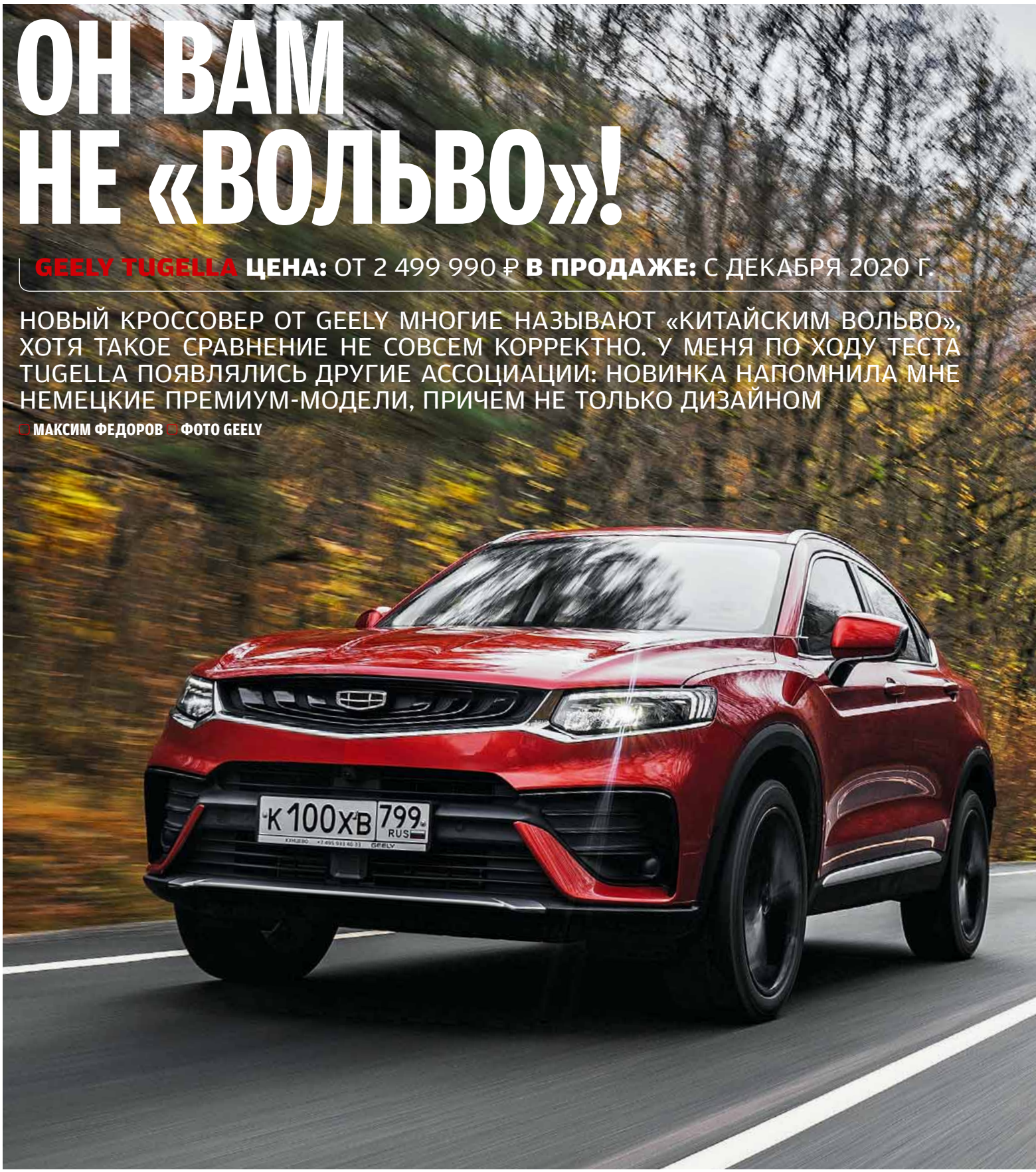
А вот излишняя дистанцированность руля от колес оставляет неприятный осадок при желании проехать на XT4 с ветерком. Обратная связь чуть лучше, чем на компьютерном автосимуляторе. В итоге момент сноса, а первым делом XT4 начинает вести наружу поворота именно мордой, чувствуешь уже после того, как колеса потеряли сцепление с дорогой. В моноприводном режиме выражены подруливания передней оси при резком старте. Вообще, оптимальный режим для спокойного по характеру XT4 — AWD. Да и средний расход солярки по городу с ним вполне приличный — всего 8 литров. Вот только насколько такой характер подходит молодой аудитории, которую хочет привлечь Cadillac, — вопрос открытый.

ОН ВАМ НЕ «ВОЛЬВО»!

GEELY TUGELLA ЦЕНА: ОТ 2 499 990 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С ДЕКАБРЯ 2020 Г.

НОВЫЙ КРОССОВЕР ОТ GEELY МНОГИЕ НАЗЫВАЮТ «КИТАЙСКИМ ВОЛЬВО», ХОТЯ ТАКОЕ СРАВНЕНИЕ НЕ СОВСЕМ КОРРЕКТНО. У МЕНЯ ПО ХОДУ ТЕСТА TUGELLA ПОЯВЛЯЛИСЬ ДРУГИЕ АССОЦИАЦИИ: НОВИНКА НАПОМНИЛА МНЕ НЕМЕЦКИЕ ПРЕМИУМ-МОДЕЛИ, ПРИЧЕМ НЕ ТОЛЬКО ДИЗАЙНОМ

▢ МАКСИМ ФЕДОРОВ ▢ ФОТО GEELY



ДА, GEELY TUGELLA ПОСТРОЕН на том же шасси CMA, что и Volvo XC40. Но это еще не повод, чтобы приписывать этим моделям кровное родство. Технически новый кроссовер гораздо ближе к продукции другого бренда, входящего в корпорацию Geely — китайского Lync&Co. Клеймо с этим названием вы встретите даже на отливке клапанной крышки 238-сильного турбомотора, являющегося китайским «клоном» вольвовского T5. Именно Lync&Co стал первым китайским производителем, перешедшим на компактную модульную архитектуру CMA, причем достаточно давно, успев выпустить уже несколько моделей со «шведскими корнями». А вот сама Geely с переходом на новую платформу припозднилась. «Тугелла» стала первой моделью бренда, построенной на этом шасси, но «первый блин» вышел отнюдь не комом.

Глядя на «Тугеллу», трудно не вспомнить некогда любимую китайцами игру в копирование образов популярных моделей, практически сошедшую на нет с приходом в автопром Поднебесной дизайнеров мирового уровня. И да, первая ассоциация, которая возникает при виде этого кроссовера, — это то, что в Geely особо не заморачивались, а просто «стянули» форму кузова с BMW X4. Но если так говорить, то и в Mercedes-Benz тоже увлеклись плагиатом, сделав похожий GLC Coupe. А еще можно вспомнить Renault Arkana… Но лучше этого не делать, а просто оценить то, что получилось у Питера Хорбери и Ко. Как по мне, так «Тугелла» смотрится просто отлично! И даже пропорциональнее, чем вышеупомянутые X4 и GLC Coupe: из-за поперечного расположения мотора капот здесь короче, и поэтому машина кажется более поджарой.

Из-за той же поперечно-моторной компоновки, несмотря на меньшие длину и колесную базу, салон здесь не менее вместительный, чем у «баварца» или «штутгартца». Лично мне с ростом 186 см было комфортно сидеть и спереди, и сзади. Причем на втором ряду достаточно места не только по горизонтали, но и по вертикали: несмотря на покатую крышу и большой панорамный люк, я не упирался в потолок, поскольку как раз в зоне головы предусмотрительно отформованы выемки. А вот в вопросе расположения кнопок обогрева сидений на втором ряду китайцы оказались уже не столь щепетильными — их они запихнули в самый низ центральной консоли, так что не сразу и заметишь. Кстати, традиционно для китайских автомобилей здесь греется только подушка сиденья, причем это касается и передних кресел. Почему? В Geely считают, что греть спину нет необходимости, так как зимой она защищена теплой одеждой. Вентиляция в передних сиденьях также встроена только в подушку, но здесь у китайцев уже другая отговорка: мол, так меньше риск застудить спину.

Ну и еще одна «традиция» Geely — не ставить обогрев лобового стекла, вновь обосновывая такое решение заботой о владельцах. Ведь в случае повреждения замена стекла с обогревом обойдется гораздо дороже, чем без оного. Логично! Но то, что покупатель Tugella наверняка застрахует новый автомобиль по каско (при покупке в кредит это придется делать обязательно), где замена стекол обычно идет без справок, в Geely почему-то в расчет не берут. На самом же деле причина в другом: российский рынок с его объемами для «китайцев» пока не в приоритете, поэтому тема зимних опций здесь до конца не раскрыта.

Вообще, в плане выбора оснащения «Тугеллы» российскому офису Geely пришлось идти на компромиссы. Например, проекцию на лобовое стекло можно было заказать только

ДЕТАЛЬНО

ПО-РАЗНОМУ

Вращая **СЕЛЕКТОР** режимов вождения, вы также меняете подсветку салона и дизайн панели приборов.

MADE IN CHINA

МОТОР TUGELLA – это выпускаемый в Китае аналог шведской «турбочетверки» T5.

с аналоговыми приборами, поэтому от нее отказались. Также кроссовер не получил противотуманные фары, хотя место под них на бампере имеется: китайцы посчитали, что обычного светодиодного света хватит и в туман. На счет тумана не скажу, а вот то, что Full LED фар не хватает в темноте — это факт. По неосвещенной дороге можно комфортно ехать только с дальним светом, благо здесь он включается автоматически. Да и на музыке в Geely сэкономили — вместо системы Bose, которая есть у «топовых» Tugella на китайском рынке, в пока единственно доступной в России максимальной комплектации Flagship стоит система, явно не соответствующая ценнику машины.

Цена — это бич «Тугеллы». Хотя дорогой она кажется только на фоне других китайских кроссоверов. А вот немецкие модели в схожих комплектациях и с двигателями схожей мощности стоят в два раза дороже. Причем в данном случае как минимум половина переплаты идет именно за бренд. Ведь по уровню оснащения или отделки китайский кроссовер не уступает ни «мерсу», ни БМВ! И это не проплаченная реклама Geely, а факт, с которым приходится считаться.

Мягкий пластик и металл в салоне, обивка сидений качественной кожей Nappa со вставками из алькантары, амбиентная подсветка спереди и сзади, виртуальные приборы с 12,3-дюймовым дисплеем высокого разрешения и такой же экран медиацентра, роскошные передние кресла с электроприводом, адаптивный круиз-контроль… Словом, не зная, что это «китаец», машину можно запросто принять, например, за… Cadillac — эмблемы «Джили» и «Кадди» чем-то похожи.

Но даже несмотря на высокую стоимость, эта модель вызвала интерес у россиян. И уже есть опасения, что квоты в 200 машин в месяц, которые везут к нам из китайского города Ханчжоувань, где расположен самый современный завод Geely, на всех может не хватить. В следующем году до нас доедет Tugella в версии Luxury с мотором мощностью до 200 л. с. и чуть более скромным оснащением (например, вместо 20-дюймовых колес здесь 19-дюймовые), которая будет дешевле текущей модели. Но ожидать, что она «взорвет» рынок, не стоит: цена такой «Тугеллы»,

1 Салон выглядит классно не только на фото, но и живьем. **2 3** Багажник не велик, но зато под полом есть органайзер и докатка. **4** Задний ряд радует простором, в том числе над головой.

скорее всего, будет в диапазоне 2,3–2,35 млн рублей. При этом небольшая ежегодная экономия на транспортном налоге вряд ли стоит того, чтобы отказываться от удовольствия пришпорить все 238 «лошадей».

В том, что касается этого самого удовольствия, кроссовер Geely рвет все известные шаблоны в отношении китайских машин. Едет Tugella не хуже престижных европейских одноклассников! У него отменная динамика, прекрасная шумоизоляция салона и на удивление комфортная подвеска, которая отлично справляется с неровностями, несмотря на низкий профиль резины и большую неподрессоренную массу 20-дюймовых «катков». Да, рулю немного не хватает обратной связи с колесами — электрический усилитель делает ее чересчур «синтетической». И еще, 8-ступенчатый автомат Aisin не умеет держать передачу в ручном режиме, с набором скорости раньше времени переключаясь на ступень выше, что, например, мешает тормозить двигателем при спуске с горы. Но это придирки, которые даже мне не кажутся существенными. И ведь я еще ничего не сказал про внедорожные возможности модели, которые благодаря клиренсу свыше 20 см, коротким свесам и муфте Borg Warner, способной разделить момент поровну между осями, выходят за рамки привычных представлений о паркетниках… ▢

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*	
Транспортный налог	17 850 ₽
ТО-1/ТО-2	9800 / 12 700 ₽
ОСАГО/Каско	10 982 / 68 000 ₽

* 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
Впечатляющий комфорт и динамика. Управляемость и проходимость тоже на уровне.
8

САЛОН
Богатая отделка и оснащение (с нюансами), просторный задний ряд, а вот багажник маловат.
8

КОМФОРТ
Отличная шумоизоляция салона, подвеска хорошо сглаживает неровности.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
В «активе» имеются системы автоматического торможения и удержания в полосе.
9

GEELY TUGELLA 2.0 T

Габариты	4605x1878x1643 мм
База	2700 мм
Снаряженная масса	н. д.
Полная масса	н. д.
Клиренс	204 мм
Объем багажника	326/1077 л
Объем топливного бака	54 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1969 см³, 238/5500 л. с./мин⁻¹, 350/1500-4800 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	245/45R20
Динамика	210 км/ч; 6,9 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 11,4/6,3/8,1 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ

Mazda CX-5 2.5
от 2 179 000 ₽

Toyota RAV4 2.5
от 2 479 000 ₽

VW Tiguan 2.0 TSI
от 2 369 000 ₽

+ СТИЛЬНЫЙ ДИЗАЙН, ПРОСТОРНЫЙ САЛОН С ВЫСОКИМ УРОВНЕМ КОМФОРТА И КАЧЕСТВЕННОЙ ОТДЕЛКОЙ, БОГАТОЕ ОСНАЩЕНИЕ, ОТЛИЧНАЯ ДИНАМИКА, ДОСТОЙНАЯ ПРОХОДИМОСТЬ.

– СЛАБЫЙ БЛИЖНИЙ СВЕТ ФАР, ПОСРЕДСТВЕННЫЙ ЗВУК АУДИОСИСТЕМЫ, ВЫСОКАЯ, ПО МЕРКАМ «КИТАЙЦА», ЦЕНА.

ВЕРДИКТ

8,5

ПРОДУКЦИЯ ПОД БРЕНДОМ GEELY ПОКА НЕ АССОЦИИРУЕТСЯ С МАШИНАМИ ПРЕМИУМ-КЛАССА, ХОТЯ TUGELLA НИ В ЧЕМ ИМ НЕ УСТУПАЕТ. БЛАГОДАРЯ ЭТОМУ НОВИНКУ МОЖНО ВЗЯТЬ С ХОРОШИМ ДИСКОНТОМ ПО ОТНОШЕНИЮ К ПОРОДИСТЫМ ЕВРОПЕЙСКИМ ОДНОКЛАССНИКАМ И ПОЛУЧИТЬ ВСЕ ТЕ ЖЕ «ПЛЮШКИ» ЗА ВДВОЕ МЕНЬШИЙ ЦЕННИК.

МИНИ-ТЕСТ AUDI A4

AUDI A4 ОТ 2 460 000 ₽

НОВОСТИ ПРО COVID-19 АТАКУЮТ СО ВСЕХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ПЛОЩАДОК. ХОЧЕТСЯ ИЗБЕЖАТЬ УПОМИНАНИЯ ВИРУСА ХОТЯ БЫ ЗДЕСЬ, В ТЕСТ-ДРАЙВАХ АВТОМОБИЛЕЙ. НО ИМЕННО ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ ОБНОВЛЕННОЕ СЕМЕЙСТВО AUDI A4 И A5 ДОБРАЛОСЬ ДО РОССИИ ТОЛЬКО СЕЙЧАС, А НЕ ГОДОМ РАНЕЕ ▢ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО AUDI

+ ЭРГОНОМИКА, ДИНАМИКА, УПРАВЛЯЕМОСТЬ, ОСНАЩЕНИЕ.

– ПОЛНЫЙ ПРИВОД ДОСТУПЕН ТОЛЬКО В САМОЙ МОЩНОЙ ВЕРСИИ.

Габариты 4762x1847x1428 мм
Двигатель бензиновый, 4-цилиндр., 1984 см³, 249/5250–650 л. с./мин⁻¹, 370/1600–4500 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия робот., 7-ступ., привод полный
Динамика 250 км/ч; 5,8 с до 100 км/ч
Расход топлива 7,1 л/100 км в смеш. цикле
Конкуренты BMW 3-Series, Mercedes-Benz C-Class, Volvo S60

8,5

▼ Обновление Audi A4, в основном, прошлось по внешности и интерьеру. Какие-то линии кузова сгладили, какие-то заострили. Слушая презентацию перед тест-драйвом, кажется, что доработки незначительные, или, как мы, автомобильные журналисты, любим говорить – косметические. При этом из прежних кузовных деталей у седана A4 остались только капот и крыша. Тем интереснее, что родственные A5 Coupe и Sportback под такую кропотливую переделку экстерьера не попали. Там изменения по части внешнего вида сводятся лишь к бамперам, решетке радиатора и оптике.

◀ Если раньше от крыла до крыла Audi A4 шла выраженная поясная линия, то теперь она прерывается на дверях. И это, пожалуй, самое спорное изменение с A4. Мы с коллегами так и не смогли прийти к единому мнению, как лучше: до или после. В любом случае «четверка» стала выглядеть динамичнее и агрессивнее, даже в базовом исполнении, не говоря уже про пакет S-Line.

▲ Все равно затрудняетесь опознать изменения в A4? Я вас понимаю. Видите у седана узкую прорезь между капотом и решеткой радиатора, которая тоже новая? Это фишка обновленной модели. Как и другие корпуса фар. Дизайнеры Audi оставили «молнии» в прошлом, вернув оптику A4 к более классическому виду. Кстати, для обновленных A4/A5 доступно три варианта оптики: от простых светодиодных ламп до адаптивных матричных с использованием лазерного света.

С рестайлингом сократилась линейка моторов. Теперь только бензиновые 2-литровые «турбочетверки» TFSI с системой MHEV («мягкий гибрид»). В зависимости от версий моторы развивают 150 сил (270 Нм), 190 сил (320 Нм) и 249 сил (370 Нм). Причем разница в мощности обусловлена не только перепрошивкой мозгов и давлением наддува, но и железом. 150- и 190-сильные версии, которые в новой номенклатуре Audi обозначаются как 35 TFSI и 40 TFSI, в угоду экономии топлива умеют переходить на B-цикл работы. А самая мощная версия 45 TFSI единственная может похвастать наличием полного привода. И только quattro ultra с двумя многодисковыми муфтами. Коробка передач – безальтернативный 7-ступенчатый робот S-Tronic. Как едут младшие переднеприводные версии, еще только предстоит узнать. Флагманская же 249-сильная A4 45 TFSI бодра и легка на подъем в любой местности: будь то город, автострада или извилистая лесная дорожка. «Турбочетверка» слаженно работает с роботом и легко отзывается на желание водителя выйти на обгон или пронестись с ветерком. В общем, не «пушка-гонка», но на нехватку тяги жаловаться не приходится.

Помните удобный блок управления медиацентром с клавишами и шайбой, который располагался аккурат за селектором трансмиссии? Можете о нем забыть. Теперь передвигаться по меню системы MMI touch можно только тыкая пальцами в новенький 10,1-дюймовый тачскрин. Шайба, определенно, была удобнее. Но в защиту нового комплекса, который по интерфейсу повторяет медиацентры на A6 и A7, можно привести отличную графику, оперативность и отзывчивость. А вот с распознаванием речи у него так себе. Все остальное в салоне как и прежде: консервативный интерьер, удобные кресла с множеством регулировок, образцовая эргономика и классный твердый обод рулевого колеса.

ВОЖДЕНИЕ
45 TFSI хорошо едет и управляется: динамично, стабильно, безопасно, четко. Но процесс вождения не захватывает.
8

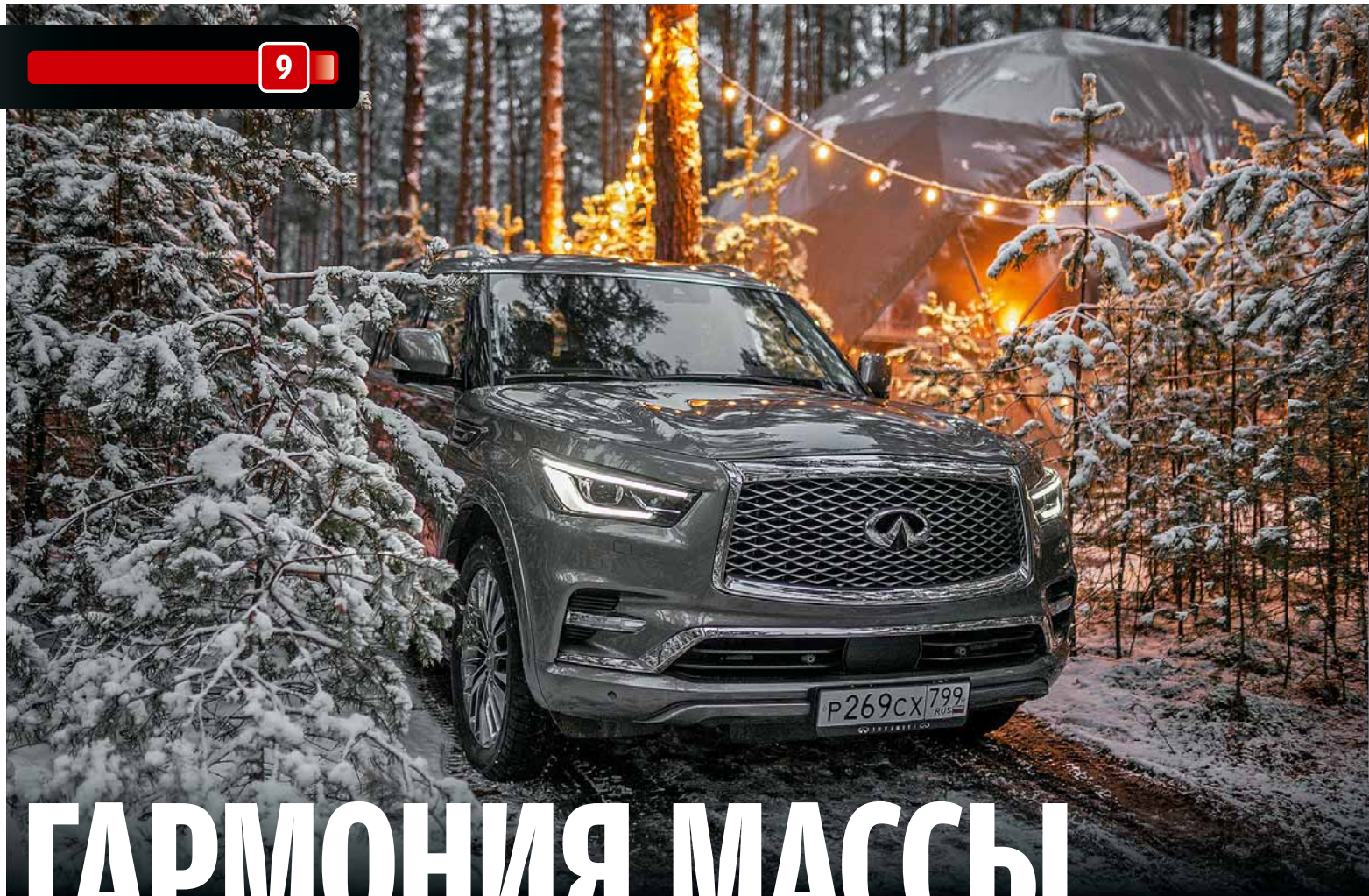
САЛОН
Образцовый с точки зрения эргономики. Радует качественными материалами отделки и оптимальным балансом между физическими кнопками и сенсорно-цифровым миром.
9

КОМФОРТ
Порой излишне подробно транслирует в салон неровности дорожного полотна.
7

БЕЗОПАСНОСТЬ
A4 и до этого могла похвастать расширенными системами пассивной и активной безопасности. С обновлением появилось множество активных электронных помощников.
10

И естественно, с обновлением подросли цены. Теперь Audi A4 не купить дешевле чем за 2 460 000 рублей. Без учета скидок, само собой. За 190-сильную версию придется отдать от 2 705 000 рублей. Топовая полноприводная 45 TFSI обойдется минимум в 3 095 000 рублей. С опциями и дополнительными пакетами финальная стоимость растет так же стремительно, как 249-сильная A4 разменивает вторую сотню км/ч – за 5,8 секунды. Например, этот красный A4 на фотографиях стоит 4 411 000 рублей.

Обновленной Audi A4 доступно четыре варианта подвески: стандартная, усиленная для плохих дорог, заниженная спортивная и адаптивная. Базовый вариант на 18-дюймовых колесах радует скромными кренами, стабильностью и хорошей обратной связью с дорогой. Правда, как только дорожное полотно портится, обратная связь обретает иной характер – немного потряхивает, но без фанатизма. В целом, «четверка» четко следует за рулем и создает у водителя полное ощущение контроля. Но лично мне в этом мире рационального подхода немного не хватает перчинки от вождения. Хотя бы в динамическом режиме. Впрочем, тут, как и с внешностью, – на вкус и цвет.



ГАРМОНИЯ МАССЫ

INFINITI QX80 ЦЕНА: ОТ 5 695 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

САМЫЙ КРУПНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК INFINITI — ЭТО ОТДЕЛЬНОЕ ЯВЛЕНИЕ. ОН БУДТО БЫ СУЩЕСТВУЕТ ВНЕ ВРЕМЕНИ: ПОКА КОНКУРЕНТЫ ШТАМПУЮТ КРОССОВЕРЫ, ЯПОНЦЫ ДЕМОНСТРИРУЮТ ЗАВИДНУЮ КОНСЕРВАТИВНОСТЬ И ПРОДОЛЖАЮТ СТРОИТЬ РАМНЫЕ АППАРАТЫ. И ВЕДЬ НЕ ПРОСТО ТАК: АУДИТОРИЯ У QX80 ЕСТЬ, И ОНА НЕ УМЕНЬШАЕТСЯ...

▢ ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ ▢ ФОТО INFINITI

САМОЕ СВЕЖЕЕ ОБНОВЛЕНИЕ провели в конце 2020 года. Трудно назвать его серьезным: поменяли только списки опций, добавили пару цветов кузова да модифицировали интерьер: теперь вместо одного цветного дисплея у QX80 их аж три. Казалось бы, не особо серьезные доработки. Но именно сейчас самый тяжелый «финик» стал гармоничным. Можно сказать, что он — на пике формы.

Собственно, сама мультимедийная система с двумя экранами уже давно ставится на другие модели Infiniti. И там она еще пару лет назад казалась несколько… консервативной. Сенсорными дисплеями сейчас никого не удивить. Нет Apple CarPlay и Android Auto? Непорядок. Да и разрешение экранов было, скажем так, не самое прогрессивное. Помнится, еще на первом тесте QX50 три года назад нам обещали, что обновление мультимедийки не за горами…

И вот пришел 2020 год. QX80 получает фактически ту же систему, не менявшуюся уже полдекады. Да, разрешение дисплеев увеличили и обеспечили хороший отклик на прикосновение. Но дружить со смартфонами до сих пор не научили. И знаете что? И не надо. QX80 олицетворяет почти забытую многими

1 Салон выглядит дорого, но немного консервативно.
2 Складной третий ряд – один из самых просторных на рынке.
3 Новая мультимедийная система не блещет функциями, но работает шустро.

концепцию громадного рамного аппарата. Он не должен быть сверхтехнологичным. Наоборот: некоторая старомодность ему только на пользу. До рестайлинга на приборной панели использовался инверсионный сегментарный дисплей — вот он мозолил глаза, особенно если рядом, где-нибудь в держателе, был установлен современный смартфон. Теперь между аналоговыми приборами 7 дюймов полноцветной, симпатично прорисованной информации.

INFINITI QX80

Габариты	5340x2030x1925 мм
База	3075 мм
Снаряженная масса	2817 кг
Полная масса	3400 кг
Клиренс	234 мм
Объем багажника	470/2793 л
Объем топливного бака	100 л
Двигатель	бензиновый, 8-цилиндр., 5552 см³, 405/5800 л. с./мин⁻¹, 560/4000 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 7-ступенчатая, привод полный
Размер шин	275/50R22
Динамика	210 км/ч; 7,5 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 20,5/10/14,5 л на 100 км

Одного нововведения я не понял: электронное зеркало заднего вида явно устарело. И картинка зернистая, и на солнце блекнет, а в темноте и вовсе бесполезна. Но кому-то, может, и понравится. Я вижу лишь одно преимущество над обычным зеркалом — если багажник загружен «под потолок», обзор назад все еще возможен. Впрочем, трансляцию прямого эфира «с кормы» всегда можно отключить и использовать зеркало как, простите за тавтологию, зеркало.

В остальном QX80 остался тем же, и прокатившись на нем в очередной раз, я снова, что называется, проникся. При всем уважении к главному конкуренту, самый тяжелый «финик» можно и в 2020 году ставить в пример правильной настройки асфальтовых повадок для всех производителей «крупнокалиберных рамников». Трехтонный мастодонт на удивление адекватен в поворотах, если, конечно, привыкнуть к очень «длинному» и малоинформативному рулю. QX80 прекрасно чувствует себя в городе — водитель сидит высоко, тяги 5,6-литрового 405-сильного V8 хватает, чтобы «пришпорить» в любой момент, а настройки 7-ступенчатого автомата не допускают даже минимальных задержек при переключениях.

ВОЖДЕНИЕ
Для своих габаритов и массы QX80 рулится прекрасно.
9

САЛОН
Просторно, добротно и немного чопорно. За это и любим.
8

КОМФОРТ
Подвеска прекрасно сглаживает любые неровности. Только огромные колеса немного портят картину.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
Модель уже довольно возрастная, но все необходимые системы – на месте.
7

Устойчивость на прямой — абсолютная. Подвеска старательно сглаживает почти все неровности. Увы, совладать с неподрессоренной массой 22-дюймовых дисков получается не всегда. Но водитель чувствует только отголоски вибрации колес и может беспрепятственно продолжать разгон. Связь «по педали» — на зависть многим спортивным кроссоверам.

Самое приятное в QX80 — ощущение добротности. Его очень часто не хватает, когда знакомишься с очередным ультрамодным кроссовером. Вроде, и сидишь удобно, и едешь быстро, а подлокотники подленько хрустят, кнопочки болтаются, дверные карты «дышат»… Здесь есть четкое ощущение, что машина сделана «на века». Крепко и визуально благородно. Кожа — мягкая, но на нее не страшно садиться в джинсах. Экран мультимедиа не прогибается под нажатием и не пугает засветами, защелка подлокотника работает четко, без дешевого пластикового стука. Старая школа в лучшем проявлении. Вещь!

Пожалуй, единственная ложка дегтя в «медовом» QX80 — расход топлива. Тут чудес ждать глупо: в городе QX80 легко переварит и 25 литров на 100 км. Это — плата за резвый старт с места и бархатный баритон «восьмерки», который она охотно демонстрирует с каждым нажатием на педаль. За два дня теста мне удалось снизить расход до 16,5 литров, но 90% пути мы проделали по трассе.

МИНИ-ТЕСТ HONDA CR-V

HONDA CR-V
ОТ 2 349 900 ₽

К ОБНОВЛЕННОЙ HONDA CR-V ЕСТЬ ВОПРОСЫ ПО ЧАСТИ ДИНАМИКИ, ЭРГОНОМИКИ И КАЧЕСТВА МАТЕРИАЛОВ. НО В ЦЕЛОМ ЭТО ХОРОШИЙ КРОССОВЕР, КОТОРЫЙ ПОНРАВИТСЯ ЛЮДЯМ, ЦЕНЯЩИМ КОМФОРТ, ВМЕСТИТЕЛЬНОСТЬ И... АВИАЦИЮ. ОДНАКО В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ПОКУПАТЕЛИ В ЭТОМ КЛАССЕ СМОТРЯТ НА ЦЕНУ, А С НЕЙ В CR-V НЕ ВСЕ ТАК ГЛАДКО, КАК С ПЛАВНОСТЬЮ ХОДА

▢ МИХАИЛ СНЕГИРЕВСКИЙ ▢ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

+ ДИЗАЙН САЛОНА, ПРАКТИЧНОСТЬ, ВМЕСТИТЕЛЬНОСТЬ, ПЛАВНОСТЬ ХОДА И АКУСТИЧЕСКИЙ КОМФОРТ.

– ЭРГОНОМИКА, ВЯЛАЯ ДИНАМИКА ТОПОВОГО МОТОРА, НЕСКРОМНОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ.

Габариты 4586x1855x1689 мм
Двигатель бензиновый, 4-цилиндр., 2356 см³, 186/6400 л. с./мин⁻¹, 244/3900 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия вариатор, привод полный
Динамика 190 км/ч; 10,3 с до 100 км/ч
Расход топлива 7,8 л/100 км в смеш. цикле
Конкуренты Mazda CX-5, Nissan X-Trail, Toyota RAV4

8,5

Пожалуй, рестайлинг – слишком громкое слово для описания трансформаций, которые произошли с CR-V. Внешние перемены из серии «не сказали – не заметил». Что ж, видите хромированные завивающиеся усы на переднем бампере? Это одна из самых примечательных черт обновления. Что еще? На решетке радиатора стало меньше хрома, переработали задний бампер, добавили новые колесные диски, затонировали задние фонари и хромированную полосу на двери багажника.

«Дамы и господа, говорит командир корабля. Мы ожидаем разрешения на взлет...» – ассоциации с авиацией сами собой начинают приходить в голову, стоит расположиться на водительском месте CR-V. Интересно, что Pilot, вопреки куда более подходящему имени, таких ощущений не вызывал. Но вы только взгляните на эту приборную панель, напоминающую о ныне популярном стиле ретровейв, на внушительный рычаг селектора трансмиссии, похожий на рычаг управления двигателем в самолете, на архитектуру центрального тоннеля, вырастающий из козырька приборки дисплей с проекцией. Ну классно же!
Главное, что при рациональном балансе между сенсорами и физическими кнопками интерьер CR-V смотрится самобытно и свежо. Не похоже ни на других «японцев», ни на «немцев». Сами материалы отделки салона простоваты: много пластика, кожзама, имитации дерева, но скроено качественно.

Мне определенно нравится водительское кресло с множеством регулировок: в меру мягкое, с выраженными валиками боковой поддержки, оно хорошо распределяет нагрузку. Тачскрин медиацентра радует антибликовым покрытием и поддержкой известных смартфоновых интерфейсов, но расстраивает медлительностью. К расположению кнопок надо привыкать – в логике их расположения есть нотки хаоса. Из нововведений в салоне – беспроводная зарядка и несколько новых USB-портов.

По части практических решений Honda CR-V может дать фору знаменитой «шкодовской симпликлеверовости». Здесь большой перчаточный ящик, глубокий подлокотник с несколькими уровнями трансформации, множество карманов и ниш разного калибра, дополнительное объемное салонное зеркало, в правое зеркало встроена камера для обзора слепой зоны, задние двери открываются под углом 90 градусов для максимально комфортной посадки и высадки, двери прикрывают пороги от грязи, дверь багажника с электроприводом безошибочно открывается и закрывается взмахом ноги, в багажнике есть пара глубоких ниш, а уровень пола можно регулировать.

В моторной гамме ни перемен, ни изюминки. Подобно другим японским конкурентам, CR-V оснащается бензиновыми безнаддувными «четверками» объемом 2,0 и 2,4 литра мощностью 150 и 186 сил. Оба мотора обслуживают вариатор и система подключаемого полного привода. Самый мощный CR-V едет без драматизма – нормально. Двигатель шустро крутится и довольно бодро разгоняет кроссовер до городских 60–70 км/ч, а дальше, закономерно, начинает скисать. Спортрежим немного бодрит вариатор, но не так сильно, чтобы терпеть назойливое возрастающее жужжание мотора и трансмиссии в предельных режимах движения. В целом общая картина связки мотора и коробки нормальная, но хотелось бы более динамичных версий.

ВОЖДЕНИЕ
Если вам нужен азарт и огонек, то CR-V не ваш вариант. Зато с комфортом и уверенностью за рулем здесь полный порядок.
8

САЛОН
Хочется похвалить за дизайн, практичность и вместительность. И поругать за эргономику и простоту материалов.
8

КОМФОРТ
Удобные кресла, мягкий ход, хорошая шумоизоляция. Разве что вой мотора с трансмиссией под нагрузкой досаждают.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
Для обновленного CR-V доступно множество систем активной и пассивной безопасности.
10

Главный камень преткновения в случае с CR-V – цена. Понятно, что с импортом из Америки на демпинг рассчитывать не приходится, но все же! Без 2,4 млн рублей можно даже не идти к дилеру «Хонды». И то в этом случае вы можете рассчитывать лишь на базовую 150-сильную комплектацию Elegance. Максимально упакованный двухлитровый CR-V в исполнении Executive обойдется минимум в 2,8 млн рублей. А самая жирная версия, как наша, с мотором 2.4 в комплектации Prestige стоит 3 миллиона.

Зато спокойному характеру мотора полностью соответствует шасси со стойками McPherson спереди и многорычажкой сзади. CR-V на 18-дюймовом колесе с 60-м профилем едет мягко, буквально разглаживая все трещины, ямы и заплатки, коими полны подмосковные дороги. При этом крены при прохождении резких поворотов невелики: Honda немного приседает на бок и выравнивается на выходе из поворота. Отжечь на ней не тянет, а вот доставить в комфорте своих детей в школу – легко. К тому же в CR-V хороший уровень акустического комфорта. Единственное, что может досаждать, – это вой от мотора коробки при резких ускорениях.

ТЕСТ-ДРАЙВ VOLKSWAGEN AMAROK AVENTURA

САМЫЙ КРАСНЫЙ ИЗ ГРУЗОВИКОВ

VOLKSWAGEN AMAROK AVENTURA
ЦЕНА: ОТ 2 527 300 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.

ЗВУЧИТ ТРЕВОЖНАЯ СИРЕНА. ПОДСКАКИВАЮ, ОДЕВАЮСЬ И ВЫПРЫГИВАЮ НА УЛИЦУ, ГДЕ УЖЕ ПРОГРЕВАЕТСЯ КРАСНЫЙ «ГРУЗОВИК». СПАСИБО ДИСТАНЦИОННОМУ УПРАВЛЕНИЮ ПРЕДПУСКОВЫМ ОТОПИТЕЛЕМ. ВЫБИРАЮСЬ ИЗ МОСКОВСКОГО ТЕСНОГО ДВОРА И... В ЭТОТ МОМЕНТ ОКОНЧАТЕЛЬНО ПРОСЫПАЮСЬ. ОСОЗНАЮ, ЧТО ЗА СИРЕНУ ПРИНЯЛ БУДИЛЬНИК, А ОДЕЖДУ СХВАТИЛ ПЕРВУЮ ПОПАВШУЮСЯ. НО ПИКАП VOLKSWAGEN AMAROK AVENTURA ДЕЙСТВИТЕЛЬНО БОЛЬШОЙ И КРАСНЫЙ, КАК НАСТОЯЩАЯ ПОЖАРНАЯ МАШИНА. И КОМПЛИМЕНТ «СТИЛЬ – ОГОНЬ» ПРИОБРЕТАЕТ С НИМ ИНОЙ СМЫСЛ ▢ ЕФИМ ГАНТМАХЕР ▢ ФОТО АВТОРА

1 Понять, что этот Volkswagen именно Amarok, можно только по жесткому практичному пластику приборной панели, стиль же един с остальными моделями.

ПЯТЬ С ЧЕТВЕРТЬЮ МЕТРОВ длины — это уже территория больших автомобилей. По ширине Volkswagen Amarok лишь 46 мм недотягивает до двух метров, а по высоте сравним с большими рамными внедорожниками, коим отчасти и является. И пока вы думаете, что теперь наступает кошмар жителя тесных дворов, я с огромным удивлением и минимальными трудозатратами выезжаю на волю. Габариты читаются довольно легко, обзор отличный, камера заднего вида и парктроники помогают ничего и никого не задеть. Да и колесная база тут всего 3097 мм, что обеспечивает этой махине вполне приличную маневренность.

С ходу отметаем стереотип, что в городе на такой машине слишком тесно, как слону в посудной лавке. Надо помнить лишь про огромный задний свес и неумение таких высоких автомобилей проходить повороты, но об этом позже. Сейчас расслабленно вливаемся в городской поток. Большие машины у нас уважают и пропускают, а когда это красный Amarok, то окружающие относятся еще и с любопытством. Это странно, но за рулем Lamborghini Huracan Evo или Bentley Continental GT я привлекал к себе меньше внимания окружающих. Дикое ощущение, но мне нравится.

На оперативном просторе автомагистрали это чудовище может агрессивно броситься вперед. И в свою первую же поездку, должен сказать, я немного перестарался. Выехал на трассу М4 «Дон» и просто нажал на педаль газа. Машина впереди быстро перестроилась правее, оставив меня без ориентира, а скорость на «Амароке» чувствуется не очень хорошо. Признаться, такой прыти не ожидаешь от иной легковушки, а от грузовика и подавно. Паспортные данные обещают разгон до 100 км/ч за 7,3 секунды, максимальную скорость — на уровне 207 км/ч. Двести семь. Правда, любая попытка преодолеть планку в 100 км/ч повышает средний расход топлива с той же неумолимостью, с которой поднимается стрелка спидометра.

А что на бездорожье? Ну, во-первых, тут постоянный полный привод 4Motion в сочетании с 8-ступенчатым автоматом. Считаете, что это «не хардкор»? Обратите внимание на версии с подключаемым полным приводом, механикой и раздаткой — будет вам хардкор.

ТЕСТ-ДРАЙВ VOLKSWAGEN AMAROK AVENTURA

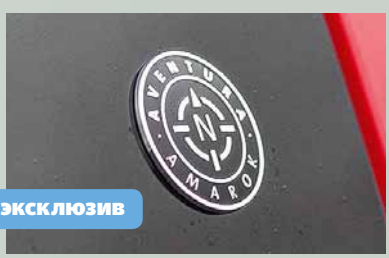
1 На заднем ряду хватит места людям среднего роста, если спереди не сидит кто-то под два метра. 2 Кузов имеет правильный размер и в него помещается все, что не упирается в складную крышку-жалюзи.

А для повседневного использования схема с полным приводом и автоматом более чем достаточна. Вместо понижающей передачи — первая ступень, «внедорожный режим» и принудительная блокировка заднего дифференциала. В болоте ему будет тяжело, но в работе должно быть хорошо.

Кстати о работе. Главное место любого пикапа, конечно, кузов. В моем распоряжении версия Aventura, отличающаяся от обычного «Амарока» дополнительными защитными порогами, дугой над кузовом, 20-дюймовыми дисками и крышкой на кузов. И вот тут начинаются неприятности, если вы до сих пор думали, что все в этом пикапе идеально. Кузов закрывается негерметично. А значит, туда нельзя положить что-то, что боится воды. При этом в сложенном состоянии эта крышка занимает очень много места. Да, тут все еще можно разместить небольшой мопед, но полноценный мотоцикл уже не влезет. При этом на рынке аксессуаров для пикапов существует множество исполнений складных крышек, которые будут герметичны, не сжирая при этом пространство в самом кузове. Дуга смотрится стильно и, в теории, немного «причесывает» воздушный поток вокруг кузова. Заодно может послужить опорой для дополнительных световых приборов. Те же пороги выглядят неплохо, но на бездорожье скорее помешают, а при посадке-высадке практически гарантируют вам грязную одежду. На фоне цены пакета Aventura — преимущества сомнительные.

На этом недостатки не заканчиваются. Не секрет, что современные дизельные двигатели крайне чувствительны к качеству топлива, и в первый же день я оказался с заглохшим двигателем в левом ряду тоннеля под Тверской улицей на Садовом кольце. Благо, там начиналась пробка и мотор радостно перезапустился. Я подумал было, что мне показалось, но, спускаясь в другой тоннель, он заглох снова и заводиться сразу не захотел — на повторный пуск ушло две попытки. Третий раз это случилось уже около дома. Три минуты, и я смог перезапуститься. К этому моменту бак был уже почти пустым, так что на следующее утро я первым делом залил хорошего топлива на проверенной заправке и забыл про эту проблему. Но осадочек-то остался. И тем более горьким мне кажется этот осадок, чем чаще я вспоминаю, что мне так и не смогли толком ответить, что же это было. В кратком диалоге с человеком, причастным к дилерской сети VW, мне сказали, что «на товарных машинах, прошедших дилерскую предпродажную подготовку», таких проблем практически не бывает. Якобы непосредственно перед продажей в мозги двигателя и всей внутренней системы заливается самая свежая версия программного обеспечения,

ДЕТАЛЬНО



ЭКСКЛЮЗИВ

ШИЛЬДИК AVENTURA говорит о самой дорогой и не самой практичной комплектации.

НЕПРАКТИЧНО

Как пример – **20-ДЮЙМОВЫЕ КОЛЕСА**. Очень красиво, но практического смысла – минимум.

VOLKSWAGEN AMAROK

Габариты	5254x1954x1834 мм
База	3097 мм
Снаряженная масса	2241 кг
Полная масса	3500 кг
Клиренс	192 мм
Объем кузова	2,52 м³
Объем топливного бака	80 л
Двигатель	дизельный с турбо., 6-цилиндр., 2967 см³, 258/3250-4000 л. с./мин⁻¹, 580/1400-3000 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автомат., 8-ступ., привод полный
Размер шин	255/50R20
Динамика	207 км/ч; 7,3 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 9,0/7,5/8,4 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ

Mercedes-Benz X-Class
от 3 128 000 ₽

Mitsubishi L200
от 2 329 000 ₽

Toyota Hilux
от 2 564 000 ₽

+ КОМФОРТ КАК У ЛЕГКОВОГО VW, ШИКАРНАЯ ВНЕШНОСТЬ, ВЫДАЮЩИЕСЯ ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРСТИКИ.

– УПРАВЛЯЕМОСТЬ НЕ КАК У ЛЕГКОВОГО VW, ВЫСОКАЯ ЦЕНА КОМПЛЕКТАЦИИ AVENTURA, НЕУДОБНАЯ КРЫШКА КУЗОВА.

ВЕРДИКТ

7,5

УДОБНЫЙ VW, КОТОРЫЙ ПО-ЛЕГКОВОМУ ЕДЕТ, РАСХОДУЕТ ОКОЛО 10 ЛИТРОВ ДИЗЕЛЯ, ПРИВЛЕКАЕТ К СЕБЕ ПОЗИТИВНОЕ ВНИМАНИЕ И ПРИ ЭТОМ ЯВЛЯЕТСЯ НАСТОЯЩИМ УТИЛИТАРНЫМ ГРУЗОВИКОМ. МЕЛКИЕ ПОЛОМКИ И ПОМАРКИ, Я НАДЕЮСЬ, МОЖНО СПИСАТЬ НА ОСОБЕННОСТИ КОНКРЕТНОГО ЭКЗЕМПЛЯРА. ЕДИНСТВЕННАЯ ПРЕТЕНЗИЯ – ЭТО ОТСУТСТВИЕ КРЫШКИ КУЗОВА.

ВОЖДЕНИЕ
Впечатление от прямолинейного ускорения сильно портят повороты.
3

САЛОН
Мне удобно и все под рукой. А вот людям выше моих 172 см может быть немного тесно.
4

КОМФОРТ
Как Volkswagen Tiguan, только крупнее. А вот вещи можно положить только в салон.
6

БЕЗОПАСНОСТЬ
Пассивная безопасность тут для пикапа на высоте. Но электронных помощников могло быть больше.
10

а с завода машина приходит с сырым программным обеспечением, основная задача которого — только подтвердить работоспособность всех систем. Верится в это с трудом, но на это же можно списать такие мелочи, как неадекватная работа датчика дождя, гаснущая подсветка всего салона при включении габаритных огней и еще парочку мелочей.

Другая неожиданность, но уже приятная — это огромное уважение и любопытство окружающих. Водитель Range Rover в левом ряду нажал на газ, не смог оторваться от меня и в итоге уступил дорогу. При перестроениях желающих забраться мне под колеса тоже не нашлось, а взрослые дядьки сворачивали шею, рассматривая красный грузовик, словно игрушку из детства. Что уж говорить о детворе, то и дело задорно вопящей своим родителям что-то вроде «Смотри-и-и-и, мама!!!!!» и точно устремившей свои указательные пальцы на меня. Да и в центре, на парковке близ консерватории он не выглядел чем-то чужеродным, и вам точно не придется краснеть, если вас в этом обществе спросят, на чем вы приехали.

Так и не разобравшись в чувствах к такому неоднозначному автомобилю, я решил обратиться к своей семье, и все в один голос ответили — тут нет ощущения неудобства и громоздкости: на ходу он такой же простой, как, например, наш старенький Tiguan. Друзья повели носом, мол, налог слишком большой — но они не учли, что по документам это грузовик, хоть и нужно для управления им водительское удостоверение категории «В», то есть как на легковушку. А это значит, что налог за 258 лошадок в Москве будет рассчитываться не по ставке 150 рублей за лошадь, а вдвое меньше, по 70. При этом грузоподъемность тут не превышает 1 тонны, а значит въезд в центр Москвы вам открыт и парковаться вы можете, как обычная легковушка. Единственное отличие от легкового автомобиля можно ощутить, попытавшись пройти поворот быстрее обычного. Среди пикапов его поведение отличное, но после динамики по прямой — управляемость явно ниже ожиданий. Зато тормоза шикарные: оно и понятно, он должен уметь останавливать автопоезд полной массой до 6 тонн.

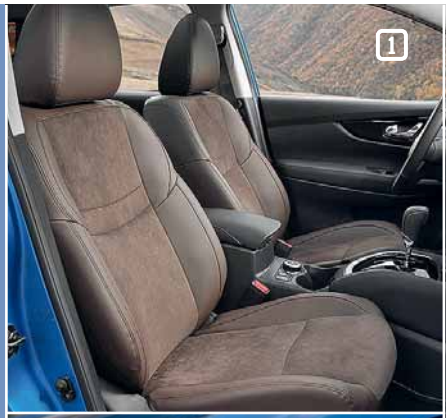
ХОЛОДНЫЕ ГОЛОВЫ

NISSAN X-TRAIL ЦЕНА: ОТ 1 779 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2018 Г.
NISSAN QASHQAI ЦЕНА: ОТ 1 413 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.

ВСЮ ПЛОЩАДЬ ЛОБОВОГО СТЕКЛА ЗАНИМАЮТ ВЕЛИЧЕСТВЕННЫЕ ГОРЫ СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ. В ЗЕРКАЛАХ ЗАДНЕГО ВИДА – ШЛЕЙФ ПЫЛИ, КОТОРЫЙ ОСТАВЛЯЕТ ЗА СОБОЙ ВЕРЕНИЦА ИЗ СВЕЖИХ NISSAN X-TRAIL И QASHQAI. ДВА ПРАВЫХ, РЕЗКИЙ ЛЕВЫЙ С ПОДЪЕМОМ, КРУТОЙ ПРАВЫЙ, ПРЯМИК С ТРАМПЛИНОМ, СПУСК ВНИЗ – МАРШРУТ РАЗЖИГАЕТ АЗАРТ. НО ЯНДЕКС.НАВИГАТОР В НОВОМ МЕДИАЦЕНТРЕ КРОССОВЕРА СОХРАНЯЕТ «ГОЛОВУ» ХОЛОДНОЙ, НАПОМИНАЯ ОБ ОГРАНИЧЕНИЯХ СКОРОСТИ ▢ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО NISSAN

ДЕЖАВЮ. ПОСЛЕДНИЙ РАЗ я вел Nissan X-Trail по горным серпантинам ровно два года назад, во время премьерного тест-драйва обновленной модели в Кры… На одном полуострове. Что тогда, что сейчас мои выводы по части шасси и связке мотора с трансмиссией идентичны. Что, в общем-то, логично, ведь ни то, ни другое не поменялось. X-Trail неплохо держится на дуге, задорно «метет хвостом» под сброс газа, радует небольшими кренами, плотным усилием на руле и даже с 19-ми колесами достойно справляется с ямами и выбоинами.

Но 171-сильная 2,5-литровая атмосферная «четверка», работающая в паре с вариатором, не готова поддержать мой азарт. Чтобы ехать



1 Новая кофейная отделка кресел из алькантары и кожзама украшает интерьер обоих кроссоверов. Приятна она как визуально, так и тактильно. У фирменных кресел Zero Gravity удобная спинка, но короткая подушка.

более-менее динамично, мотор приходится крутить до предела и, стучась педалью газа в стенку моторного отсека, выслушивать протяжные стоны вариатора. Согласитесь, не самый лучший вариант эксплуатации для коробки Jatco.

По паспортным данным, 2-литровый 144-сильный Qashqai с нуля до 100 км/ч разгоняется за те же 10,5 секунд, что и самый мощный X-Trail. Но здесь, на серпантинах Северного Кавказа, у меня складывается ощущение, что в младшем кроссовере больше жизни и, как следствие, шире улыбка на лице водителя.

Двухлитровая «четверка» «Кашкая» энергичнее реагирует на педаль газа, а вариатор не так голосит, как у «Икса». За счет более короткой базы и низкого центра тяжести Qashqai живее проходит повороты, но в то же время его более плотная в сравнении с «Икс-Трейлом» подвеска острее реагирует на неровности.

Так, но если шасси, мотор, трансмиссия и внешность не изменились, то что тогда нового в обновлении? Фактически это и не обновление в привычном понимании, а небольшие доработки, внедренные компанией Nissan, в рамках смены модельного года, чтобы поддержать интерес покупателей к Qashqai и X-Trail перед глобальной сменой поколений. Оба кроссовера обзавелись особой светло-коричневой отделкой кресел из алькантары с кожзамом и дорабо-танными мультимедийными комплексами.

«Головы» отличаются по мере роста комплектаций. Простую базовую систему с монохромным экранчиком для XE и XE+ опустим. Самое интересное начинается с комплектаций SE, LE (X-Trail) и SE+ (Qashqai), которые оснащаются системой Nissan Connect с 7-дюймовым тачскрином, камерой заднего вида и поддержкой сразу трех протоколов «дружбы» со смартфонами — Android Auto, Apple CarPlay и Яндекс. Причем помимо вывода на экран медиацентра привычных приложений, включая навигационные, можно также общаться с голосовыми помощниками: «Привет, Сири! Ок, Гугл! Ну и тебе, Алиса, не хворать!».

В Nissan Connect Navi, доступной для топовых версий SE Top

NISSAN X-TRAIL 2.5

Габариты	4640x1820x1715 мм
База	2705 мм
Снаряженная масса	1603 кг
Полная масса	2070 кг
Клиренс	210 мм
Объем багажника	449/1507 л
Объем топливного бака	60 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 2488 см³, 171/6000 л. с./мин⁻¹, 233/4000 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	вариатор, привод подключаемый полный
Размер шин (перед./зад.)	225/55R19
Динамика 190 км/ч; 10,5 с до 100 км/ч	
Расход топлива (город/трасса/смешанный)	11,3/6,6/8,3 л на 100 км

NISSAN QASHQAI 2.0

Габариты	4394x1806x1595 мм
База	2646 мм
Снаряженная масса	1505 кг
Полная масса	1950 кг
Клиренс	200 мм
Объем багажника	430/1598 л
Объем топливного бака	60 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1997 см³, 144/6000 л. с./мин⁻¹, 200/4400 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	вариатор, привод подключаемый полный
Размер шин (перед./зад.)	215/55R18
Динамика	182 км/ч; 10,5 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешанный)	9,6/6/7,3 л на 100 км

ТЕСТ-ДРАЙВ NISSAN X-TRAIL И QASHQAI

1 Модернизация медиацентров – главная особенность обновления X-Trail и Qashqai 2020 года. Устройства Nissan Connect теперь поддерживают протоколы Apple CarPlay и Android Auto, а также умеют проецировать со смартфона Яндекс. Навигатор. Яндексовскую «голову» с обновлением научили дружить с камерами кругового обзора.

и Le Top, перечень возможностей расширяется дистанционным пуском двигателя, системой кругового обзора и встроенной штатной навигацией TomTom с 3D-картами, сервисами обновления и загрузки карт других стран. О комплексе Yandex.Auto с 8-дюймовым тачскрином тоже позаботились. Яндексовскую «голову», наконец-то, подружили с камерами кругового обзора и научили распознавать движущиеся объекты при езде задним ходом.

В целом модернизация гаджетов пошла на пользу. Стало комфортнее. Не надо лепить смартфон на лобовое стекло или, что еще хуже, держать его в руках, если нужны подсказки навигатора. Увы, нормальной площадки под смартфон вокруг водителя так и не появилось ни в одном, ни в другом кроссовере. Есть нечто похожее под блоком климат-контроля, но влезет туда только устройство размером с «Нокию» 3310. Кроме того, есть нарекания к самим медиацентрам: как по части оперативности, так и по качеству изображения с камер.

Добатки медиацентров — шаг важный, но, на мой взгляд, не первоочередной для Nissan Qashqai и X-Trail. Новая кофейная обивка приятна как визуально, так и тактильно. Но от кресел с громким названием Zero Gravity хочется получить большей длины подушки. А от интерьера в целом — более продуманной эргономики с логичным расположением клавиш. Ну почему кнопка обогрева заднего дивана X-Trail расположена у водителя?!

Даже в топовых комплектациях на заднем ряду нет ни своей зоны климат-контроля, ни USB-портов. USB вообще один, что в «Кашкае», что в старшем брате. И заряжает, прямо сказать, так себе. Хорошо, что есть пара розеток на 12 В. Наконец, на втором ряду «Икс-трейла» шумновато: на уши давит гул из багажного отделения. В общем, творческого пространства для обновления хватает. Что ж, теперь вся надежда на смену поколений, которая уже не за горами. Правда, от новых генераций ожидаешь не только доработок по кнопочкам, но и какой-то ощутимой прибавки по динамике.

ВОЖДЕНИЕ
Возможностей моторов с вариаторами достаточно для передвижения по городу и спокойному круизу по трассе. Но быстрые обгоны и прохваты по серпантинам они не тянут.
7

САЛОН
Есть вопросы по части эргономики, но материалы отделки качественные.
8

КОМФОРТ
X-Trail чуть мягче, Qashqai – чуть жестче. За новые медиацентры, безусловно, плюс.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
Широкий набор систем активной и пассивной безопасности.
10

\+ УЛУЧШЕН ФУНКЦИОНАЛ МЕДИАСИСТЕМ. ПЛОТНАЯ, ЭНЕРГОЕМКАЯ ПОДВЕСКА (ЧУТЬ ЖЕСТЧЕ У QASHQAI, ЧУТЬ МЯГЧЕ У X-TRAIL), АДЕКВАТНЫЙ ЦЕННИК.

– ВЯЛАЯ ДИНАМИКА. ЕСТЬ ВОПРОСЫ ПО ЭРГОНОМИКЕ В САЛОНЕ.

ВЕРДИКТ

8,3

МНЕ, КАК ВЛАДЕЛЬЦУ NISSAN X-TRAIL В КУЗОВЕ T31, ОСОБЕННО ИНТЕРЕСНО НАБЛЮДАТЬ ЗА РАЗВИТИЕМ МОДЕЛЕЙ X-TRAIL И QASHQAI. МЕДЛЕННО, НО ВЕРНО ПРОЦЕСС ИДЕТ. В ТОП-25 САМЫХ ПРОДАВАЕМЫХ В РОССИИ КРОССОВЕРЫ ВХОДЯТ. НОВЫЕ «ГОЛОВЫ» ПРИБАВИЛИ НЕМНОГО СВЕЖЕСТИ, А КОФЕЙНАЯ ОБИВКА – ЛОСКА. НО ПОМЕНЯЛ БЫ Я 31-Й «ИКС» НА НОВЫЙ? НЕ УВЕРЕН...

Реклама. 12+

20 лет РАДИО ШАНСОН

ВСЁ ОБ АВТОМОБИЛЯХ НА «РАДИО ШАНСОН»

ДАВИ НА ГАЗ

ПО БУДНЯМ 8:40

ПО ПОНЕДЕЛЬНИКАМ В 20:00

ВЕЧЕРНИЙ ЗАЕЗД

С ИГОРЕМ СИРИНЫМ И ДМИТРИЕМ МАЛЫГИНЫМ

СРАВНЕНИЕ BMW 2 SERIES GRAN COUPE ПРОТИВ VOLKSWAGEN JETTA

ДИЛЕММА

▢ **BMW 2 SERIES GRAN COUPE** **ЦЕНА:** 2 360 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.
▢ **VOLKSWAGEN JETTA** **ЦЕНА:** 2 054 500 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

ЧТО ВЫБРАТЬ: СЕДАН ИЗ МАСС-МАРКЕТА В ТОПОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ ИЛИ ДОПЛАТИТЬ И ВЗЯТЬ МОДЕЛЬ ИЗ СЕГМЕНТА «ПРЕМИУМ»? МЫ ПОПРОБОВАЛИ РАЗРЕШИТЬ ЭТУ НЕПРОСТУЮ ДИЛЕММУ, СРАВНИВ VW JETTA И BMW 2 SERIES GRAN COUPE ▢ **МАКСИМ ФЕДОРОВ** ▢ **ФОТО АВТОРА И СТАНИСЛАВА ШУСТИЦКОГО**

ИЗ-ЗА РАСПЛОДИВШИХСЯ КРОСсоверов, а также ухода с рынка некогда популярных «Фокусов», «Крузов» и «Астр», сегмент среднеразмерных седанов в России оказался на грани вымирания. Недавно к полку выбывших присоединилась еще и Mazda 3… Поэтому, чтобы найти достойного конкурента для сравнения с новой «Джеттой», пришлось поломать голову. «Церато» с «Элантрой», как и «Королла», — не вариант. Эти модели уже далеко не новинки, а седан от «Хендэ» так и вовсе недавно сменил поколение и уже скоро приедет в Россию в новом кузове. По той же причине пришлось отмести и французские седаны калужской сборки.

ПОЧЕМУ МЫ ЭТО СДЕЛАЛИ

В итоге, методом исключения, мы решили замахнуться на премиум: по цене VW Jetta с мотором 1.4 TSI, в максимальной комплектации Status, с опциональной панорамной крышей дышит в затылок самой доступной версии BMW 2 Series Gran Coupe Online Edition. Конечно, разница в 300 тысяч — не маленькая. Но разве не соблазнительно, немного увеличить ежемесячный платеж по кредиту и вместо «Фолькса» мексиканской сборки взять чистокровного «баварца»? Да не просто седан, а стильное 4-дверное купе с низкой посадкой и безрамочными стеклами дверей!

Решившись на такое сравнение, мы ориентировались не только на цену автомобилей. Здесь совпало еще как минимум четыре фактора. Первый — новизна моделей: они появились в России в этом году. Второй — это то, что оппоненты относятся к немецкому автопрому, хотя и собираются в разных концах планеты. Третий фактор — близкий уровень оснащения: то, что есть у «Джетты»

СРАВНЕНИЕ BMW 2 SERIES GRAN COUPE ПРОТИВ VOLKSWAGEN JETTA

1 «Баварец» радует драйвом и при этом остается весьма комфортным даже вне асфальта.
2 Передние кресла оснащены электроприводом, а вылет подушки можно регулировать.

в «топе», на «Двойку» ставят уже в «базе». Ну и к тому же эти модели имеют одинаковую колесную базу и ширину кузова.

РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

А вот разница в длине автомобилей, конечно, бросается в глаза. Шутка ли — баварская модель на 17,5 см короче седана из Вольфсбурга! И в первую очередь это сказалось на размерах багажника. У «Двойки», с учетом ниши под складывающимся гармошкой полом, он на 80 литров меньше. И это при том, что по традиции компании BMW, оснащающей свои автомобили шинами Runflat, здесь нет запаски. Место под нее не предусмотрено в принципе! Но багажник «баварца» не только меньше по объему: он также уступает конкуренту по высоте проема, из-за чего габаритная поклажа сюда просто физически не влезет. Зато по качеству отделки отсек соответствует высокому статусу: он полностью покрыт качественной текстильной обивкой, а зашитые в пластик петли крышки багажника спрятаны в от-

BMW 218i DCT 2 360 000 ₽

3 Аналоговая оптитронная приборная панель смотрится не хуже «виртуалов».
4 Электронный селектор трансмиссии и шайба управления мультимедиа – все как у «взрослых» BMW.

ВОЖДЕНИЕ
Несмотря на передний привод и скромный мотор, удовольствия от вождения получаешь не меньше, чем в других моделях BMW.
9

САЛОН
«Премиальное» качество отделки и богатое оснащение уже в «базе» оправдывают высокий начальный ценник седана.
9

КОМФОРТ
Задний ряд ожидаемо тесный, к тому же садиться на него неудобно, а вот подвеска, на удивление, оказалась очень комфортной.
7

БЕЗОПАСНОСТЬ
На высоком уровне. С передним приводом новичкам будет легче водит машину зимой.
8

дельные «карманы». У «Джетты» багажник огромен, но отделка проще, а открытые петли его крышки могут запросто прищемить чемодан. И еще момент — в обеих машинах нет лючка для длинномеров, так что при перевозке лыж придется откидывать разрезную спинку дивана.

В принципе, если вы не работаете в такси, не особо практичный грузовой отсек у BMW можно пережить. А вот то, что при аналогичной с конкурентом колесной базе «Гран Купе» оказался совсем негостеприимным к задним пассажирам — это досадно. Причем места здесь немногим меньше, чем в «Джетте»: при росте 186 см и комфортно настроенном водительском кресле на заднем ряду у меня даже оказался небольшой запас в коленях. Но если вы выше ростом, то это уже проблема: тесно будет не только ногам, но и голове, которая находится в опасной близости к покатой крыше. Впрочем, кое-как усесться здесь можно, а вот проникнуть на второй ряд сложнее. Дверной проем здесь примерно на 10 см уже, чем у «Джетты», крыша на 4 см ниже, поэтому если вы не отличаетесь миниатюрными размерами, придется изловчиться.

5 У приборной панели можно менять не только дизайн, но и информационное наполнение.
6 Мотор 1.4 TSI агрегатируется автоматом, а не DSG: весьма непривычное сочетание для VW.

VW JETTA 2 054 500 ₽

ВОЖДЕНИЕ
Настройки шасси выверены по эталону «Гольфа», поэтому здесь без сюрпризов. Турбоседан также радует экономичностью и неплохой динамикой.
8

САЛОН
По размерам, оснащению и качеству отделки – почти «Пассат». Но на заднем ряду хотелось бы большего простора.
8

КОМФОРТ
Максимальный комфорт здесь получаешь при спокойной езде, но и «зажечь», в случае чего, седан тоже умеет.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
Среди электронных ассистентов есть даже адаптивный круиз-контроль.
9

7 У «Джетты» хороший баланс управляемости и комфорта, а вот шумоизоляция слабовата.

СРАВНЕНИЕ BMW 2 SERIES GRAN COUPE ПРОТИВ VOLKSWAGEN JETTA

НАЧИНКА И ОТДЕЛКА

Как в старших моделях BMW, у «Гран Купе» светят лампы в ногах и вьются цветные амбиентные LED-полосы на всех дверях. У «Фолькса» таких ламп нет, да и на амбиентной подсветке здесь сэкономили — она предусмотрена только в передней части салона. Отделка здесь тоже проще, чем у конкурента: у самого маленького баварского седана мягким пластиком прикрыт даже низ торпедо! Зато у «Джетты» есть панорамный люк в полкрыши, который добавляет света и почти не съедает место над головой. Передние сиденья «Джетты» не имеют столь ярко выраженной боковой поддержки и регулировки вылета подушки, как у «Гран Купе», что, впрочем, не огорчает, а вот «топовой» обивке из кожзама я предпочел бы ткань — она тактильно приятнее. Обогревы сидений и разъемы USB-C (всего их пять) есть и спереди и сзади. У «Гран Купе» обогрева заднего ряда в «базе» нет (в мороз спасает только тканевая вставка в подушке дивана), гнезд для подключения гаджетов четыре, но причем внизу торпедо есть и обычный USB-разъем, что радует — далеко не все перешли на провода нового образца USB-C.

Виртуальная приборная панель «Джетты», которую можно настраивать на свой вкус — лучшее, что вы можете найти в этом классе. Но и классическая приборка «Гран Купе» с «замаскированными» под ЖК-дисплеи аналоговыми шкалами спидометра и тахометра смотрится неплохо! Медиацентр VW радует отличным сенсорным экраном высокого разрешения, красивым меню, быстрыми откликами и встроенной навигацией. Экран мультимедиа BMW имеет непривычный «киношный» формат 16:9 и картинку выдает яркую и сочную. Управлять системой можно не только тыкая пальцем в дисплей, но и шайбой на центральной консоли — по скорости отклика разницы никакой, но во время движения последний вариант будет предпочтительнее. Навигации в «базе» нет, зато звук штатных колонок «баварца» удивит даже искушенного меломана.

1 Сзади в «Гран Купе» не так уж и тесно, но забираться сюда неудобно. **2** От «Джетты» ожидаешь большего простора на втором ряду.

3 В багажнике BMW нет даже места под запаску. **4** Открытые петли крышки багажника VW смотрятся бюджетно.

КАК ОНИ ЕДУТ

Маленький пухлый руль, передние кресла-«ковши», металлические накладки на педалях — все намекает на спортивный характер баварского седана. И не важно, что под капотом здесь всего три «горшка» и 140 «лошадей». В режиме Sport машина так резво срывается с места, что даже на сухом асфальте чувствуется момент легкой пробуксовки передней оси. Передачи здесь выбираешь электронным селектором — как и в более дорогих моделях бренда. Робот с двойным сцеплением работает отменно: переходить в ручной режим управления трансмиссией даже мыслей не возникает. И при всей своей показной спортивности «Гран Купе» остается очень комфортным: несмотря на низкопрофильные «ранфлеты», машина мягко отрабатывает неровности, а шумоизоляция отлично гасит звуки летящих с дороги и бьющих по днищу и колесным аркам мелких камней.

Седан из Вольфсбурга в оранжевом цвете с контрастными черными дисками смотрится эффектно, но в этом образе нет и намека на спортивность. В новом поколении «Джетта» — это без пяти минут «Пассат», располагающий к комфортной и неспешной езде. Хочется выбрать режим Eco и наслаждаться впечатляющей экономичностью мотора 1.4 TSI. Эта машина не подначивает погонять, но это не значит, что она этого делать не умеет! Достаточно перевести селектор автомата в положение S, и характер седана меняется примерно так же, как у кота Леопольда, съевшего «Озверин». Правда, настройки руля при этом остаются прежними, что вызывает некий диссонанс. Но на управляемости это никак не сказывается: тележка «Гольфа» есть тележка «Гольфа». ▢

БАНК ДАННЫХ

Колесная база одинаковая, а вот вместительность салона разная.

BMW – настоящая «пузотерка», а вот VW по клиренсу – почти кроссовер.

Расход «Джетты» ближе к реальности: в городе **«Гран Купе» ест не меньше.**

Три цилиндра справляются со своей работой не хуже четырех.

	BMW 2 SERIES GRAN COUPE	VOLKSWAGEN JETTA
ГАБАРИТЫ, ВЕС		
Длина, мм	4526	4702
Ширина, мм	1800	1799
Высота, мм	1420	1459
Колесная база, мм	2670	2670
Клиренс, мм	152	160
Снаряженная масса, кг	1375	1387
Полная масса, кг	1905	1830
Объем багажника, л	430	510
Объем топливного бака, л	42	50
ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ		
Максимальная скорость, км/ч	215	н. д.
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,7	н. д.
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	6,5	9,5
загородный цикл	4,7	5,0
смешанный цикл	5,4	6,7
ТЕХНИКА		
Тип двигателя	бензиновый, 3-цилиндровый, с наддувом	бензиновый, 4-цилиндровый, с наддувом
Рабочий объем, см³	1499	1395
Мощность, л. с. при мин⁻¹	140 при 4600-6000	150 при 5000-6000
Крутящий момент, Нм при мин⁻¹	220 при 1480-4200	250 при 1500-3500
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая	автоматическая, 6-ступенчатая
Привод	передний	передний
Передняя подвеска	независимая	независимая
Задняя подвеска	независимая	полузависмая
Тормоза (передние/задние)	дисковые	дисковые
Размер шин	225/45R17	205/55R17
ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*		
Транспортный налог, ₽	4900	5250
ТО-1/ТО-2, ₽	22 000 / 22 000	10 755 / 20 639
ОСАГО, ₽	9610	9610
Каско, ₽	98 600	83 500

* 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.

АВТОМОБИЛИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ: VW JETTA – «ФОЛЬКСВАГЕН ГРУП РУС», BMW 2 SERIES GRAN COUPE – «ЕВРОСИБ ЛАХТА».

	BMW 218i DCT	VW Jetta
Вождение	9	8
Салон	9	8
Комфорт	7	8
Безопасность	8	9
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	8,3	8,3

ВЕРДИКТ

ИЗ ЭТИХ ДВУХ СЕДАНОВ СЛОЖНО ВЫБРАТЬ МЕНЕЕ ДОСТОЙНОГО. БАВАРСКАЯ МОДЕЛЬ ТЯГОТЕЕТ В СТОРОНУ ДРАЙВА, ЭМОЦИЙ, ЭФФЕКТНОГО ДИЗАЙНА, НО НЕ ЗАБЫВАЕТ ПРИ ЭТОМ ПРО КОМФОРТ. СЕДАН ИЗ ВОЛЬФСБУРГА ПРЕДЛАГАЕТ БОЛЕЕ РАЦИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД, ВПЕЧАТЛЯЯ ВМЕСТИТЕЛЬНОСТЬЮ И БОГАТЫМ ОСНАЩЕНИЕМ ЗА МЕНЬШИЙ ЦЕННИК. ОСТАЛОСЬ ОПРЕДЕЛИТЬСЯ, ЧТО ДЛЯ ВАС ВАЖНЕЕ.

СРАВНЕНИЕ MITSUBISHI OUTLANDER ПРОТИВ CHERYEXEED TLX И HAVAL F7X

НА ОПЫТЕ

▢ **MITSUBISHI OUTLANDER ЦЕНА:** 2 440 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.
▢ **HAVAL F7X ЦЕНА:** 2 049 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.
▢ **CHERYEXEED TLX ЦЕНА:** 2 399 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

КИТАЙСКИЕ АВТОМОБИЛИ НАСТУПАЮТ ВСЕ БОЛЕЕ АКТИВНО. ИХ НЕ БЕРЕТ НИ КРИЗИС, НИ КОРОНАВИРУС. ДАЖЕ НА ПАДАЮЩЕМ РЫНКЕ ОНИ ДЕМОНСТРИРУЮТ КРАТНЫЙ РОСТ, А ЗАОДНО РЕГУЛЯРНО ПРИВОЗЯТ К НАМ НОВЫЕ МОДЕЛИ. ПРИЧЕМ ЦЕНЫ УЖЕ ВПОЛНЕ СРАВНИМЫ С КОРЕЙСКИМИ И ЯПОНСКИМИ КОНКУРЕНТАМИ. ВОТ И МЫ РЕШИЛИ ВЫСТАВИТЬ СТАРОЖИЛА РЫНКА MITSUBISHI OUTLANDER ПРОТИВ СРАЗУ ДВУХ «КИТАЙЦЕВ»: НОВЕНЬКОГО CHERYEXEED TLX И БЕСТСЕЛЛЕРА HAVAL F7X

▢ ИГОРЬ СИРИН ▢ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

ПРЕДСТАВЛЯТЬ OUTLANDER нужды нет. Он продается в России с 2012 года и успел перенести не один рестайлинг. А совсем недавно получил еще и 7-местную версию. Под капотом старый добрый 2,4-литровый цепной атмосферник, который работает в паре с вариатором. В ходе одного из обновлений коробка получила радиатор охлаждения, так что к бездорожью «японец» российской сборки готов.

Китайские соперники амбициозны не по годам. Оба щеголяют турбомоторами и роботизированными коробками передач. Но если у Haval мотор привычного объема — 2 литра, то у CheryExeed совсем скромные 1,6 литра, из которых выжали 186 л. с. Удельно это даже больше, чем снимает Volkswagen со своего 1.4 TSI или Renault с 1.33 TCe.

Кроме того, у каждого из «китайцев» в коробке по паре «мокрых» сцеплений. Немцы с такими трансмиссиями здорово обожглись и сейчас то и дело их меняют на гидромеханические автоматы, которые дороже, но их репутация пока не запятнана. Выжимать сцепление не любят ни в Поднебесной, ни у нас, да и робот конструктивно не сильно сложнее обычной механики, а скорострельность дает отличную. Главное — заложить достаточный запас прочности, чтобы он справился с городскими пробками.

Разрушающие испытания в наши планы явно не входят, поэтому вопросы надежности оставим за рамками теста. Тем более что оба китайских соперника дают гарантию на 150 тысяч км пробега. При этом Haval на свой робот DCT дает расширенные до 200 тысяч км обязательства. На этом фоне 100 тысяч км от Mitsubishi выглядят довольно скромно. Но мы знаем, что «япо-

СРАВНЕНИЕ MITSUBISHI OUTLANDER ПРОТИВ CHERYEXEED TLX И HAVAL F7X

1 После очередного рестайлинга Outlander выглядит весьма современно.
2 Места сзади достаточно много, причем диван установлен на салазках.
3 Аналоговые шкалы хорошо читаются, но на фоне «китайцев» выглядят анахронизмом.

OUTLANDER 2 440 000 ₽

нец» уже доказал свою стабильность, а «китайцам» только предстоит это сделать.

По внешним габаритам Chery-Exeed немного превосходит своих соперников, и это не случайно. Exeed — отдельный премиальный суббренд марки, впрочем, точно так же, как и Haval в рамках концерна Great Wall. Как японские дизайнеры ни старались скрыть возраст Outlander за чередой рестайлингов, получилось это не в полной мере. Дизайн давно приелся покупателям, тогда как китайцы давно осознали бесперспективность идеи копирования и раскошелились на европейских стилистов. Если не думать о брендах, то придраться к внешности Chery и Haval будет непросто. Да, сзади Exeed TLX немного смахивает на Porsche Cayenne, а F7x — на BMW X4, но это скорее законы современной моды, чем слепое копирование.

В салоне разница в возрасте еще заметнее. Оба «китайца» завлекают не только большими экранами мультимедиа, но и цифровыми приборками. Вот только в Chery не успели в полной мере русифицировать интерьер, встречаются огрехи, но самое странное, что вид у панели всего один, и он не подразумевает классических стрелок. И если к цифровому спидометру привыкнуть можно, то воспринимать обороты мотора как 2,4х1000 совсем неудобно. К тому же нет понимания «красной зоны». Haval оформлен интереснее, и за год в России у него были исправлены все ошибки. Можно выводить показания как в цифровом, так и в аналоговом формате. Ну а про приборы Mitsubishi, думаю, сами знаете — старые добрые круглые шкалы. И что удивительно, пересаживаясь в салон «японца» после китайских кроссоверов, я совсем не чувствую разочарования. Скорее даже наоборот — ловлю себя на мысли, что все самое необходимое есть. Диодные фары, функция экстренного торможения, а в некоторых версиях есть даже Яндекс.Авто. Так что Mitsubishi давно оставил каменный век. Но самое главное — в Outlander удобно сидеть, а в «китайцах» я так и не смог устроиться. Основная проблема — отсутствие регулировки наклона подушки водительского кресла. Переднюю часть хочется поднять вверх, чтобы она держала ноги. И это при том, что мой рост лишь 180 см. Более рослым водителям это будем мешать еще сильнее.

ВОЖДЕНИЕ
Даже создавая кроссовер, Mitsubishi помнит о своем раллийном прошлом. Outlander непробиваем, но сильно кренится.
9

САЛОН
Места в салоне достаточно много, большой запас над головой, вот только не хватает уюта и домашнего тепла.
9

КОМФОРТ
С точки зрения шумоизоляции мотора и арок Outlander далеко не подарок, зато подвеска позволяет штурмовать бездорожье ходом.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Недавно Mitsubishi получил диодные фары, а также функцию экстренного торможения, так что на него можно положиться.
9

ВОЖДЕНИЕ
CheryExeed здорово удивил по-настоящему драйверским шасси, ему бы еще более мощный мотор, и получился бы настоящий Porsche.
8

САЛОН
Китайцы здорово поработали над интерьером и максимально растянули колесную базу, хотя не обошлось без просчетов.
9

КОМФОРТ
TLX удивляет относительно тихим мотором, еще бы добавить комфорта подвеске, но баланс смещен в сторону драйва.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Увы, несмотря на недавнее появление и внушительную цену, у CheryExeed нет адаптивного круиз-контроля и экстренного торможения.
8

Места сзади в «китайцах» традиционно очень много. Единственное исключение из этого правила — купеобразный F7x. В погоне за стилем у него срезана крыша, так что, если дети уже подросли, лучше взять обычный F7, а еще лучше — TLX. У него самая длинная из наших соперников база и феноменальный запас пространства. Mitsubishi если и уступает Chery, то совсем немного, но может компенсировать это салазками и регулировкой угла наклона спинки.

А вот с объемом багажника ребята из Haval решили схитрить. Заявленные цифры — 723 литра, если и правдивы, то только при загрузке до потолка, но и это не точно. TLX обещает 461 литр, и это похоже на правду, учитывая большое подполье, ну а в багажнике Mitsubishi мы и не сомневались. Форма кузова максимально практична, нет выступающих элементов по бокам, и даже задние кресла нашей 7-местной версии не особо мешают. Так что для картошки и рассады Outlander приспособлен намного лучше.

Но хватит о практичной стороне автомобилей, пора в путь. Тем

4 Удивительно, но при отличной управляемости у CheryExeed еще и клиренс в 21 см.
5 Цифровая панель выглядит круто, но традиционных шкал у нее нет.
6 Очень большой экран мультимедиа соседствует с неудобным селектором.

CHERYEXEED TLX 2 399 000 ₽

более что выпал первый снег и на улице слегка подморозило. Чтобы не рисковать коробками и исключить влияние зимних шин на разгон, заезды мы проводили с ходу, замеряя ускорение с 60 до 130 км/ч. Для кроссовера это, наверное, самая привычная дисциплина, когда на узкой загородной трассе приходится выходить на обгон фур. Outlander из-за меньшей мощности мы заочно записали в аутсайдеры. И ошиблись. При резком нажатии в пол вариатор несколько быстрее позволяет подобрать оптимальное передаточное число для резкого разгона, да и атмосферный мотор реагирует без заминок. Так что именно «японец» оказался лучшим в спринте. Проводи мы светофорные старты, наверняка вариатор бы уступил роботам, но кроссовер — автомобиль явно не для гонок. Haval, замешкавшись на старте, к отметке 130 км/ч успел почти настигнуть Outlander и при дальнейшем разгоне наверняка вырвался бы вперед. А вот маленький моторчик CheryExeed явно уступает. У него уходит заметно больше времени на прохождение турбоямы, да и робот не самый расторопный. Нам не хочется сомневаться в заявленной мощности TLX, но специфику настроек не заметить трудно.

Зато Exeed очень неплохо чувствует себя в поворотах. Китайцы еще во время запуска новой мо-

СРАВНЕНИЕ MITSUBISHI OUTLANDER ПРОТИВ CHERYEXEED TLX И HAVAL F7X

1 Места для ног задних пассажиров много, а вот крыша низковата.
2 Цифровая панель приборов небольшая, но с хорошей графикой.
3 Желтые вставки здорово украшают интерьер, хотя качество материалов среднее.

робот способен переваривать до 450 Нм крутящего момента, хотя мотор в пике выдает всего 340. Так что есть запас для чип-тюнинга. А вот с TLX лучше быть понежнее. Трансмиссия рассчитана всего на 300 Нм, тогда как мотор развивает 275.

Китайские новички если и уступили Mitsubishi, то совсем немного. Доставшийся нам Haval F7x заведомо уступал соперникам по объему багажника и месту в салоне, но у него есть и стандартная версия F7, у которой нет покатой крыши и багажник немного вместительнее. К тому же Haval — самый доступный кроссовер нашей троицы и у него единственного есть адаптивный круиз-контроль, который здорово улучшает безопасность в дальних поездках.

Кого из наших соперников выбрать, мне советовать сложно. «Японец» доказал свою надежность и ликвидность, но все-таки староват. Exeed TLX показал себя абсолютно асфальтовым игроком. Haval — самый мощный и самый стильный участник нашего теста, у которого еще и самая обширная гарантия. ▢

ВОЖДЕНИЕ
Haval может похвастать самым мощным мотором и выносливым роботом, однако подвеска не вполне справляется с таким потенциалом.
8

САЛОН
Интерьер отделан достаточно качественно, но задние пассажиры пали жертвой эффектного силуэта кросс-купе.
8

КОМФОРТ
Мощный мотор с хорошим запасом тяги на низах делает езду более комфортной, но подвеска могла бы быть помягче.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Haval – самый доступный участник нашего теста и он единственный располагает адаптивным круиз-контролем.
10

HAVAL F7X 2 049 000 ₽

дели говорили, что они здорово поработали над управляемостью. Похоже на правду. В крутых поворотах Chery чувствует себя как дома. Haval обладает заметно большим запасом момента на низах, но контролировать тягу сложнее, сцепление с дорогой явно ниже. Outlander тоже не поклонник скоростной езды по асфальту — великоваты крены.

Однако стоило нам покинуть асфальт, как ситуация в корне поменялась. На бездорожье Mitsubishi сразу же вспомнил свои раллийные победы и новую электронную систему S-AWC — Super All Wheel Control. Подвеску практически нигде не пробивает, и в скольжениях Outlander намного понятнее оппонентов. Очень уверенно на скользком покрытии показал себя Haval. У него, как и у Outlander, есть различные внедорожные настройки: песок, грязь, снег, и это не только анимация на панели приборов, но реально расширенные алгоритмы противобуксовочной системы. А вот Chery подобных примочек лишен и потому при подъеме на крутой склон остановился раньше других, а через несколько секунд пробуксовки задние колеса и вовсе беспомощно остановились. Причем электроника никаких сигналов перегрева не подала. Если долго буксовать, Mitsubishi тоже отключает заднюю ось, но он об этом предупреждает, а вот «вырубить» F7x мы так и не смогли. Его

БАНК ДАННЫХ

	MITSUBISHI OUTLANDER	CHERYEXEED TLX	HAVAL F7X
ГАБАРИТЫ, ВЕС			
Длина, мм	4695	4775	4620
Ширина, мм	1810	1885	1846
Высота, мм	1710	1706	1660
Колесная база, мм	2670	2800	2725
Клиренс, мм	215	210	190
Снаряженная масса, кг	1585	1700	1710
Полная масса, кг	2210	н. д.	2220
Объем багажника, л	477	461	723
Объем топливного бака, л	60	н. д.	56
ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ			
Максимальная скорость, км/ч	198	185	195
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,5	9,8	9,0
Расход топлива, л/100 км:			
городской цикл	10,0	10,2	12,5
загородный цикл	6,5	6,4	7,5
смешанный цикл	7,8	7,8	9,4
ТЕХНИКА			
Тип двигателя	бензиновый, 4-цилиндровый	бензиновый, 4-цилиндровый	бензиновый, 4-цилиндровый
Рабочий объем, см³	2360	1598	1968
Мощность л. с. при мин⁻¹	167/6000	186/5500	190/5500
Крутящий момент Нм при мин⁻¹	222/4100	275/2000-4000	340/2000-3200
Трансмиссия	вариатор	роботизирован., 7-ступ.	роботизирован., 7-ступ.
Привод	полный	полный	полный
Передняя подвеска	McPherson	McPherson	McPherson
Задняя подвеска	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Тормоза	дисковые	дисковые	дисковые
Размер шин	235/45R18	225/55R19	205/65R17
ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*			
Транспортный налог, ₽	7515	9300	9500
ТО-1/ТО-2, ₽	11 300 / 14 500	н. д.	7900 / 13 500
ОСАГО, ₽	12 648	12 648	12 648
Каско, ₽	97 572	н. д.	76 125

* 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.
** При условии установки спутниковой противоугонной системы.

CheryExeed немного крупнее своих одноклассников, и это ощущается в салоне.

Турбомоторы и роботы, как ни странно, **не дали экономии** топлива против атмосферника.

CheryExeed появился на рынке совсем недавно, и **дилеры пока даже не знают стоимость ТО** и страховки.

	Mitsubishi Outlander	CheryExeed TLX	Haval F7x
Вождение	9	8	8
Салон	9	9	8
Комфорт	9	9	9
Безопасность	9	8	10
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	9	8,5	8,8

НАШ ВЕРДИКТ

УДИВИТЕЛЬНО, НО ЦЕНЫ НА КИТАЙСКИЕ АВТОМОБИЛИ ВПЛОТНУЮ ПОДОБРАЛИСЬ К УРОВНЮ БОЛЕЕ ИМЕНИТЫХ КОНКУРЕНТОВ. ПРИ ЭТОМ И ПО ЕЗДОВЫМ КАЧЕСТВАМ СОПЕРНИКИ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ НЕ ТАК УЖ ПЛОХИ. ОСТАЛОСЬ ТОЛЬКО ПОВЕРИТЬ В НАДЕЖНОСТЬ ИННОВАЦИОННЫХ СИЛОВЫХ АГРЕГАТОВ, А ТАКЖЕ В ЛИКВИДНОСТЬ ЭТИХ МАШИН НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ.

ДОРОГУ ГИБРИДАМ

LEXUS RX 450h ЦЕНА: ОТ 6 162 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.

ПО ИТОГАМ ДВУХ МЕСЯЦЕВ И ПРИМЕРНО 6000 КИЛОМЕТРОВ МОГУ СКАЗАТЬ, ЧТО НЕ ВСЕ С LEXUS RX 450h ЗАМЕЧАТЕЛЬНО. ОН НЕ ВПЕЧАТЛЯЕТ ДИНАМИКОЙ И УПРАВЛЯЕМОСТЬЮ, У НЕГО НЕ ОБРАЗЦОВАЯ ЭРГОНОМИКА И НЕ САМЫЙ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ, ПО МЕРКАМ КЛАССА, БАГАЖНИК. НО ЕСЛИ МЕНЯ ПОПРОСЯТ ПОРЕКОМЕНДОВАТЬ КОМФОРТНЫЙ, МЯГКИЙ, ТИХИЙ, ЭКОНОМИЧНЫЙ СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЙ КРОССОВЕР С ПРОСТОРНЫМ САЛОНОМ И ЦЕННИКОМ В 6 МЛН РУБЛЕЙ, ТО RX 450h БУДЕТ ПЕРВЫМ, КОГО Я ПОСОВЕТУЮ

▢ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

LEXUS RX 450h — САМЫЙ мощный в семействе RX. Но несмотря на суммарные 313 сил и 335 Нм крутящего момента, которые выдает его силовая установка, не стоит причислять этот гибрид к «подогретым» кроссоверам. Энерговооруженность способствует уверенным комфортным обгонам и перестроениям, но никак не к покатушкам на грани сцепления шин. Парочка электромоторов могла бы прибавить бодрости духа, но вариатор, перевариваю щий тягу атмосферного V6, не содействует резким прострелам. Даже в режиме Sport+ адаптивная подвеска кроссовера допускает небольшие крены.

В отличие от бензиновых версий, у RX 450h нет карданного вала. Передние колеса приводит атмосферный V6 3.5 на 262 силы (эти данные и прописаны в ПТС) и 123-киловаттный электродвигатель. Задней осью заправляет электромотор на скромные 50 кВт. И при резком «открытии» на выходе из поворота гибридный Lexus начинает рыскать передними колесами. У «Эр Икса» тонкое 235-е колесо, и что летний Dunlop, что зимний Michelin под массой в 2,2 тонны довольно быстро сдавались в наивной попытке пройти крутой поворот на высокой скорости. Так

что забываем о существовании режима Sport+, включаем Eco и спокойно ездим, кайфуя от плавности хода, комфортных кресел, тишины и смешных цифр среднего расхода топлива на бортовом компьютере.

Под задним диваном RX 450h лежит никель-металлгидридная батарея, которая восполняет энергию от ДВС, при движении накатом и торможении. «Лексус» не предоставляет данных точного запаса хода на электротяге с полностью заряженной батареей. На практике двигаться только на силе электричества получается не более нескольких километров на скорости до 73–75 км/ч, плавно обращаясь с правой педалью. По меркам плагин-гибридов, запас самозаряжающегося RX весьма скромный, но достаточный, чтобы проехать какую-нибудь экологическую зону, незаметно выехать из своего спального района и, в конце концов, меньше посещать АЗС.

Несильно заморачиваясь на экономии и намотав большую часть километража на загородных трассах, за два месяца я довел расход до 8,5 литров на 100 км. Это неплохо, но и не предел. Заручившись пофигизмом и спокойствием, что сделать на дорогах Москвы так же сложно, как найти бесплатную парковку в пределах ТТК, в один из дней я снизил аппетит гибридного «Эр Икса» до 6 литров. Но на этом мой лимит внутреннего дзена иссяк.

Мне нравится уровень комфорта, которым RX тебя буквально укутывает. Подвеска во всех режимах, кроме Sport и Sport+, разравнивает неровности дорожного полотна, а толстый слой шумоизоляционных материалов позволяет общаться в салоне с пассажирами чуть ли не шепотом, особенно в режиме движения на электротяге. В мягких широких креслах с множеством настроек можно проехать не одну сотню километров — проверено пробегом Москва-Рязань-Москва. В холодное время года актуальна работа системы климат-консьерж, которая автоматически включает обогрев руля и кресел. Не хватает только консьержа, который подаст плед и капучино. Ну а если без шуток, то, объективно, в автомобиль за 6 млн рублей неплохо бы добавить массаж и электропривод солнцезащитных шторок. Пока что их приходится опускать и поднимать вручную.

Мне не нравится качество графики на экране бортового компьютера между образцовыми по восприятию глазом аналоговыми колодцами приборной панели. Несмотря на то, что за два месяца я более-менее навострился перемещаться по разделам меню медиацентра, елозя пальцем по тачпаду, все равно считаю такой орган управления сомнительным. Обновление 2019 года добавило в салон классный кармашек для смартфона, чтобы он всегда был на виду, но к расположению кнопок в рабочей зоне водителя по-прежнему надо привыкать. Ну почему клавиша электрообогрева лобового стекла спряталась возле левой коленки водителя?! RX радует хорошей обзорностью, но из-за смещенных ближе к водителю боковых зеркал даже мне с ростом в 187 см приходится

1 Уютный интерьер радует качеством материалов и преобладанием физических кнопок над сенсорами. Но над эргономикой еще надо поработать.
2 Диван второго ряда регулируется в продольном направлении и по уровню наклона спинки.

3

4

вращать головой при маневрировании. Наконец, хотелось бы, чтобы со сменой поколений версия 450h была представлена в России не только самой дорогой комплектацией Luxury, цена которой за время нашей эксплуатации выросла с 6 033 000 до 6 162 000 рублей.

Правда, надо сказать, что в стоимость автомобиля входит услуга «Пакетное ТО» (50 000 рублей), включающая проведение регламентных работ ТО-1, ТО-2 и ТО-3. Техобслуживание выполняется каждые 10 000 км, и в рамках эксплуатации мне пришлось отвезти этот коричневый RX 450h к дилеру на прохождение ТО-1. Последний раз я посещал официального дилера Lexus пару лет назад с купе LC 500. Мне хорошо запомнился высокий уровень сервиса, вежливость, гостеприимство… а также колоссальное количество часов, которое пришлось там потерять, попивая бесплатный кофе с пирожными. К счастью, с «Эр Иксом» потери времени удалось избежать. Российский офис «Лексус» недавно запустил у официальных дилеров программу технического обслуживания «Lexus Экспресс Сервис», в рамках которой всего за полтора часа двое механиков обслуживают автомобиль.

По сути, конкурент у гибридного Lexus RX 450h один — это Volvo XC60 T8 с плагин-гибридной силовой установкой отдачей 407 сил и стартовой ценой в 5 709 000 рублей. Упоминание остальных бензин-электрических SUV будет скорее походить на перечисление гибридных кроссоверов, которые официально продаются в России, но никак не на список соперников. Там Porsche Cayenne 3.0 E-Hybrid AT, Range Rover Sport P400e… Продолжать?! Вот и я думаю, что не стоит, а лучше подсчитать затраты за время эксплуатации. Они, по традиции, в таблице в конце статьи.

3 Цветовая палитра кузова – 10 оттенков. Базовый – черный. Доплата за металлики – 76 000-114 000 рублей.
4 450h представлен в России в единственной топовой комплектации Luxury.

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ	
Пробег автомобиля за время теста, км	6000
Средний расход топлива, л/100 км	8,5
Периодичность техобслуживания, км/мес.	10 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	входит в стоимость*
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	10 000
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	250 000
Транспортный налог, ₽/год	78 600
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	20,9

*Услуга «Пакетное ТО» на 3 года входит в стоимость автомобиля. От нее можно отказаться, сэкономив 50 000 р.

ЗРИТЕЛИ ПРОТИВ ЗНАТОКОВ

RENAULT KAPTUR 1.3 CVT
ЦЕНА: 1 515 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

ПОДВОДИМ ИТОГИ ДЛИТЕЛЬНОГО ТЕСТА ОБНОВЛЕННОГО RENAULT KAPTUR И ВЫЯСНЯЕМ, ЧЕГО НЕ ХВАТАЕТ В ЭТОМ КРОССОВЕРЕ ЕГО ВЛАДЕЛЬЦАМ

▢ МАКСИМ ФЕДОРОВ ▢ ФОТО АВТОРА И СТАНИСЛАВА ШУСТИЦКОГО

ДВА МЕСЯЦА, КОТОРЫЕ Renault Kaptur провел в нашей редакции, выдались для него весьма насыщенными. За это время он успел дважды прокатиться от Москвы до Питера и обратно, а также поучаствовать в сравнении со Skoda Karoq, где неплохо выступил на фоне куда более дорогого конкурента. Сделанный по итогам сравнения видеообзор вызвал оживленную полемику на нашем YouTube-канале, и именно там я узнал, чего же не хватает в «Каптюре» его владельцам. Ну а поскольку я тоже побывал в шкуре каптюровода, то, взяв за основу комментарии с видео, решил в роли «знатока» заочно подискутировать с нашим зрителем на тему желаемых апгрейдов: с некоторыми из них я согласен, а с некоторыми нет.

Игорь Петелин:
Автомобиль — супер! Очень-очень нравятся подвеска, двигатель, коробка, полный привод, руль! Владею «Каптуром» 2020 один месяц, пробег 2800 км. Что бы я изменил в авто:

1. Срочно изменить педаль тормоза! Ее надо опустить (моя

1 К эргономике водительского места практически нет вопросов: после рестайлинга стало гораздо лучше. Но вот неудобную кнопку обогрева руля нужно перенести. 2 Светодиодные фары светят гораздо лучше галогенок.

стопа 42-го размера, педаль попадает мне на пальцы, а должна ложиться на основание пальцев стопы. Представьте дамочку в мокасинах с 35-й стопой — она убьется), и сделайте педаль по-американски широкой, под две ступни, т. е. ничего не надо придумывать, сделайте точную копию американской педали — отработанная «веками» эргономика!

— У меня тоже 42-й размер стопы, но вышеуказанных проблем я не заметил. Хотя, конечно, педальный узел спроектирован не идеально. Например, для моего высокого роста неудобно расположена площадка для отдыха левой ноги — я бы отодвинул ее подальше.

2. Светодиодные фары не греются и замерзают, покрываются инеем.

— К сожалению, конец осени выдался аномально теплым, и застать заморозки не удалось. Но что подобная проблема есть у светодиодных фар — подтверждаю. Увы, это проблема любой LED-оптики, а не только «Каптюра». И решить ее можно, только вручную очистив оптику пластиковым скребком и протерев ее концентрированной не-

замерзайкой (или любым другим спиртовым раствором).

3. Срочно нужны омывающие форсунки на фары!

— Форсунки омывателя обязательны для ксеноновых фар, а вот для светодиодных они, по стандартам, не требуются, поэтому производитель их и не ставит. Да и нужно ли это? Знаю примеры владельцев машин с такими форсунками, которые зимой вынимают предохранитель, чтобы отключить моторчик омывателя и не тратить незамерзайку на фары. К тому же польза от такого апгрейда невелика: въевшуюся дорожную грязь вперемешку с реагентами без протирки фары все равно не уберешь.

4. Свет от противотуманок очень слаб и плохо освещает зоны поворота, вперед его вообще не видно!

— Я включаю противотуманки только в туман и проблем здесь не заметил. При стандартной видимости или в темноте противотуманки использовать не рекомендую: они будут слепить других водителей.

5. Переместил бы кнопку обогрева руля на видное место на торпедо, ночью найти ее на ощупь, в движении, за рулем невозможно!

— Полностью поддерживаю. Только лучше перенести кнопку не на торпедо, а на руль.

6. Очень не хватает УЗД (ультразвуковых датчиков. —* Прим. ред.*) спереди, камера не всегда может помочь.

— Согласен. Но поставить передний парктроник можно и самому — это не проблема.

7. Вылет руля мал, надо добавить еще 3–4 см.

— Все индивидуально — мне с ростом 186 см регулировки вылета хватило.

8. Сиденье водителя опустить на пару см (мой рост 166 см и мне слишком высоко). Не понято, как сидят рослые люди.

— Сидят отлично! Кроссоверы ценю именно за высокую посадку и, как следствие, прекрасный обзор с места водителя. Сидеть на полу — это в легковушки.

9. Подлокотник сделать подлокотником, а не крышкой ящика.

— Раньше так и было, а теперь под подлокотником появился небольшой, но бокс. Пусть уж останется так.

10. Фиксатор промежуточного положения открытой двери очень слабый. Дверь слишком легко открывается полностью.

— Не заметил. Вот в Lada Vesta фиксатор действительно слабый, а здесь все не так плохо.

11. Геометрию зеркал надо перевернуть сверху вниз.

— Возможно, так действительно будет лучше, но и сейчас зеркала неплохо справляются со своей задачей.

1 С турбомотором и усилителем руля от «Арканы» у «Каптюра» открылось второе дыхание: машина стала динамичнее и острее в управлении. 2 Встроенная в медиацентр система Яндекс.Авто показала свою полную недееспособность – проще пользоваться навигацией в самом смартфоне.

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ	
Пробег автомобиля за время теста, км	3600
Средний расход топлива, л/100 км	9,5
Периодичность техобслуживания, км/мес.	15 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	12 500 / 13 200
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	5155
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	31 900
Транспортный налог, ₽/год	5250
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	7,2

12. «Зашумить» колеса.

— Если имелась в виду шумоизоляция колесных арок, то да, ее надо улучшить. Как, впрочем, и шумоизоляцию всего кузова.

13. Сделать более понятную шкалу уровня бензина — не понятно, сколько бензина осталось, сколько надо залить в бак!

— Заливайте полный бак, и не будет проблем. Ну а если по делу, то уровень шкалы запаса топлива в «Каптюре» действительно падает нелинейно — сначала медленно, а где-то с половины бака гораздо быстрее. Но лично я к этому быстро привык.

14. Звук из динамика навигации очень тихий — нужна регулировка его громкости.

— Я вообще не пользовался штатной навигацией, так как связка смартфон плюс Яндекс.Навигатор гораздо удобнее. Причем медиацентр «Каптюра» может работать с Яндекс.Авто и показывать навигацию со смартфона на своем экране, но по факту это приложение постоянно глючит и вылетает, поэтому пользоваться им невозможно.

Ну и напоследок, уже от себя, я бы хотел похвалить создателей «Каптюра» за энергоемкую подвеску, большой дорожный просвет, дистанционный пуск двигателя, отличную аудиосистему Bose, а также наличие бесключевого доступа с автоматической блокировкой/разблокировкой дверей — за это модель и ценят ее владельцы. Ну и отдельно снимаю шляпу за попытку уйти в ходе рестайлинга от неудачных бюджетных решений, улучшить качество отделки и оснащения, а также добавить модели драйва. Получилось. И факт, что этот кроссовер почти на равных бился со Skoda Karoq — наглядное тому подтверждение.

3 Благодаря большому дорожному просвету и коротким свесам по геометрической проходимости «Каптюр» легко утрет нос конкурентам.

И ПРИШЕЛ KAROQ...

SKODA KAROQ 1.4 TSI AT **ЦЕНА:** ОТ 1 453 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

ЭТОТ СИМПАТЯГА ЯВНО К НАМ НЕ ТОРОПИЛСЯ. ЧЕХИ МУЧИТЕЛЬНО ДОЛГО СОГЛАСОВЫВАЛИ ПРОИЗВОДСТВО В РОССИИ, ВАРИАНТЫ КОМПЛЕКТАЦИЙ, А ПОТОМ ГРЯНУЛА ПАНДЕМИЯ... В ИТОГЕ ПОЛУЧИТЬ РОССИЙСКИЙ KAROQ НА ПОЛНОЦЕННЫЙ ТЕСТ МНЕ УДАЛОСЬ ЛИШЬ СПУСТЯ ТРИ ГОДА ПОСЛЕ ЕГО МИРОВОГО ДЕБЮТА. СТОИЛО ЛИ ЖДАТЬ ОБЕЩАННОГО ТАК ДОЛГО?

▢ ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ ▢ ФОТО АЛИНЫ ЗОРИНОЙ

1 Интерьер предельно консервативен, но удобнее нет ни у кого из конкурентов.
2 Шикарные кресла с обивкой из алькантары – опция, но они стоят своих денег.
3 Экран маловат, но свои функции выполняет отлично.

СПУСТЯ ПОЛТОРА МЕСЯЦА ежедневного и весьма вдумчивого использования могу сказать однозначно: стоило. За рулем этой машины в моей голове постоянно кружилась мысль, что в «Кароке» есть почти все, что мне нужно. Для полного счастья не хватало лишь полного привода.

У нас в стране к кроссоверам с «недоприводом» относятся скептически. Окей, для таких требовательных есть версия 4x4. Мне она не досталась просто потому, что хотелось рвануть в отпуск в августе, а полноприводные модификации в пресс-парк завезли только в середине октября. Так что заранее предупреждаю: это — не последняя эксплуатация «Карока». Я ни в коем случае не упущу возможности снова влезть в шкуру владельца этого аппарата еще на месяц-другой. Ибо автомобиль не просто устраивает по всем параметрам — он по-настоящему запал в душу.

К этому тесту я шел поступательно. Года два назад в Финляндии, на снежном треке близ Рованиеми, мучал электронику еще совсем свежего и экзотического тогда для россиян «Карока», отрабатывая приемы вождения по льду. В прошлом сентябре, еще до сами-понимаете-чего, я договорился с французским пресс-офисом Skoda о тесте самой «упакованной» версии Karoq — Sportline 4x4 со 190-сильным 2-литровым TSi и 8-ступенчатой DSG. То был очень нарядный экземпляр: красный цвет, салон из алькантары, «полный фарш» со стеклянной крышей и шикарные 19-дюймовые диски. И, собственно, еще тогда я резюмировал свой материал примерно так: ждем не зря, но поскорей бы уже.

Тестовый Karoq российской спецификации и сборки оказался несколько скромнее: мотор на 150 сил, традиционная приборная панель, маленький экран мультимедии… Но алькантара на месте. Светодиодные фары? Вот они. Да, это всё опции. Куча фирменных «фишек» из серии Simply Clever тоже присутствуют: мусорный отсек в кармане двери, плечики для пиджака на водительском кресле, удобный фиксатор планшета на пассажирском, сеточки-крючочки в багажнике… Кому это может не понравиться? Вот и я о том же: хитрые чехи знают, как нас задобрить. И, сами того не подозревая, «добили» меня цветом, выдав зеленый кроссовер. Они явно что-то обо мне знают…

Тем, кто ждал полноприводные машины, есть над чем поломать

голову: при одинаковых 150-сильных моторах на переднеприводную версию ставят гидромеханический 8-ступенчатый автомат, а для 4x4 предусмотрен «мокрый» 6-скоростной преселектив DSG. Тут все «диванные эксперты» ринутся доказывать, что DSG ломучая, что не любит пробки… Да, у первых итераций DSG были недоработки, но современные агрегаты давно уже делают с хорошим запасом прочности. Так что выбор 8-скоростного автомата для некоторых модификаций — исключительно реверанс «Шкоды» в сторону наших консерваторов.

За шесть недель, пока Karoq возил меня, жену и тещу по центральным и южным краям нашей необъятной Родины, я ни разу не заострил внимание на работе 8-ступенчатого автомата, ибо настроен он практически идеально. Нет задержек, под педалью всегда есть запас тяги даже на нагруженной машине, обгоны на трассе даются легко. Попытки экспериментировать с октановым числом горючего картину практически не меняли: от 100-го бензина звук мотора явно другой — появились визгливые мотоциклетные нотки, но прибавки в тяге я не отметил. На 95-м мотор работал мягче, тише, то есть смысла переплачивать нет. Момента в 250 Нм хватает во всех режимах, но, если под колесами скользко, при любой передозировке тяги незамедлительно следует пробуксовка. В спортивном режиме — даже при переключении со 2-й на 3-ю передачу. Да, полный привод и здесь был бы приятнее…

Управляемость настолько хрестоматийная, что трудно зацепиться: Karoq проходит повороты как надо. Как это, спросите вы? Чтобы машина стояла на траектории, а на руле был четко понятен градус поворота колес. Так и происходит. И неровности, подлец, отрабатывает, и пассажиров от них изолирует.

И вот мы подошли к самой трудной части текста: к описанию салона. Коллеги не дали бы соврать: писать про интерьеры любой машины от концерна VW, и о «Шкоде» в том числе, трудно просто потому, что они давно вышли на недостижимый для конкурентов уровень эргономики и качества отделки. Karoq в этом плане — о, ужас! — типичен. Ну нет в нем серьезных огрехов! И собрано все хорошо, и выглядит строго и солидно, явно дороже, чем есть, и пользоваться всем этим хозяйством удобно. Ну, может быть, поначалу блок с подстаканниками показался мелковат, однако две термокружки встали как влитые. А в мелкое круглое углубление отлично вписался нагревательный девайс, без которого я не выхожу из дома, но по закону рассказывать не имею права. И к мелкому дисплею в центре «торпедо» придраться надо бы, да не получается: отклики на нажатия молниеносные, экран яркий и очень контрастный. Акустика играет бодро, бас и объем присутствуют.

Объем багажника заявлен в 500 литров, и это очень похоже на правду. Полная отпускная экипировка на трех отдыхающих

1 Белые цифры на сером фоне – не самое удачное решение.
2 3 Вешалка или держатель для планшета – опции из фирменной серии Simply Clever.
4 В распоряжении задних пассажиров – подлокотник с подстаканниками.

плюс три запасные подушки, два одеяла и переноска для кота влезли под шторку, и еще осталось место. И не могу не отметить: даже с такой нагрузкой 1,4-литровый мотор разгонял машину абсолютно адекватно. Ну и расход топлива на трассе (в режиме 100–130 км/ч) порадовал: около 6 литров на 100 км. В городе — ожидаемо больше, но, опять же, вполне разумно — 8,1.

Помните анекдот про войну, в котором в лесу то немцы атаковали, то наши партизаны рвались в бой, а потом пришел лесник и всех разогнал?

Не удивлюсь, если Karoq станет на нашем рынке кроссоверов таким лесником: на месте «корейцев» я бы как минимум насторожился. Внимание, спойлер! На момент сдачи этого номера журнала в печать я уже месяц как катаюсь на прямом конкуренте «Карока» из КНР. Да, «корейцам» пора паниковать…

Чехи опять сделали практически идеальный кроссовер. Удобный, шустрый, экономичный и оправдывающий каждый рубль из тех, что за него просят. Но, как бы хорош ни был Karoq с автоматом, полный привод крайне желателен даже летом, хотя бы чтобы не буксовать на старте, если идет дождь. ▢

5 В багажнике – докатка. Лучше, чем ремкомплект, но хуже, чем нормальная запаска.
6 7 Все элементы багажника использованы с толком.

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ	
Пробег автомобиля за время теста, км	6000
Средний расход топлива, л/100 км	6
Периодичность техобслуживания, км/мес.	15 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	13 435 / 21 019
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	6200
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	42 000
Транспортный налог, ₽/год	5250
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	6,2

ПОЛЕТ ШМЕЛЯ

MV AGUSTA BRUTALE 800 ЦЕНА: ОТ 1 371 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.

МОТОЦИКЛЫ ИТАЛЬЯНСКОГО БРЕНДА MV AGUSTA ВСЕГДА ВЫДЕЛЯЮТСЯ, ДАЖЕ СРЕДИ СОПЛЕМЕННИКОВ, КАК МИНИМУМ НЕПОВТОРИМОЙ РАДИКАЛЬНОЙ ВНЕШНОСТЬЮ. ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ В НИХ ЗАЧАСТУЮ ТОЖЕ ОРИГИНАЛЬНЫЕ, ХОТЬ И УСТУПАЮТ ПО СТЕПЕНИ «ИНТЕНСИВНОСТИ» ДИЗАЙНУ. И КАЖДАЯ МОДЕЛЬ, ЧТО НАЗЫВАЕТСЯ, С ХАРАКТЕРОМ. ДА ЕЩЕ КАКИМ!

ЕГОР ТИМОФЕЕВ ▢ ФОТО НИКИТЫ КОЛОБАНОВА

НЕ МОГУ ОБЪЯСНИТЬ ПОЧЕМУ, но при первом же взгляде на MV Agusta Brutale 800 я увидел в нем шмеля. Ну похож же, согласитесь?! Такой мощный, широкогрудый «вжжжух». Да и по ощущениям от езды он скорее низко летает, чем быстро катит: при массе мотоцикла 175 кг мощности рядного трехцилиндрового двигателя в 110 л. с. (83 Нм) на это хватает.

Brutale — один из тех мотоциклов, на которых надо ездить быстро и по извилистым дорогам, тогда это чистый кайф и адреналин. Все в нем сделано именно для такого времяпрепровождения: широкий руль, почти спортбайкерская посадка с руками водителя где-то над передним колесом, премиальная подвеска Marzocchi + Sachs, двухсторонний квикшифтер… Стоит немного подать руль в сторону поворота, как Brutale уже четко и предсказуемо рисует ту траекторию, которую я задумал. Иногда кажется, что я еще и додумать не успел, а мотоцикл уже начал делать!

Про динамику и говорить не буду — и так понятно, что ее «за глаза». А на дыбы аппарат встает уверенно вплоть до третьей передачи. В городе на более высокую переключаться не приходится —

рядная 800-кубовая «тройка» Brutale эффективна именно на высоких оборотах. Остальные передачи — для трассы. Но надо учитывать одну важную деталь: геометрия мотоцикла такова, что быстро замедлиться со скорости выше 130–140 км/ч не получится, а получится «стоппи» со всеми вытекающими.

Кроме того, Brutale поразительно продуваемый, то есть на водителя дует отовсюду и сильно. Для езды в жару — супер.

БЫСТРО, КРАСИВО, ДОРОГО – С MV AGUSTA BRUTALE ВЫ ПОЛУЧИТЕ 3 В 1.

MV AGUSTA BRUTALE 800

Габариты (длина/ширина/высота по седлу): 2045/875/830 мм
База 1400 мм
Объем топливного бака 16,5 л
Двигатель 798 см^3, 3-цилиндр. рядный, жидкостное охлаждение, 110/11 500 л. с./мин$^{-1}$, 83/7600 Нм/мин$^{-1}$
Трансмиссия 6МКП, цепной привод
Подвеска (передняя/задняя) полностью регулируемая, вилка перевернутого типа Marzocchi диаметром 43 мм, ход 125 мм / моноамортизатор SACHS, ход 124 мм
Тормоз (передний/задний) диска 320 мм / 1 диск 220 мм
Сухая масса 175 кг
Технологии «угловая» АБС, 9-уровневый трекшн-контроль, система Ride-by-Wire, wheelie control, двухсторонний квикшифтер

В другую погоду — сами понимаете… В любом случае, после 130 км/ч начинает конкретно давить потоком воздуха в грудь и голову, а то и сдувать. Некомфортно, в общем. Да и жесткие подвески и сиденье не располагают к длительным поездкам. И по прямой ездить на этом мотоцикле просто неинтересно.

Город для Brutale тоже не лучшее место — трафик, пробки, светофоры, «лежачие полицейские»: на низких оборотах и скоростях мотор вибрирует, а за ним начинает дергаться и водитель — от неудобной напряженной позы и пинков под зад. Высокий центр тяжести также не облегчает управление в стесненных условиях.

Находятся и другие недостатки: электроника иногда глючит, клавиши перестают нажиматься с первого раза, навигация по бортовому меню слишком мудреная: ну да, итальянское — не синоним качества. Но любим мы их мотоциклы не за это! А за несовершенства, которые дорогого стоят. В прямом и переносном смысле. ▢

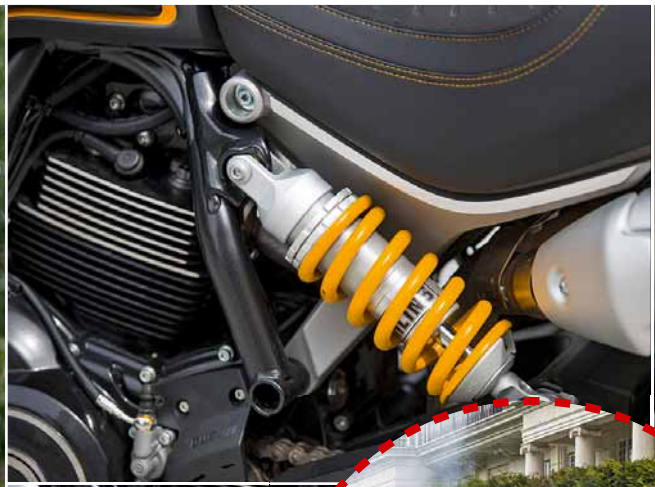
DUCATI SCRAMBLER 1100 Sport — самый мощный и «накачанный» в семействе итальянских скремблеров. Традиционный для Ducati L-образный двухцилиндровый двигатель с десмодромной системой газораспределения, объемом 1079 см³, с воздушным охлаждением снабжен трекшн-контролем и тремя режимами движения: Active, Journey и City. Мотор выдает мощность 86 л. с. и 88 Нм крутящего момента — на 14 «лошадей» меньше, чем базовая версия этого агрегата, которую ставили на Ducati Monster 1100. Тяга на низах и в середине неплохая, но верхов и вообще мощности мотору, определенно, не хватает.

«Оправданием» же названия Sport служат полностью регулируемая перевернутая вилка Ohlins диаметром 48 мм, которая сразу дает +100500 к управляемости, и задний амортизатор того же производителя, который обеспечивает дополнительный комфорт и стабильность мотоцикла. И из-за этой однозначно спортивной подвески

ОСОБЫЙ СЛУЧАЙ

DUCATI SCRAMBLER 1100 SPORT
ЦЕНА: ОТ 1 328 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.

СЕМЕЙСТВО МОТОЦИКЛОВ DUCATI SCRAMBLER БЫЛО ПОКАЗАНО НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД В КАЧЕСТВЕ ОЧЕРЕДНОГО РЕВЕРАНСА В СТОРОНУ РЕТРОСТИЛЯ, ТРАДИЦИЙ, ИСТОРИИ ПОБЕД И ВСЕГО ТАКОГО. ОНО ДЕЛИТСЯ НА ДВЕ ВЕТВИ МОДЕЛЕЙ: С 800-КУБОВЫМ И 1100-КУБОВЫМ МОТОРОМ. У МЕНЯ НА ТЕСТЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ САМОЙ МОЩНОЙ ИЗ НИХ ▢ ЕГОР ТИМОФЕЕВ ▢ ФОТО ЕЛЕНЫ САФОНОВОЙ



нехватка мощности ощущается еще острее.

Наверно, для Италии с ее серпантинами и прочими извилистыми дорожками и других теплых стран с похожим рельефом такое соотношение подвески и мощности вполне оправданно: сильно быстро и резко там не поездишь, а четкая рулежка и надежность в поворотах очень важны. По песочку на пляже еще погонять весело. Но для большей части нашей страны концепция этого мотоцикла не очень подходит: для езды по городу не нужна такая спортивная подвеска, а для трассы хотелось бы больше мощности и комфорта.

Еще одно разочарование — водо- и грязезащита. Вернее, их отсутствие. Более «грязного» мотоцикла я давно не встречал: вода и грязь из-под обоих колес в непогоду летят прямиком в грудь, лицо, затылок и спину и скапливаются на седле, благо не скользком. Явно не для нашего климата итальянцы его делали.

Ducati Scrambler 1100 Sport совершенно дорожный мотоцикл и не очень подходит для путешествий: седло мягкое, да, но ветрозащиты почти никакой, и 15 л бензина в баке хватит на 200–250 км, потому что аппарат провоцирует раскручивать мотор на полную.

Получается, это такой кабриолет от мотоциклов: аппарат для особых случаев, особого настроения, далеко не единственное транспортное средство в гараже. Зато в эти нечастые вылазки недостатки, вернее, неподходящесть Ducati Scrambler 1100 Sport к нашим реалиям, не успеют проявить себя. И останется чистое удовольствие от необычного бодрящего мотоцикла. ▢

ОДИН ИЗ ТЕХ СЛУЧАЕВ, КОГДА МОТОЦИКЛ СОЗДАН ПОД ЧЕТКО ОПРЕДЕЛЕННЫЕ УСЛОВИЯ.

DUCATI SCRAMBLER 1100 SPORT

Габариты	(длина/ширина/высота по седлу) 2190/920/810 мм
База	1514 мм
Объем топливного бака	15 л
Двигатель	1079 см³, L-Twin, десмодромная система газораспределения, два клапана на цилиндр, воздушное охлаждение, 86 л. с., 88 Нм
Трансмиссия	6МКП, цепной привод
Подвеска	(передняя/задняя) полностью регулируемая перевернутая вилка Ohlins диаметром 48 мм / амортизатор с регулировками
Тормоз	(передний/задний) 2 диска 320 мм / 1 диск 245 мм
Снаряженная масса	206 кг
Технологии	3 режима работы двигателя, cornering ABS, трекшн-контроль, система Ride-by-Wire, светодиодное освещение

ПОМНИТЬ О КОРНЯХ

ACPS Automotive завершила переход на бренд ORIS, и теперь тягово-сцепные устройства компании будут производиться только под этой торговой маркой. Возвращение бренда ORIS, история которого берет свое начало в 1955 году, демонстрирует преемственность традиций и единообразие стандартов качества выпускаемой продукции для всех производственных площадок компании: ORIS в Германии, Autoflex в Венгрии и совместного предприятия «Автофлекс-КНОТТ» в России.

Ранее Automotive Carrier and Protection Systems (ACPS) входила в структуру корпорации BOSAL, и фаркопы этой торговой марки были широко известны на российском рынке. В 2018 году корпорация BOSAL выделила подразделение ACPS в самостоятельную компанию, после чего ACPS Automotive отказалась от использования бренда BOSAL, так как в Европе эта марка ассоциируется, в первую очередь, с выхлопными системами. С 2018 по 2020 год фаркопы производства ACPS Automotive последовательно реализовывались под «транзитными» брендами BOSAL-ORIS и ORIS-BOSAL. С декабря 2020 года все транспортно-сцепные устройства компании будут производиться только под брендом ORIS.

На сегодняшний день подразделение компании ACPS Automotive в России осуществляет поставки продукции на рынки стран СНГ и ЕС. Некоторые модели фаркопов ORIS, в первую очередь автоматические и съемные, будут поставляться на российский рынок из Венгрии. Производственная площадка в Германии, как и раньше, продолжит производство транспортно-сцепных устройств для поставок на конвейеры автопроизводителей.

РАСШИРЯЯ ВОЗМОЖНОСТИ

Компания BorgWarner представила новое решение Delphi Technologies, позволяющее СТО добавить в перечень выполняемых работ новый вид диагностических услуг. Этот инструмент дает возможность СТО обслуживать новые системы помощи водителю (ADAS), которые уже сегодня используются на большинстве транспортных средств, а их настройка становится неотъемлемой частью сервисных и ремонтных работ. Новая программа включает в себя простой в использовании модульный комплект, который работает с существующим диагностическим оборудованием серии DS. Базовыми являются основная опора, регулировочная планка с лазерами, крепление на обод, градуированные опоры и зеркала, а также ряд дополнительных аксессуаров, таких как панели для калибровки фронтальных камер популярных марок автомобилей.

Оборудование можно использовать в любом сервисном центре в режиме динамической калибровки или с мишенями и оборудованием от производителя транспортного средства. В комплекте есть простые в использовании пошаговые инструкции, которые встроены в программное обеспечение для быстрой и точной калибровки. Имея сегодня программное обеспечение для 284 моделей с калибровкой камер и 146 моделей с калибровкой радаров, а также охватывая 31 марку транспортных средств, компания Delphi Technologies и дальше будет расширять предложение в рамках программы разработки программного обеспечения.

ТЕПЕРЬ И В РОССИИ

На предприятии ООО «Тотал Восток» в Калужской области стартовало производство моторных масел Nissan MOTOR OIL, созданных с участием инженеров японского бренда. Total почти 10 лет является эксклюзивным партнером Nissan в Европе по смазочным материалам, поставляя полный ассортимент оригинальной продукции, в номенклатуре которой моторные масла, масла для механических коробок переключения передач и дифференциалов, жидкости для АКП и вариаторов, тормозные и охлаждающие жидкости. Что касается завода ООО «Тотал Восток», то здесь будут выпускаться моторные масла трех марок: Nissan MOTOR OIL ST 5W40 A3/B4, Nissan MOTOR OIL ST 5W30 A5/B5 и Nissan MOTOR OIL SB 10W40 A3/B4.

Помимо удовлетворения внутренних потребностей в России экспорт линейки Nissan MOTOR OIL с завода в Калужской области планируется в Казахстан и Белоруссию. Исходя из спроса на этих рынках, Total планирует выпускать 3000 тонн продукта в первый год. Стоит отметить, что с лета этого года все оригинальные моторные масла Nissan выпускаются в обновленном дизайне с QR-кодом для дополнительной защиты от подделок.

НАДЕЖНЫЕ И ЭКОЛОГИЧНЫЕ

Компания ZF Aftermarket расширила ассортимент двухкомпонентных тормозных дисков TRW, который пополнился продуктами для моделей Mercedes-Benz C- и E-класса. Кроме того, до середины 2021 года появятся предложения для моделей S-класса и GLC. Составная конструкция тормозного диска представляет собой стальную верхнюю часть, которая скреплена с фрикционным кольцом из серого чугуна. Благодаря этому решению тормозной диск не деформируется при нагреве, вызываемом торможением. Новая разработка призвана повысить как уровень безопасности, так и срок службы изделия. Тормозные диски TRW, предлагаемые ZF Aftermarket для рынка запасных частей, не только соответствуют всем стандартам качества автопроизводителя, но и обладают улучшенными антикоррозийными свойствами.

Снижение веса двухкомпонентного тормозного диска (по сравнению с монолитным диском) уменьшает неподрессоренную массу автомобиля, что снижает уровень шумов и вибраций и делает поездку более комфортной. Кроме того, снижение общего веса автомобиля уменьшает потребление топлива и сокращает выброс вредных газов в атмосферу.

ДЛЯ БЫСТРЫХ РЕШЕНИЙ

DENSO и ее дочерняя компания NSITEXE создали первый в мире серийный процессор потока данных, способный качественно ускорить процесс обработки информации, поступающей в компьютер автомобиля. В новом процессоре DR1000C применяется архитектура, способная достичь высокой скорости вычисления. DR1000C работает не сам по себе, а управляется традиционным процессором, задающим программу вычислений. Для обработки большого потока данных, например, информации от бортовых радаров и сонаров, задействуется именно процессор потока данных, в то время как основной процессор лишь использует готовые результаты этих вычислений для управления системами автомобиля.

Новое решение позволит вывести процесс автоматического управления автомобилем на качественно иной уровень. Например, можно использовать не только информацию от систем самого автомобиля, но и данные с радаров других машин, а также объектов инфраструктуры. Инженеры DENSO полагают, что благодаря этой инновации индустрия сделает большой шаг навстречу автопилотному автомобилю, не уступающему человеку в скорости принятия решений и их качестве – процессор потока данных DR1000C компании DENSO, связанный с традиционным бортовым компьютером, позволит приблизить быстродействие системы и объем обрабатываемой ею информации к возможностям человеческого мозга.

«ЧЕРНУЮ СЕРИЮ» ОБУЛИ В MICHELIN

Компания «Мишлен» стала эксклюзивным поставщиком шин для самого мощного серийного автомобиля из когда-либо выпускавшихся немецким производителем – Mercedes-AMG GT Black Series с двигателем в 730 л. с. В рамках сотрудничества были разработаны две версии шин: первая, MICHELIN Pilot Sport Cup 2 R – MO1A с мягкой резиновой смесью – в качестве первичной комплектации как для дорог общего пользования, так и для использования на треке. Вторая версия, MICHELIN Pilot Sport Cup 2 R – MO2 с жестким компаундом, предназначена исключительно для гоночной трассы и доступна в качестве модификации в центрах AMG. Обе версии шины MICHELIN Pilot Sport Cup 2 R для Mercedes-AMG GT Black Series отличаются особыми элементами дизайна и стилизованными, легко узнаваемыми боковинами. На боковинах MICHELIN Pilot Sport Cup 2 R – MO1A размещен эксклюзивный рисунок, подчеркивающий силуэт AMG GT Black Series. В дизайне используется технология Premium Touch – фирменный клетчатый орнамент MICHELIN, завершающий образ автомобиля. Версия MO2 получила официальный цветной логотип Michelin Motorsport, передающий дух гоночной трассы. Размерность шин: 285/35ZR20 (передние), 335/30ZR20 (задние).

С ЮБИЛЕЕМ, «ВЕБАСТО»!

«Вебасто Рус», российской «дочке» немецкой компании «Webasto», исполнилось 20 лет.

За прошедшие два десятилетия оборот «Вебасто Рус» вырос почти в 15 раз и сегодня превышает 2,5 миллиардов рублей. Компания открыла филиалы в Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Екатеринбурге и Новосибирске, «Вебасто Рус» представляют более 50 региональных дилеров и почти 1000 установочных центров. Сегодня компания работает с большинством крупнейших автопроизводителей России, в частности, ведущими автобусными заводами (ЛиАЗ, ПАЗ, НефАЗ), заводами ГАЗ, КАМАЗ, ЧТЗ, производителями спецтехники и надстроек, а также судостроителями. Прямые контракты связывают «Вебасто Рус» с дистрибьюторами иностранных автомобильных брендов, как легковой, так и коммерческой техники.

Специалисты «Вебасто Рус» осуществляют интеграцию аппаратуры Webasto в конструкции транспортных средств всех типов. В новом центральном офисе в подмосковной Лобне, куда компания переехала в 2017 году, отведены значительные площади как под проведение испытаний, так и под доукомплектование отопителей и кондиционеров исходя из требований крупных клиентов. Стоит напомнить, что всё отопительное оборудование Webasto изготавливается на заводе в Германии, крупнейшем производстве отопительных систем в мире.

«ЛАМБО» ВЫБИРАЕТ BRIDGESTONE

Компания Lamborghini свою новую модель Huracan STO, выпуск которой запланирован на 2021 год, оснастит специально разработанными для нее шинами Bridgestone Potenza. Отличительными чертами новой шины, при проектировании которой активно использовались методы виртуальной разработки, стали асимметричный дизайн протектора, повышающий уровень ответной реакции на рулевое управление, а также конструкция зоны протектора, позволяющая равномерно распределять давление в пятне контакта при прохождении поворотов. Эти функциональные компоненты в сочетании с новой резиновой смесью протектора, повышающей сцепление с дорожным покрытием, помогут в полной мере почувствовать спортивный характер Huracan STO. Кроме специально разработанных дорожных шин Potenza, Bridgestone будет также предоставлять версию шины, ориентированную для использования на гоночном треке. Причем модель, в которой использованы новейшие технологии, применяемые в автоспорте, омологирована и для дорог общего пользования.

E-GMP. ЗАВТРА НАЧИНАЕТСЯ СЕГОДНЯ

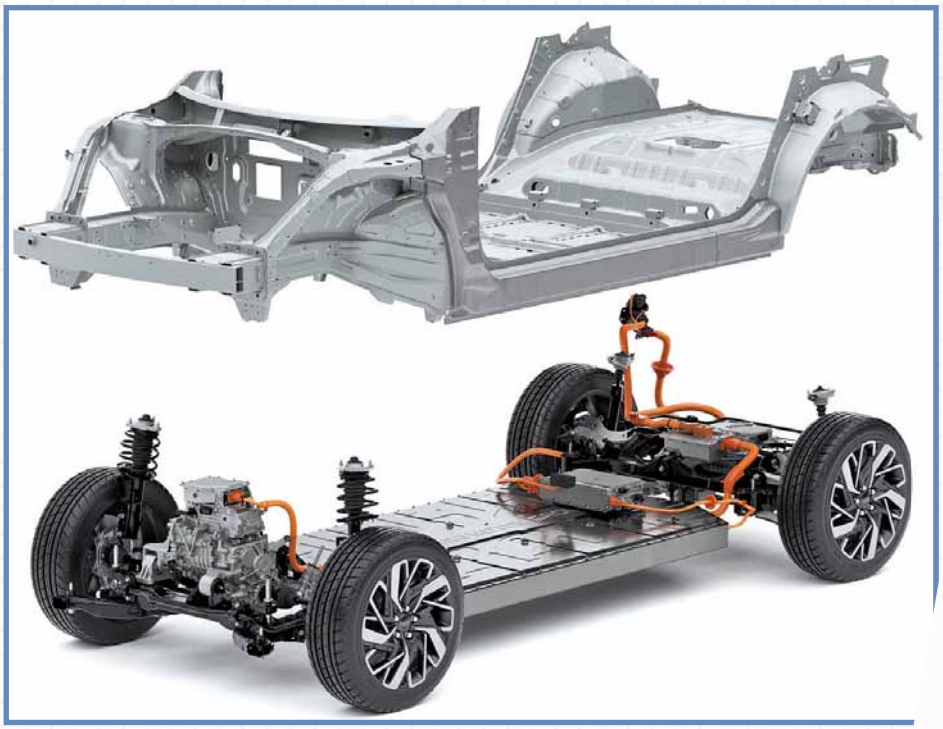
В НАЧАЛЕ ДЕКАБРЯ HYUNDAI MOTOR GROUP ПРЕДСТАВИЛА ГЛОБАЛЬНУЮ МОДУЛЬНУЮ ПЛАТФОРМУ E-GMP ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ, ОБОЗНАЧИВШУЮ ПРИОРИТЕТЫ ГРУППЫ НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ. В ПЛАНАХ ВЫВОД НА РЫНОК 23 МОДЕЛЕЙ АККУМУЛЯТОРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ОДИННАДЦАТЬ ИЗ КОТОРЫХ АБСОЛЮТНО НОВЫЕ, А К 2025 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ПРОДАТЬ 1 МЛН ТАКИХ АВТОМОБИЛЕЙ ПО ВСЕМУ МИРУ. БОЛЕЕ ТОГО, УЖЕ СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА НА БАЗЕ E-GMP БУДУТ СОЗДАВАТЬСЯ НОВЫЕ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ, ВКЛЮЧАЯ КРОССОВЕР IONIQ 5 И ПЕРВЫЙ АККУМУЛЯТОРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ KIA

▫ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▫ ИЛЛЮСТРАЦИИ HYUNDAI MOTOR GROUP

ГИБКОСТЬ ВО ВСЕМ

Electric-Global Modular Platform существенно отличается от тех решений, которые инженеры Hyundai Motor Group применяли для автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. Собственно говоря, особенности новой платформы обозначены в ее названии: «глобальная», то есть максимально стандартизированная, и «модульная», значит, дающая возможность варьировать, причем в широких пределах. Это относится как к процессу разработки, так и к стадии производства. E-GMP можно без труда трансформировать под любой сегмент электромобилей: от седана до внедорожника. Для этого достаточно лишь подогнать изменяемые зоны внутри колесной базы под тип проектируемого автомобиля. При этом передний и задний свесы остаются максимально короткими. В то же время большое внимание было уделено уровню безопасности. В случае с электромобилями этот аспект требует оригинальных решений: нужно защитить и пассажиров, и аккумулятор. Структурные элементы создавались с учетом оптимального распределения нагрузок и амортизации элементов в случае аварии. Аккумуляторный блок, расположенный под полом и надежно закрепленный, защищен рамой – здесь так же детально продумана схема распределения нагрузок при столкновении по энергопоглощающим зонам.

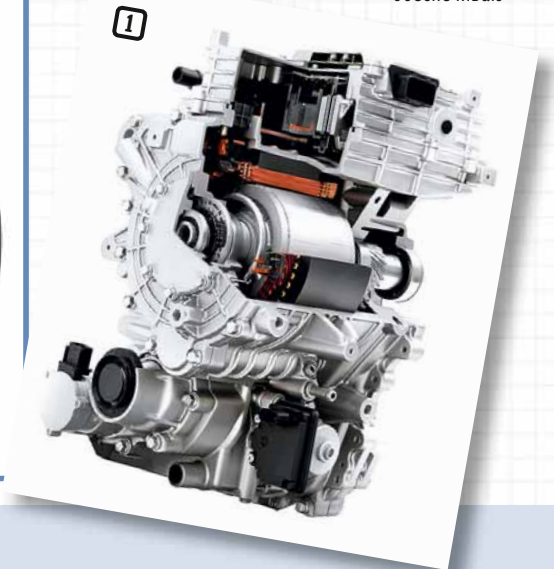
Полностью новая пакетная аккумуляторная секция E-GMP, имеющая оригинальную систему охлаждения и наивысшую удельную мощность из тех, что когда-либо предлагались Hyundai Motor Group, расположена под полом. В свою очередь, плоский пол не только обеспечивает более комфортное размещение пассажиров, но и предоставляет разработчикам большие возможности в области трансформации салона. Вариативность предполагает и сам аккумуляторный блок: в зависимости от типа автомобиля и предпочтения клиентов к запасу хода его емкость можно регулировать, добавляя или убирая стандартизированные секции.



ЧТО ВАЖНО ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ

Аккумуляторный блок высотой всего 130 мм расположен максимально низко, значит центр тяжести автомобиля оптимален, что улучшает и курсовую устойчивость, и управляемость. В конструкции шасси в передней части – стойки McPherson, а вот сзади – пятирычажная подвеска, обеспечиваю-

1



АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ, ПРЕДЛАГАЕМАЯ ДЛЯ E-GMP, МОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ ЗАПАС ХОДА БОЛЕЕ 500 КМ.

щая автомобилю хорошую маневренность. Еще одним стандартизированным элементом E-GMP стал единый узел IDA (Integrated Drive Axle), состоящий из колесного подшипника и привода, передающего крутящий момент от электромотора к колесу. В случае с электромобилем не менее важным, чем управляемость, для водителя является запас хода. Так вот, аккумуляторная батарея, предлагаемая для E-GMP, может обеспечить запас хода более 500 км. И еще. Автомобили, спроектированные и собранные на платформе E-GMP, будут предлагаться как в заднеприводном варианте, так и с полным приводом.

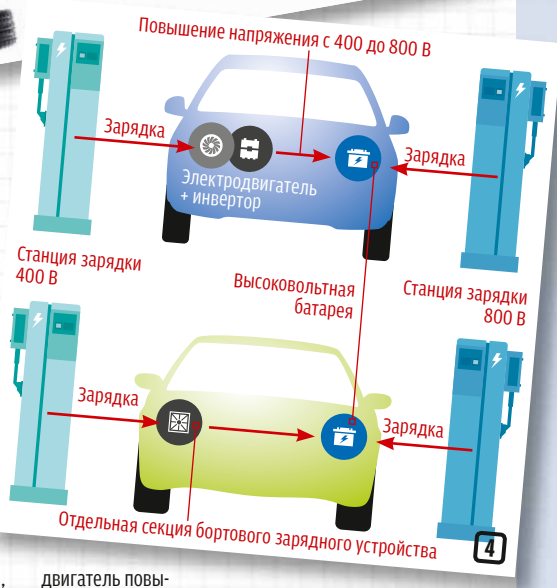
КОМПАКТНЫЕ И СИЛЬНЫЕ

Базовыми для платформы E-GMP являются заднее расположение двигателя и задний привод, но если потребуется полноприводный вариант, с этим проблем не будет – достаточно установить еще один электродвигатель в передней части конструкции. Причем для реализации полноприводного варианта не нужно прокладывать вдоль автомобиля туннель для карданного вала, исключая тем самым все преимущества ровного пола. Конструкция не требует механического соединения передней и задней осей – передачу крутящего момента на колеса передней оси обеспечивает разъединитель, установленный в трансмиссии переднего двигателя. При такой схеме полного привода всегда есть возможность оптимального выбора режимов 2WD или 4WD в зависимости от конкретных условий движения.

Задний двигатель расположен достаточно низко, а компоновка переднего силового агрегата такова, что он идеально помещается в небольшой зоне над передней осью. Но называть эти компоненты электродвигателями, наверное, не совсем верно. Это, скорее, силовые модули под названием Power Electric system (PE), состоящие из непосредственно двигателя, инвертора на базе карбид-кремниевых полупроводников, преобразующего постоянный ток в переменный, и трансмиссии. Сам электродвигатель очень компактный, но при этом его планка максимальных оборотов на 70 % выше, а эффективность торможения двигателем возросла на 30 %. Интересно решение, примененное в конструкции статора, где обмотка уложена в пазы сердечника под углом, напоминающим шпильки, что повысило коэффициент заполнения катушки по сравнению с обычной круговой намоткой. Изменена и система охлаждения – жидкость распыляется внутри мотора из интегрированного замедлителя.

ВСЕГДА ЗАРЯЖЕН

Одним из важнейших аспектов, связанных с электромобилями, является скорость зарядки их батарей. Не менее важно и наличие инфраструктуры, подходящей для системы зарядки конкретного автомобиля. По умолчанию E-GMP снабжена системой, рассчитанной на зарядку напряжением в 800 вольт, обеспечивающая мощность до 350 кВт. Станция сверхбыстрой зарядки способна «заправить» батарею на 80 % всего за 18 минут, а пяти минут подключения шнура хватит для того, чтобы проехать около 100 км. Столь мощные станции появились не так давно, и пока более популярны «заправки» с напряжением 400 вольт. В Hyundai Motor Group считают, что возможности клиента не должны зависеть от инфраструктуры, поэтому в E-GMP впервые в мире применена система, позволяющая зарядному устройству через тяговый двигатель повысить напряжение с 400 до 800 вольт и, таким образом, эффективно заряжать аккумулятор на станции быстрой зарядки с напряжением в 400 вольт. Но и это еще не все. Обычно от внешнего источника энергии заряжается аккумулятор, энергия которого используется исключительно для обеспечения ресурсов автомобиля. В случае с E-GMP автомобиль, в случае необходимости, сам может стать донором энергии, которую система Integrated Charging Control Unit (ICCU), управляемая функционалом Vehicle Charging Control Unit (VCCU), может направить или на работу бытовых электропотребителей, или зарядить другой автомобиль.



1 Передний силовой модуль объединяет инвертор, электродвигатель и трансмиссию.
2 Схема платформы E-GMP в полноприводной версии.
3 Модульные возможности платформы E-GMP.
4 Схема мультизарядки. Сверху – возможности зарядки E-GMP, снизу – «классическая» схема зарядки других компаний.

ВЫШЛИ В ЛИДЕРЫ

Бренды MAN и Neoplan показали рост в 232,4 % и заняли первое место среди европейских автобусных брендов в России. По данным агентства «Эвитос-Информ», количество регистраций автобусной техники в РФ с января по октябрь 2020 года увеличилось на 17,7 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. MAN занял лидирующие позиции в сегменте автобусов европейского производства. В компании успех связывают с большой работой по ранее заключенным контрактам и победам в недавних тендерах: с 92 единиц в прошлом году до 162 единиц, проданных с января по октябрь 2020 года. Рост популярности европейских автобусов в нашей стране связан с крупными корпоративными заказчиками, которые рассматривают в долгосрочной перспективе стоимость владения автопарком, ресурс автобусов и их остаточную стоимость. Благодаря этому удалось потеснить даже азиатские бренды, которые в прошлом году составляли серьезную конкуренцию. Напомним, что официальный импортер «МАН Трак энд Бас РУС» предлагает на нашем рынке городские, междугородние и туристические модели. Одна из последних новинок – междугородняя модель MAN Lion's Intercity в комплектации Advance. Стоит добавить, что лидирующие позиции бренды MAN и Neoplan заняли в Центральном, Северо-Западном, Приволжском и Сибирском федеральных округах.

СРАЗУ ТРИДЦАТЬ

Воронежская компания «Сан Агро», специализирующаяся на перевозках сельхозпродукции, приобрела 30 седельных тягачей Ford Trucks 1848T с колесной формулой 4x2. Грузовые автомобили, оборудованные 12-литровым двигателем Ecotorq мощностью 480 л. с. и 16-ступенчатой механической коробкой передач ZF 2530, будут использоваться для перевозки зерна в сцепке с полуприцепами-зерновозами в Центральном федеральном округе. Кстати, седельные тягачи стали первыми автомобилями Ford Trucks в парке компании «Сан Агро». Торжественная церемония вручения ключей от новых Ford Trucks 1848T состоялась в Подмосковье на территории дилерского центра «Турботракс», расположенного в городе Долгопрудный.

Автомобили для региональных перевозок Ford Trucks 1848T соответствуют экологическому классу Евро-5. Комплектация грузовиков предусматривает высокую кабину с двумя спальными местами, водительское кресло с обогревом и множеством регулировок, алюминиевые топливные баки суммарным объемом 600 л. На всю технику Ford Trucks действует двухлетняя гарантия без ограничений по пробегу.

ЮБИЛЕЙНЫЙ ВЫПУСК

В Набережных Челнах собран 25-тысячный Mercedes-Benz Actros. Юбилейным грузовиком стал Actros 1845 LS нового поколения. В скором времени этот седельный тягач пополнит автопарк крупного корпоративного клиента Mercedes-Benz Trucks в России.

Новое поколение грузовой техники с трехлучевой звездой на эмблеме было впервые представлено в стране в 2018 году. В том же году российский рынок познакомился с оригинальными разработками инженеров грузового подразделения Mercedes-Benz — полуавтономными системами вождения, системами помощи водителю, инновационным рабочим местом в кабине грузовика, системой камер MirrorCam.

Шасси для грузовиков Mercedes-Benz производят на заводе в Вёрте в Германии, далее машинокомплект отправляется на производственный завод Mercedes-Benz в Россию, в Набережные Челны. С 2020 года начато производство локальных кабин для грузовиков Mercedes-Benz на заводе по производству каркасов кабин, который был торжественно открыт в 2019-м. На данный момент с конвейера одного из самых современных заводов не только в России, но и в Европе, сошло более 1000 кабин российского производства, которые далее следуют на сборочный завод грузовой техники Mercedes-Benz. Всего за годы производства компании «ДК РУС» было собрано для российского рынка и продано более 35 000 единиц грузовой техники Mercedes-Benz и Fuso.

ВЫБОР КАМЧАТКИ

Новый бортовой автомобиль P380B4X4HZ серии XT с крано-манипуляторной установкой TADANO приступил к работе на судостроительном предприятии «Крона» в Петропавловске-Камчатском. Техника используется для обеспечения производственных процессов предприятия, перевозки металлоконструкций, материалов и комплектующих, других вспомогательных операций. Рекомендованный для выполнения этой транспортной задачи полноприводный автомобиль оснащен двигателем мощностью 380 л. с. и усиленным задним мостом с допустимой нагрузкой 15 тонн. Кабина CP17L оснащена автоматической системой управления климатом, автономным подогревателем мощностью 6 кВт, холодильником, эргономичной приборной панелью и сиденьями в стиле XT с обогревом, что делает работу водителя комфортной даже в самых суровых климатических условиях.

Тросовый кран-манипулятор TADANO TM-ZE555HS установлен за кабиной. Оборудование отличается увеличенной грузоподъемностью — до 5 тонн при минимальном вылете стрелы 2,5 м. Безопасность погрузочно-разгрузочных работ, в том числе на неровных площадках, обеспечивают задние опоры машины. Монтаж оборудования произведен нижегородской компанией «Чайка Сервис».

Модели Scania с КМУ на полноприводном шасси 4x4 отличаются высокой универсальностью, благодаря чему могут успешно использоваться на предприятиях в разных отраслях, включая промышленность, сельское хозяйство, сферу ЖКХ, строительство и другие.

МОЩНОСТЬ И КОМФОРТ

«Группа ГАЗ» поставила в Санкт-Петербург 100 автобусов большого класса ЛиАЗ-529265 вместимостью 111 пассажиров. Новая модификация 12-метровой машины оснащена двигателем ЯМЗ-536 мощностью 310 л. с., который ранее ставился только на сочлененные автобусы. Такое решение обеспечивает значительный запас мощности агрегатов при использовании большого количества электроники на борту и улучшает управляемость машины в сложных погодных условиях. Для комфорта пассажиров в ЛиАЗ-529265 установлены кондиционеры, мультимедийные экраны, USB-зарядки. Рабочее место водителя оснащено эргономичным сиденьем на пневмоподвеске с подлокотниками и регулируемым наклоном спинки. Автобусы комплектуются оборудованием подсчета пассажиров, видеонаблюдения, пожаротушения, ГЛОНАСС и тахографами. Низкий уровень пола, механическая аппарель и система книлинг облегчают посадку и высадку пассажиров с детскими колясками, пожилых людей, пассажиров с багажом, людей с ограниченными возможностями. Салон автобуса оснащен специальными местами для инвалидной коляски и собак-поводырей, кнопками связи с водителем. Просторная накопительная площадка и оборудование для бесконтактной оплаты проезда позволяют снизить риск заражения вирусными заболеваниями в автобусе.

МНОГО ЭЛЕКТРОБУСОВ

КАМАЗ завершил выполнение очередного, третьего по счету контракта на поставку в адрес ГУП «Мосгортранс» партии электробусов. Всего в рамках этого договора, заключенного в январе 2020 года, передано 200 электробусов КАМАЗ, при этом производитель будет отвечать за полную функциональность подвижного состава в течение 15 лет с момента поставки. Напомним, электробусы КАМАЗ поставляются в Москву с сентября 2018 года, при этом инженеры Научно-технического центра компании ведут постоянную работу по улучшению потребительских характеристик электробуса и уже внедрили ряд улучшений, направленных на повышение качества обслуживания и комфорта пассажиров. Столичные электробусы курсируют сегодня на 40 маршрутах в различных районах Москвы. С начала работы они перевезли свыше 55 млн пассажиров и прошли более 22 млн км по дорогам российского мегаполиса. Примечательно, что московский парк автобусов на электротяге является крупнейшим в Европе. Для сравнения: в Лондоне курсирует 300 электробусов, в Париже – 259, в Берлине – 200 и в Амстердаме – 164. Ожидается, что в следующем году в Москву поставят еще 400 электробусов. К концу 2023 года планируется увеличить парк электробусов до 2300 единиц, что составит треть парка наземного транспорта столицы.

ВЫХОД В ГОРОД

ГАЗ-C4ARD2 «ВАЛДАЙ NEXT»
ПОЛНАЯ МАССА: 6700 КГ **НАЧАЛО ПРОДАЖ:** 2021 Г.

ПОЛКУ КОММЕРЧЕСКИХ СРЕДНЕТОННАЖНЫХ ГРУЗОВИКОВ ПРИБЫЛО: «ГРУППА ГАЗ» РЕШИЛА ПОБОРОТЬСЯ С КОНКУРЕНТАМИ В СЕГМЕНТЕ РАЗВОЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ С НОВОЙ МОДЕЛЬЮ – «ВАЛДАЙ NEXT». ЕЕ ГЛАВНЫЙ КОЗЫРЬ – БЕСКАПОТНАЯ КОМПОНОВКА ▢ **МАКСИМ ПРИХОДЬКО** ▢ **ФОТО АВТОРА**

В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ГАММЕ завода много современных грузовиков, однако не все они подходят для эксплуатации в городских условиях. Главный козырь такой техники — маневренность и грузоподъемность. Нет, «Газель Next» по-прежнему является одним из главных коммерческих автомобилей страны, но его тяжелая версия может взять на борт лишь 2,6 тонны. Следующий вариант — «Газон Next». Здесь с тоннажем все нормально, полная масса — 8,7 тонны, но капотная компоновка несколько портит дело: кабина съедает полезную длину шасси. Выход — надо строить грузовик с кабиной над двигателем.

Традиционно горьковские машины были и есть капотной или полукапотной компоновки, за исключением «шишиги» ГАЗ-66. Тот бескапотник спроектировали исключительно для армейских задач, последний такой грузовик выпустили 22 года назад. Разрабатывать новую кабину аналогичного типа дело дорогое и хлопотное. Да и драгоценного времени уйдет много, а конкуренция на рынке в этом сегменте весьма серьезная. На заводе решили подойти к решению проблемы рационально, соединив имеющееся среднетоннажное шасси «Газон Next» с хорошо известным мотором от Cummins, а кабину купить готовую. Почти по такому же пути строился в начале двухтысячных годов «Валдай» первого поколения: рама — от ГАЗ-4301, «оперение» и кабина — от «Газели», плюс минский мотор Д-245.

Кабина — самая яркая деталь нового грузовика. Выбор Foton в качестве поставщика — результат длительных переговоров завода с целью сбалансировать

1 Кабина от Foton – сплав коммерции с дипломатией. Альянс выдают шильды на дверях – GAZ/Foton.

цену и качество. Так сказать, сплав коммерции с дипломатией. Пришлось в буквальном смысле стыковать кабину с газоновской рамой: у грузовика оригинальные кронштейны торсионной подвески. Иначе расположены крепления передних амортизаторов и стабилизатора, пришлось подружить китайскую электрику с проводкой шасси. Зато новый обитаемый модуль на 728 мм короче капотной версии и всю длину рамы можно использовать с пользой для дела: без увеличения колесной базы на машину монтируется стандартный 5-метровый фургон.

Новая кабина «накрывает» собой дизельный мотор Cummins. Он прежнего объема 2,8 л, не требует применения раствора AdBlue. Отдача — 148 л. с., но сделан он с большим крутящим моментом, чем у «Газели» полной массой 3,5 тонны. Для нового «Валдая» мотор выдает 360 Нм, а у стандартной полуторатонной «Газели» — 330 Нм. Задняя часть мотора прикрыта звукоизолирующей капсулой.

Возросший крутящий момент прежняя 5-ступенчатая коробка уже не «переварит», поэтому на грузовик поставили новый агрегат, 6-ступенчатый. Трансмиссия расчитана на крутящий момент 450 Нм.

Внутреннее убранство кабины — полная копия Foton, ничего специально придуманного для «Группы ГАЗ» нет. Альянс выдают лишь шильды на дверях — GAZ/Foton. В машине есть всё: начиная от бортового компьютера, кондиционера, двухдинового мультимедийного комбайна и заканчивая предпусковым подогревателем, круиз-контролем с управлением на руле и даже тахографом. Рулевая колонка регулируется по вылету и высоте. Зеркала обогреваемые, стекла — с электроподъемниками. Ключ для замка зажигания выкидной, он также подходит и для запирания кабины и 125-литрового, самого объемного в классе, бензобака. Пока кабину в сборе импортируют из Китая, со временем ее сборку планируют локализовать на заводе.

Рама, подвеска и мосты — газоновские и отчасти от «Валдая» первой генерации. От него новинка унаследовала малолистовые пакеты задних рессор с резинометаллическими сайлентблоками и колеса размерностью 17,5 дюймов. В результате погрузочная высота машины — 1160 мм. В заднем мосту установлены кромочные манжеты. Сам он с гипоидной главной передачей, передаточное число главной передачи — 6,6. Грузовик оборудован стабилизаторами поперечной устойчивости на передней и задней осях. Тормозная система пневматическая, Wabco, как у «Газон Next». Тормоза всех колес дисковые, есть система курсовой устойчивости, ABS и система помощи при старте в гору.

Одна из особенностей модели — потребитель получит товарный автомобиль. Самые распространенные кузовные надстройки будут монтироваться на заводе. В перспективе рассматривается производство эвакуаторов и самосвалов. Для таких версий в качестве опции в новой коробке будет предусмотрен люк для подключения КОМ.

В ходе знакомства с грузовиком удалось совершить тест-драйв на машине в исполнении с промтоварным фургоном длиной 4,7 м. Он вмещает 8 европаллет, а его полезный объем — 24,2 м^3. Учитывая, что в основе рама от 8-тонной машины, вероятность перегруза здесь стремится к нулю.

Первое, что сразу понравилось — завидная маневренность: всего 4 оборота руля. Очень выручает дополнительный сегмент зеркала, отражающий колесо. Минимальный радиус, по паспорту, составляет 6,2 м. Буквально на пятачке можно было разворачиваться и сдавать назад. Отсутствие на фургоне камеры заднего вида за недостаток не считаю — это особенность конкретного экземпляра: я видел на заводе товарные автомобили с камерой. Отечественный рынок среднетоннажников бескапотной компоновки полной массой до 7,5 тонн, по разным данным, оценивается в 6000 штук автомобилей в год. В основном, это модели из Азии. Естественно, что в лучших условиях находятся китайские бренды в силу их меньшей цены относительно автомобилей японских и, отчасти, европейских брендов, а также тех, кто локализовал производство своих машин в России. Козырь «Валдая Next» — насыщенная базовая комплектация. То, что у конкурентов предлагается опционально, у грузовика из Нижнего есть по умолчанию. Пока не очень широк выбор по надстройкам, но это дело наживное. Думается, у нового «Валдая Next» есть все шансы отвоевать себе место для работы в городе. ▢

2 2,8-литровый дизель Cummins ISF оснащен системой нейтрализации EGR.
3 Спинка сиденья среднего пассажира превращается в столик.
4 Грузовик оборудован стабилизаторами поперечной устойчивости на передней и задней осях.
5 Вместимость фургона – 8 европаллет, а его полезный объем – 24,2 м^3.

ГАЗ-С4ARD2 «ВАЛДАЙ NEXT»

Колесная формула	4x2
Полная масса	6700 кг
Объем топливного бака	125 л
Двигатель	Cummins ISF2.8s5F148M диз., 4-цилиндр., Евро-5, 2776 см^3, 148 л. с.
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска	передняя/задняя рессорная
Тормоза	передние/задние дисковые с ABS
Размерность шин	215/75R17,5
Конкуренты	Hyundai Mighti, JAC N80, Fuso Canter, Hino-300

АГЕНТ НОМЕР СЕМЬ

GWM WINGLE 7 ПОЛНАЯ МАССА: 2867 КГ **ЦЕНА:** 1 749 000 ₽
НАЧАЛО ПРОДАЖ: ОСЕНЬ 2020 Г.

КОРПОРАЦИЯ GREAT WALL MOTOR СНОВА ВЫШЛА ИЗ ТЕНИ, В ЭТОТ РАЗ УЖЕ НЕ КАК МАТЕРИНСКАЯ КОМПАНИЯ ДЛЯ БРЕНДА HAVAL, А С СОБСТВЕННЫМ ПРОДУКТОМ – ПИКАПОМ WINGLE 7. ОДИН ИЗ ПЕРВЫХ КИТАЙСКИХ БРЕНДОВ, ПОКОРИВШИХ РОССИЮ, ВЕРНУЛСЯ СПУСТЯ 5 ЛЕТ

МАКСИМ ПРИХОДЬКО ▢ ФОТО АВТОРА И МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА

НОВИЧОК, КОТОРЫЙ ОФИЦИально называется GWM Wingle 7, построен по всем канонам пикапостроения: он рамный, передняя подвеска независимая торсионная, задняя — зависимая рессорная. В каждой рессоре пять листов. Столь представительный набор говорит о том, что грузоподъемность у пикапа вполне серьезная — 975 кг. По этой позиции машина идет вровень со всеми игроками сегмента, а некоторых и обыгрывает. GWM Wingle 7 берет на борт на 95 кг больше, чем Toyota Hilux (!), и на 175 кг больше, чем УАЗ «Пикап».

Что касается внутренних габаритов грузовой платформы, то в длиннобазной версии Comfort (только такая представлена на российском рынке) этот показатель не лучше и не хуже, чем у одноклассников, — 1680x1460x480 мм. Ширина между арками — 1007 мм. Эти параметры звучат как приговор, если вы хотите перевезти в кузове груз на паллетах. Сюда поместится лишь одно грузовое место. Впрочем, в таких машинах обычно возят кроссовые мотоциклы, садовую технику либо что-то тяжелое, но компактное. Пикапы в нашей стране по-прежнему приобретают, в основном, для удовлетворения собственных рыболовно-дачных амбиций. Или ради экстремальных вылазок на природу.

Бежать без оглядки из города в пампасы позволит дорожный просвет в 212 мм. Поперечная балка, кстати, оберегает раздаточную коробку, но дополнительная защита сюда просится однозначно. Все это хозяйство тащит дизельный 2-литровый наддувный двигатель мощностью 142 л. с. и крутящим моментом в 315 Нм. Что касается последнего показателя, по нему пикап в аутсайдерах. У ближайшего земляка-конкурента, пикапа JAC T6, крутящий момент 320 Нм, а силенок даже поменьше. И уж совсем вызывающе-

нескромно выглядят гранды сегмента. Скажем, у Mitsubishi L200 момент — 380 Нм. Спасает, что «Вингл» довольно бодро едет без нагрузки, понадеемся, что и с грузом его прыть уменьшится ненамного.

За работу системы полного привода отвечает раздаточная коробка BorgWarner. В кабине позади рычага механической коробки (альтернативы механике нет, это тоже плохо) есть хрестоматийная шайба управления с тремя режимами: 2H, 4H и 4L (понижающая передача). Блокировка заднего дифференциала — опция. В базовом исполнении ее заменяет система ESP, подтормаживающая буксующее колесо. Всезнающее око электроники спасло, когда я спокойно взял на машине без разгона раскисшую грунтовку, поперек которой протекал безымянный ручей. Бортовая электроника, тяговитый мотор и «зубастые» зимние 16-дюймовые шипованные шины тоже помогли. Кстати, опробовал машину и на твердой, подмороженной грунтовке, покрытой свежевыпавшим снегом. При интенсивном торможении со скорости около 70 км/ч я от души вдавил педаль тормоза в пол: из-под капота донесся стрекот гидроблока ESP, и пикап уверенно, без рыскания остановился. Кстати, в этот момент автоматически сработала аварийная сигнализация — зачет! Такой же трюк воплотил на асфальте — и тоже никаких уводов в сторону. Как по рельсам. В качестве вишенки на торте — наличие круиз-контроля, его шаг — 2 км/ч.

Машина родом из КНР, это чувствуется. Зачем эта псевдокамера заднего вида на заднем борту? Сигналы поворотов в зеркалах, выполненные как те, что предупреждают водителя о том, что рядом с ним параллельно едет другой автомобиль? Для чего этот массивный задний бампер, который выдается назад на добрых 120 мм относительно грузовой платформы?

Посадку в расчет не беру — пикап рамный, тут по-другому никак. Но для чего этот тонковатый руль в обхвате и большой «планшет» на панели приборов, который ничего не показывает, кроме как текущего времени и частоты выбранной радиостанции? Мои сыновья чуть не вырвали его из приборной панели, настолько он несуразно выглядит. Кстати, интерфейс машины не русифицирован, это жирный минус. А спинка пассажирского сиденья второго ряда? Она откидывается, а подушка сиденья — нет. И наконец, форма передних сидений и тканевая обивка салона. В заводских бумагах ее цвет обозначен как «фабричный серый». Весьма скользкий и дешевенький на ощупь материал. На этом фоне «кожаный» салон УАЗа «Пикап» с ощутимой боковой поддержкой сидений первого ряда — вершина дизайна. Я серьезно.

Впрочем, это коммерческий автомобиль, а значит, в какой-то мере утилитарный. Но не настолько, чтобы просить за него серьезную сумму. Впрочем, и на это найдется разумное объяснение: пикап импортируется из КНР. У компании есть собственное производство в России. Возможно, что со временем машину начнут собирать у нас. Если так, то к компании одна просьба: обязательно замените материал обивки сидений, как и его название. Машина с налетом приключений не должна нести в себе ничего серого, пусть и фабричного производства. ▢

1 Салон машины на фото выглядит богаче, чем есть на самом деле.
2 Дизельный двухлитровый двигатель. Крутящий момент – 315 Нм.
3 Каждый пакет рессор включает 5 листов. Грузоподъемность – 975 кг.

GWM WINGLE 7

Колесная формула	4x4
Полная масса	2867 кг
Колесная база	3360 мм
Объем топливного бака	70 л
Двигатель	дизельный, 4D20D 4-цилиндровый, Евро-5, 1996 см³, 142 л. с.
Коробка передач	механическая 6-ступенчатая
Подвеска	(передняя/задняя) независимая торсионная/зависимая рессорная
Тормоза	дисковые с ABS
Размерность	шин 235/70R16
Конкуренты	Toyota Hilux, Mitsubishi L200, JAC T6, УАЗ «Пикап»

11 РОССИЙСКИХ ПРЕМЬЕР МЕСЯЦА

3

от 3 149 000 ₽

MAZDA CX-30

В нашей стране Mazda CX-30 будет доступна только с 2,0-литровым бензиновым мотором мощностью 150 л. с. А вот варианты трансмиссий и тип привода зависят от комплектации. Стартовая комплектация Drive идет исключительно с передним приводом и 6-ступенчатой механикой. Также на такой кроссовер ставятся штампованные колесные диски. Зато уже в базовом варианте предусмотрен богатый набор систем безопасности, включая 7 подушек, контроль давления в шинах, а также систему G-Vectoring Plus. В дополнение кроссовер оборудован светодиодными фарами с омывателями, электростеклоподъемниками «по кругу», кондиционером, медиацентром с 8,8-дюймовым экраном и поддержкой Apple CarPlay с Android Auto, проекцией на лобовое стекло, датчиками дождя и света, а также электронным стояночным тормозом. Средняя комплектация Active за 1 869 000 р. дополнительно включает в себя 16-дюймовые легкосплавные диски, раздельный климат-контроль, круиз-контроль, обогрев передних сидений и боковых зеркал. Трансмиссия — 6-ступенчатый автомат. Доплата за полный привод и идущее «в нагрузку» с ним 18-дюймовое «литье» — 100 000 р. Еще за 93 000 р. можно заказать пакет опций, в который входят обогревы зоны щеток и руля, парктроники спереди и сзади, салонное зеркало с автозатемнением и камера заднего вида.

1

от 1 620 000 ₽

HYUNDAI PALISADE

В моторную гамму самого большого кроссовера Hyundai входят два силовых агрегата: дизельный 2.2 CRDi мощностью 200 л. с. и бензиновый 3.5 MPI, выдающий 249 сил. Оба сочетаются с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и системой полного привода. В базовой версии Lifestyle модель комплектуется светодиодными фарами, 18-дюймовыми легкосплавными дисками и подсветкой около двери. Кроме того, кроссовер получил обогрев руля, сидений первого и второго рядов, семь USB-портов и трехзонный климат-контроль. Также в перечень оснащения входят электрорегулировка сиденья водителя, мультимедийная система с 8-дюймовым экраном и поддержкой Apple CarPlay с Android Auto, бесключевой доступ круиз-контроль, передние и задние датчики парковки, электропривод складывания спинки сидений второго ряда с кнопки из багажника, камера заднего вида и система мониторинга слепых зон.

CADILLAC XT4

Российским покупателям самого маленького кроссовера Cadillac предложат выбор из двух 4-цилиндровых двигателей объемом 2,0 литра: бензинового мощностью 200 л. с. и, впервые в истории бренда, 174-сильного дизельного (доплата за дизель – 80 000 р.). Оба мотора идут в паре с 9-ступенчатым автоматом и полным приводом. Начальная комплектация Luxury включает 18-дюймовые колеса, светодиодные фары, восемь подушек безопасности, двухзонный «климат», медиацентр с экраном 8 дюймов, круиз-контроль, обогревы сидений спереди и сзади, электрорегулировку передних кресел, обогрев руля, камеру заднего вида с парктроником, систему бесключевого доступа и сервопривод двери багажника. В комплектации Premium Luxury (от 3 390 000 р.) дополнительно будет кожаный салон и широкий перечень электронных ассистентов. За те же деньги можно взять версию Sport, которая отличается внешним декором и передними сиденьями с развитой боковой поддержкой, а также возможностью заказать адаптивную подвеску (50 тысяч). В перечне опций, доступных для всех комплектаций, – панорамная крыша (60 тысяч) и 20-дюймовое «литье» (50 тысяч).

2

от 1 749 900 ₽

от 3 250 000 ₽

VOLKSWAGEN TIGUAN

Обновленный кроссовер предлагается с четырьмя бензиновыми турбомоторами на выбор: 1.4 TSI мощностью 125 и 150 л. с., а также 2.0 TSI, развивающим 180 и 220 л. с. Самый слабый 125-сильный мотор ставится на кроссовер в базовой комплектации и только в сочетании с 6-ступенчатой МКП и передним приводом. «Тигуан» с двигателем мощностью 150 л. с. уже по умолчанию оснащен 6- ступенчатой DSG: такая версия может идти как с передним, так и с полным приводом, хотя к заказу пока будут доступны только моноприводные варианты. Наконец, самые мощные моторы, на 180 и 220 л. с., идут в паре с 7-ступенчатой DSG и полным приводом. В начальной комплектации Respect есть светодиодные фары, 17-дюймовое «литье», трехзонный «климат», круиз-контроль, передние сиденья и руль с обогревом, медиацентр с 6,5-дюймовым экраном и датчик дождя. Комплектация второго уровня Status (от 2 039 900 р.) дополнительно оснащена 8-дюймовым экраном медиацентра, камерой заднего вида, парктроником, а также обогревом заднего ряда сидений и лобового стекла. «Тигуан» в комплектации Exclusive (от 2 549 900 р.) может похвастать наличием 18-дюймовых колес, электронной приборной панели, комбинированной отделки сидений, адаптивных фар, электропривода двери багажника и различных электронных помощников водителя. В «спортивной» версии R-Line (от 2 799 900 р.) помимо аэродинамического обвеса и 19-дюймовых колес имеется обивка сидений из кожи, адаптивный «круиз» и усилитель руля с переменным передаточным отношением.

4

от 1 599 000 ₽

PEUGEOT 2008

На российском рынке новый Peugeot 2008 с двигателями объемом 1,2 литра, развивающими 100 или 130 л. с.: первый агрегатируется 6-ступенчатой МКП, а второй – 6-ступенчатым автоматом. Начальная комплектация Active включает 16-дюймовые колеса (у версий с АКП – легкосплавные), четыре подушки безопасности, кондиционер, обогрев передних сидений, медиасистему с 7-дюймовым экраном, круиз-контроль и задний парктроник. У версии Allure имеются дополнительные шторки безопасности, электронные приборы, обивка сидений ткань/кожзам, климат-контроль, камера заднего вида, электропривод складывания зеркал, электрообогрев лобового стекла, датчики света и дождя, систему помощи на бездорожье Advanced Grip Control, а также 17-дюймовые колеса.

5

от 11 120 000 ₽

MERCEDES-BENZ S-CLASS

Российские дилеры Mercedes-Benz начали прием заказов на новый S-Class, хотя первые поставки машин ожидаются только весной. Как и прежде, все W223 в России будут длиннобазными. Пока для заказа доступны только две версии седана: дизельный Mercedes-Benz S 350d 4Matic (от 11 120 000 р.) и «мягкогибридный» бензиновый S 450 4Matic (от 11 850 000 р.), оснащенные новыми рядными «шестерками» мощностью 249 и 367 (+22) л. с. и 9-ступенчатым автоматом. В начальную комплектацию «Эски» включена светодиодная оптика, пневмоподвеска, 19-дюймовые легкосплавные диски, раздельный климат-контроль, электронная приборная панель, новый медиацентр MBUX с вертикальным «планшетом», электропривод крышки багажника и многое другое.

6

PEUGEOT 3008, PEUGEOT 5008

7

Обновленные кроссоверы представлены в России с уже известными 150-сильными бензиновым и дизельным двигателями объемом 1,6 и 2,0 литра. Но дизель при этом получит новый 8-ступенчатый автомат взамен прежнего 6-ступенчатого. Начальная комплектация Active включает 17-дюймовые литые диски, светодиодные фары, шесть подушек безопасности, электронную приборную панель, раздельный «климат», обогрев передних сидений, медиацентр с 8-дюймовым экраном, круиз-контроль, а также датчики света и дождя. Версия Allure (от 2 349 000/2 539 000 р.) дополнена 18-дюймовыми колесами, системой помощи на бездорожье Advanced Grip Control, бесключевым доступом, комбинированной обивкой сидений, камерой заднего вида, передним парктроником и рейлингами на крыше. Начиная с нее за доплату в 150 тысяч можно заказать и дизель, а за 20 тысяч получить медиацентр с навигацией и 10-дюймовым экраном. Топовая версия GT (от 2 479 000/2 669 000 р.) – это электропривод водительского кресла, система автопарковки, сервопривод двери багажника, оригинальный декор и полный набор электронных ассистентов. Для нее можно заказать систему ночного видения (90 000 р.) и панорамную крышу (80 000 р.).

от 2 079 000 ₽

от 2 359 000 ₽

от 899 000 ₽

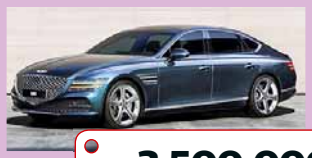
JAC J7

Лифтбек из Поднебесной доступен с 1,5-литровым турбомотором мощностью 136 л. с. В «базе» модель идет с 6-ступенчатой МКП, а в ее оснащение входят 17-дюймовые колеса, светодиодные фары, два эйрбэга, мультируль, кондиционер, медиацентр с вертикальным 10,4-дюймовым экраном, задний парктроник, а также электрозеркала с обогревом. В топовой комплектации (от 1 099 000 р.) JAC J7 укомплектован вариатором, боковыми подушками безопасности, климат-контролем, датчиками света и дождя, а также электроприводом складывания зеркал.

8

GENESIS G80

Новый седан G80 с одним из двух вариантов бензиновых двигателей с турбонаддувом – 2,5-литровой «четверкой» (249 л. с.) и 3,5-литровым V6 (379 л. с.). В стандартное оснащение входят 8-ступенчатый автомат, система полного привода, десять подушек безопасности, мультимедийная система с навигацией и 14,5-дюймовым экраном, поддержка Apple CarPlay и Android Auto, камера заднего вида, полностью светодиодные фары и задние фонари. Бизнес-седан G80 будет представлен в пяти комплектациях. Комплектацию Advance (3 770 000 р.)



от 3 500 000 ₽

дополняют адаптивный круиз-контроль, система мониторинга слепых зон с ассистентом выезда с парковки задним ходом и ассистентом перестроения, система слежения за состоянием водителя и отделка сидений кожей. В перечень оборудования, дополняющего комплектацию Premium (4 170 000 р.) седана G80, входят адаптивные фары, автодоводчики дверей, система кругового обзора и обзора слепых зон, беспроводная зарядка для смартфона, проекция на лобовое стекло, а также видеорегистратор с камерами спереди и сзади. Комплектацию Luxury (4 400 000 р.) отличает отделка салона кожей Signature с контрастным кантом и вставками из натурального дерева, наличие трехзонного климат-контроля, подвески с электронным управлением, аудиосистемы Lexicon с 18 динамиками, приборной 3D-панели диагональю 12,3 дюйма, заднего подлокотника с блоком управления климат-контролем и других функций.

11

HYUNDAI ELANTRA

от 4 050 000 ₽

Новый седан предлагается в четырех комплектациях: Base, Active, Elegance и юбилейной Anniversary. Причем все они, включая базовую, по умолчанию оснащены 6-ступенчатым автоматом. Двигателей, как и прежде, два: объемом 1,6 и 2,0 литра (128 и 150 л. с.). Самая доступная «Элантра» с мотором 1.6 MPI имеет четыре подушки безопасности, задние дисковые тормоза, светодиодные ходовые огни, камеру заднего вида, датчик света, систему выбора режимов вождения, медиацентр с 8-дюймовым экраном и беспроводной поддержкой Apple CarPlay с Android Auto, кондиционер, электрозеркала с обогревом, а также обогревы форсунок стеклоомывателя, руля и передних сидений. В комплектации Active стоимостью от 1 409 000 р. седан получит 16-дюймовые легкосплавные диски, двухзонный климат-контроль, светодиодные фары проекционного типа, задний парктроник, датчик дождя, круиз-контроль и обогрев задних сидений. Начиная с этой версии за доплату в 45 000 р. можно выбрать 150-сильный мотор Smartstream G2.0, а также аудиосистему Bose.

от 1 329 000 ₽

9

GENESIS GV80

Линейка силовых агрегатов GV80 включает идентичные с G80 бензиновые двигатели – 2.5 (249 л. с.) и 3.5 V6 (379 л. с.), а также 249-сильный турбодизель объемом 3,0 литра. Начальная комплектация доступна только с 2,5-литровым бензиновым турбомотором. Комплектацию Executive, которая оснащается как бензиновым двигателем 2.5 (4 300 000 р.), так и турбодизелем 3.0 (4 600 000 рублей), дополняют отделка салона алюминием и кожей, беспроводная зарядка для смартфона и другие функции. В комплектации Premium кроссовер сочетается с любым из трех доступных двигателей: 2.5 (4 600 000 р.), 3.0 (4 900 000 р.), или 3.5 (5 300 000 р). Такой седан дополняется дифференциалом повышенного трения, трехзонным климат-контролем, отделкой салона кожей Signature, системами кругового обзора и встроенным видеорегистратором с камерами спереди и сзади.

10

ВЫШЕ КРЫШИ

В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ, КОГДА БОЛЬШИНСТВО РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ НЕДОСТУПНЫ, А ТЕ, ЧТО ОСТАЛИСЬ, ОБРЕМЕНЕНЫ ПЕРЧАТОЧНО-МАСОЧНЫМ РЕЖИМОМ И РЕКОМЕНДАЦИЯМИ СОЦИАЛЬНОЙ ДИСТАНЦИИ В 1,5 МЕТРА, ЛИШНИЙ РАЗ ВЫБИРАТЬСЯ В ОБЩЕСТВЕННЫЕ МЕСТА НЕ ХОЧЕТСЯ. ПРИХОДИТСЯ ИСКАТЬ ВАРИАНТЫ АЛЬТЕРНАТИВНОГО ПРОВЕДЕНИЯ ДОСУГА, И ПОРОЙ ЭТО ПРИВОДИТ К ОЧЕНЬ ИНТЕРЕСНЫМ РЕШЕНИЯМ. ДЕТЯМ ЖЕ ПРОПИСАЛИ УДАЛЕННОЕ ОБУЧЕНИЕ — ТАК ТОМУ И БЫТЬ. ПРОВЕДЕМ ВЫЕЗДНОЙ УРОК АСТРОНОМИИ! ▢ **ВАХТАНГ КОЛЬЦОВ** ▢ **ФОТО КИРИЛЛА КАЛАПОВА**

ЗАГЛЯНЕМ ТУДА, ГДЕ ИЗОЛЯЦИЯ от общества абсолютна. Полнейшая пустота, а от одного объекта до другого миллионы километров, а именно — в космос. Вдалеке от очагов цивилизации звездное небо раскрывается и показывает нам множество созвездий и планет. Все это хорошо можно рассмотреть через стеклянную крышу.

Тепло, уютно и панорамный вид. Чем не личный планетарий? Чтобы наш автомобиль можно было использовать как маленькую обсерваторию, мы отправились в «погоню» за звездами на Kia K5 и Kia Sportage. Они оснащены панорамной крышей Webasto уже с завода. Эту опцию можно выбрать при заказе автомобиля у дилера. На задних сиденьях с комфортом разместились по трое маленьких пассажиров, двое из которых путешествовали на детских бустерах. Было ощущение, что поместится и четвертый, но ПДД нужно соблюдать. А багажник K5 вместил огромный телескоп.

Впервые конечная точка маршрута — не центр города, ни достопримечательности в потаенных местах, а пустое поле вдали от населенных пунктов. Нам предстояло проделать путь в сотню километров до Истры, а потом еще поплутать по мало кому известным тропам.

Пока мы ехали, один из родителей поинтересовался у своего ребенка — не хочет ли тот пить.

В ответ тишина. «Ты что там, ворон считаешь?» — спросил родитель. А ведь с панорамной крышей эта фраза перестает быть шуткой! Обычно дети не любят ездить на заднем сиденье по центру — неудобно смотреть в окно. Но наш центральный пассажир устроился не хуже боковых и разглядывал все, что происходит не только перед лобовым, но и над собой.

> «ПАНОРАМНАЯ КРЫША СТАЛА ТЕМ САМЫМ ИЛЛЮМИНАТОРОМ, РАЗДЕЛЯЮЩИМ ТЕПЛЫЙ САЛОН И ОТКРЫТОЕ НЕБО»

Тем, кто решит повторить наше путешествие, поможет проект «Звездочет». Большой выбор оптической техники разного уровня, от любительской до профессиональной. Александр и его коллеги помогут не только с выбором, но и дадут массу полезных советов и даже посоветуют отличные места для наблюдения за звездами.

1 Несмотря на большую площадь остекления, крыша не пропускает холод даже в сильный мороз. Панорамные крыши Webasto прошли испытания на безопасность в Германии.
2 3 Дизайн оптики Kia K5 похож на космические объекты.

4 Салон Kia K5 – как маленькая галактика. В ночное время интерьер напоминает звездную плеяду.

Город кончился. Еще через несколько километров закончились и вылетные магистрали. Мы словно вышли на орбиту. Стеклянная крыша превратилась в огромный иллюминатор. Сидящие сзади ребята завороженно устремили взгляды вверх, как дети персонажа Николаса Кейджа в фильме «Знамение», а в салон проник загадочный, мягкий свет луны. Кто находил знакомые созвездия, тотчас выкрикивал их названия вслух. С выключенными фарами складывалось впечатление, что мы попали в обсерваторию. Но главный сюрприз был впереди — в багажнике у нас лежал профессиональный огромный телескоп.

Нашим проводником стал Александр Степура — экскурсовод по звездному небу на подмосковной обсерватории и участник проекта «Звездочет» — старейшего в России астрономического магазина.

Мы прибыли на астрополяну — именно так астрономы называют площадку для наблюдения за звездами. Чтобы ничто не мешало наблюдать космос, не должно быть «засветов», поэтому такие места находят вдали от жилых массивов и дорог. Полнейшая темнота и звенящая тишина. Словно мы оказались на смотровой площадке внутри самого космоса — нет ничего, только россыпь звезд, как кокосовая стружка на темно-синей бархатной скатерти.

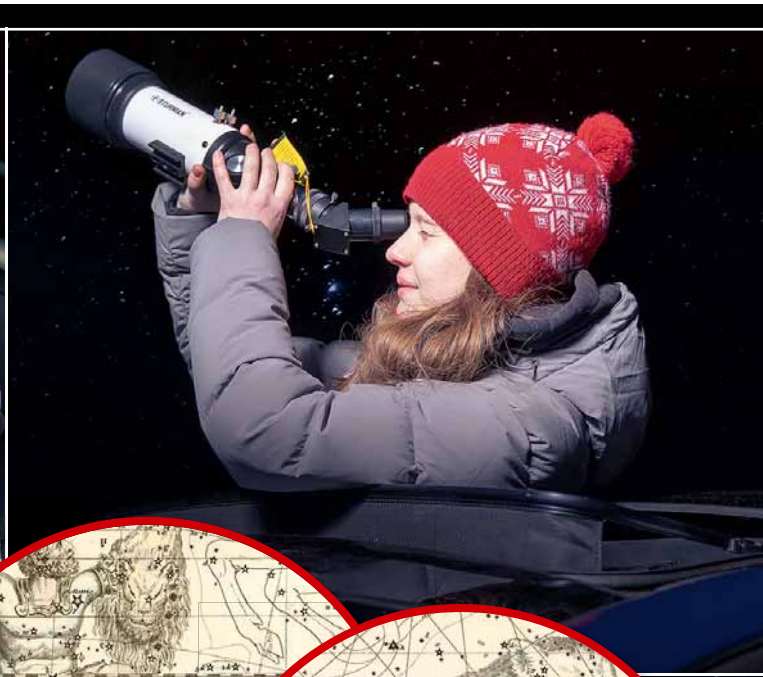
Наблюдение стоит начинать с Луны. Из всего, что творится на небе, Луна нам наиболее известна.

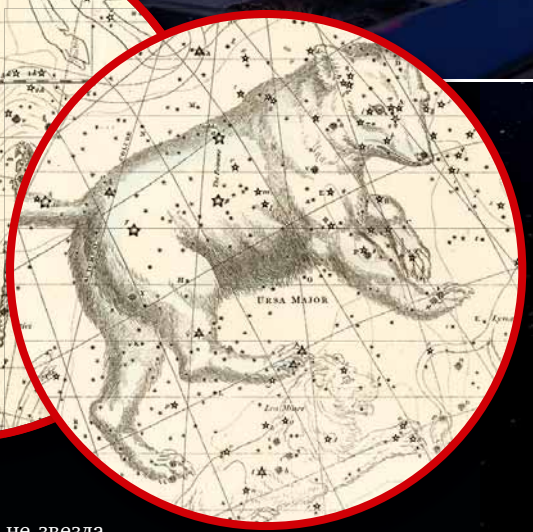
Мы привыкли видеть ее такой, какой видим, и тут она предстает нам совсем иной — с неописуемыми горами и кратерами. Есть с чем сравнить, и эта разница потрясает.

К счастью, у нас был открытый горизонт со всех сторон: северный, южный, западный и восточный.

Мы оказались на северной части «звездного атласа» и начали рассматри-

АВТОПУТЕШЕСТВИЕ В «ПОГОНЕ» ЗА ЗВЕЗДАМИ НА KIA K5 И KIA SPORTAGE





БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Несмотря на большую площадь остекления, крыша не пропускает холод даже в сильный мороз. Многие автолюбители избегают использования панорамных крыш по соображениям безопасности. Однако стоит учитывать, что если эта опция штатная, то автомобиль изначально проектируется и рассчитывается с учетом применения панорамной крыши. Инженеры принимают во внимание множество нюансов, связанных с безопасностью использования материалов, инсценируют возможные ДТП и проверяют прочность конструкции. В результате получается надежное решение, которое значительно превосходит по прочности лобовое остекление.

Стекло, которое ставится в крышу, состоит из пяти основных слоев. Сверху и снизу расположены высокопрочные стекла, прошедшие сертификацию и тестирование в краш-тестах. В центре находится поликарбонатная пленка, которая гасит силу механических ударов. С ее помощью можно увеличить прочность органического стекла в 60 раз, а силикатного – в 200 раз. Материал можно деформировать, но практически нереально разбить. При этом он сохраняет свои свойства при больших перепадах температуры, вплоть до -80 и +220 градусов. Между слоями применяют жидкий полимер, используемый в качестве клея для соединения материалов. Стекло защищено от распада на мелкие кусочки с острыми гранями, что гарантирует безопасность пассажиров. Стандартное панорамное остекление фиксируется, а значит им нельзя управлять. Это простое стекло, которое позволяет наслаждаться видом снаружи, создает уникальную атмосферу в салоне и пропускает солнечные лучи днем. В более дорогих моделях автомобилей возможна установка панорамных люков. Они позволяют не только наблюдать из салона за окружающей средой, но и открывать установленную крышу – специальный моторчик выдвигает стекло наружу. Получается эффект кабриолета с функцией вентиляции.

вать небо с самых знаменитых созвездий — Большой Медведицы и Малой Медведицы. То, что в народе называют «ковшом» — лишь часть Большой Медведицы, это ее задняя часть и хвост. Само созвездие образует еще множество звезд рядом. Стоит отсчитать пять расстояний между двумя первыми звездами «большого ковша», и мы попадаем прямиком на Полярную звезду, которая находится на кончике «хвоста» Малой Медведицы.

Южнее расположилось созвездие Орион — небесный охотник с щитом и дубинкой. Он защищается от Тельца, у которого в глазу горит звезда Альдебаран. Оно считается самым красивым созвездием зимнего неба. С этим сложно поспорить, так как первое, что привлекло внимание детей — был именно Орион.

Если дальше путешествовать по карте звездного неба от Медведиц через Полярную звезду, мы попадаем в W-образное созвездие Кассиопеи. Но, как всегда, мы видим лишь известную нам часть. На самом деле, по «дизайну» древних греков, — это царица Кассиопея, которая сидит на троне. Чуть дальше расположилось созвездие Лебедя, внешне напоминающее крест, в хвосте которого находится звезда Денеб.

И тут мы дошли до самой яркой, красной «звезды». Попытки отгадать название ни к чему не привели, так как это вовсе не звезда, а Марс! Тот самый огненный Марс светился над подмосковным небом красной точкой. Чтобы рассмотреть его поближе, к телескопу моментально выстроилась очередь. Нам очень повезло застать его здесь, потому что совсем скоро он переместится на другую часть неба. А 21 декабря ожидается сближение Юпитера и Сатурна. Последний раз такое тесное сближение было около 800 лет назад.

Лекцию прервала падающая звезда. Едва только все собрались загадывать желание, как Александр развеял миф о падающих звездах. Звезды не падают! То, что мы принимали за звезды — это сгорающая в атмосфере крохотная песчинка. Если бы она была размером хотя бы с небольшой камень, то землю озарила бы яркая вспышка.

Телескоп нам позволил увидеть разные объекты далекого космоса: звездные скопления, газопылевые туманности, а также самую близкую к нам сосед-

нюю большую галактику — Туманность Андромеды с ее спутниками. Через панорамную крышу мы видели ближний космос, не такой подробный, но не менее красивый. Зато в тепле и на уютном диване.

Повезло ли нам с погодой? Для того чтобы рассмотреть как следует звезды и даже некоторые планеты — однозначно да! Но в декабре у ясного неба есть и обратная сторона — мороз! Добавьте сюда вечернее время, мало движения — очень холодно. И этот холод давал еще больший эффект пребывания в космосе.

Укутанные в теплые вещи, лыжные костюмы, шапки и капюшоны дети напоминали маленьких космонавтов. Но мороз делал свое дело. Начинающие астрономы отогревались в машине. Тепло в салоне поддерживали предпусковые обогреватели Webasto. К слову сказать, в России компания известна в первую очередь своими подогревателями. С нашими зимами, это как нельзя кстати. Для путешествий с детьми тепло в машине особенно важно. Новое направление немецкой компании — панорамные крыши. Через открытый люк и панорамное остекление, глядя в маленький телескоп, могли разглядывать звездное небо и слышать все, что рассказывал Александр. Некоторые даже задались целью отыскать инопланетян. И, как нас заверил самый маленький участник нашей экспедиции, нашли.

После увиденного мы не стали задвигать потолочную шторку. Панорамная крыша стала тем самым иллюминатором, разделяющим теплый салон и открытое небо. Хотелось продлить ощущение пребывания на орбите, и пусть вместо звезд уже были фонари уличного освещения, прозрачный потолок напоминал фразу Базза Лайтера — «Бесконечность не предел»! ▢

МЫ ОКАЗАЛИСЬ НА СМОТРОВОЙ ПЛОЩАДКЕ ВНУТРИ САМОГО КОСМОСА – НЕТ НИЧЕГО, ТОЛЬКО РОССЫПЬ ЗВЕЗД, КАК КОКОСОВАЯ СТРУЖКА НА ТЕМНО-СИНЕЙ БАРХАТНОЙ СКАТЕРТИ.

ПРЕМИЯ «ЗВЕЗДЫ ДОРОЖНОГО РАДИО»

ЗВЕЗДЫ «ДОРОЖНОГО РАДИО» ПРОВЕДУТ НОВОГОДНИЙ МУЗЫКАЛЬНЫЙ ОНЛАЙН-МАРАФОН

31 ДЕКАБРЯ ЦЕРЕМОНИЯ ВРУЧЕНИЯ IX НАРОДНОЙ ПРЕМИИ «ЗВЕЗДЫ ДОРОЖНОГО РАДИО» ПРОЙДЕТ В АБСОЛЮТНО НОВОМ ФОРМАТЕ. ИСПОЛНИТЕЛИ САМЫХ ПОПУЛЯРНЫХ ХИТОВ, ПО ВЕРСИИ СЛУШАТЕЛЕЙ РАДИОСТАНЦИИ, ПОЛУЧАТ ПРЕСТИЖНЫЕ НАГРАДЫ И ПРОВЕДУТ В ЭФИРЕ ДЕВЯТИЧАСОВОЙ МУЗЫКАЛЬНЫЙ МАРАФОН ДЛЯ СВОИХ ПОКЛОННИКОВ ▢ ФОТО ИЗ АРХИВА «ДОРОЖНОГО РАДИО»

С ЯНВАРЯ РАДИОСЛУШАТЕЛИ ГОЛОСОВАЛИ за понравившиеся им песни на сайте dorognoe.ru. Каждую неделю по субботам ведущий программы «Звезды Дорожного радио. ТОП 10» объявлял промежуточные позиции хитов в рейтинге. 28 ноября по итогам сводного чарта стало известно, что в праздничном онлайн-концерте 31 декабря выступят: Леонид Агутин, Николай Басков, Дима Билан, Татьяна Буланова, Олег Газманов, Денис Клявер, Лев Лещенко, Игорь Николаев, Владимир Пресняков, Валерий Сюткин, Анита Цой, группа «Фабрика» и многие-многие другие, самые яркие звезды отечественного шоу-бизнеса.

В течение всего дня знаменитые гости в компании любимых ведущих — Кирилла Сорокина, Дарьи Далинской и Никиты Леонова — будут устраивать конкурсы и розыгрыши, звонить своим поклонникам и, конечно, поздравлять с главным праздником многомиллионную аудиторию «Дорожного радио».

Следить за церемонией вручения IX Народной премии «Звезды Дорожного радио» с 11:00 31 декабря можно будет в FM-диапазоне, на dorognoe.ru и странице «Дорожного радио» в «Одноклассниках». ▢

НАСТРОЙ КИНО!
ПОДОЛЬСКИЕ КУРСАНТЫ
ОНИ СРАЖАЛИСЬ ЗА МОСКВУ
ВПЕРВЫЕ НА ТВ
13 ЯНВАРЯ В 20:30
на телеканале
КИНОПРЕМЬЕРА
12+
реклама
www.nastroykino.ru Смотрите телеканал в пакете «Настрой кино!» операторов кабельного и спутникового телевидения.

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**

РАЗМОРАЖИВАТЕЛИ RUSEFF ПОЛУЧАЕТ БОРИС ПЕЛИХОВ ИЗ БАЛАШИХИ

ЕХАЛ КАК-ТО НА СЛУЖЕБНОЙ «ВЕСТЕ» ЗИМОЙ ИЗ ВЫБОРГА ЧЕРЕЗ Питер в Москву. Возвращался из командировки. Погода была мерзкая: что-то около нуля, на дорогах грязь, расход омывайки – пятилитровая бутыль в три часа. Доливал жидкость несколько раз. Доехал часов за 12. Разумеется, устал.

Припарковался у дома. Пока собирал пожитки по салону, показалось, услышал где-то мяуканье. Замер, прислушался. Тишина. Собрал все «запчасти», запер машину. Метрах в двух от двери подъезда снова слышу «мяяааау», в этот раз уже четко. И источник этого вопля – явно в районе моей машины. Включил фонарик на телефоне, направил на «Весту» – божечки! В прорези воздухозаборника блестят два глаза. Котенок. Совсем мелкий, не старше трех месяцев. Весь в грязных сосульках, мокрый, испуганный...

Открыл капот, стою и думаю, как достать бедолагу. Он понял, что его обнаружили, и шмыгнул куда-то ближе к двигателю. Спереди уже рукой не достать. Что делать? Оставить так, надеясь на то, что он сам убежит, нельзя. Да и пара наших дворовых котов могут новобранца «не принять». Выпрыгнуть на асфальт ему не даст защита картера. Есть домкрат? А черт его знает: машина-то служебная. Оказалось, нет.

Единственное, что придумал – залезть одним колесом на бордюр, дабы приподнять машину и подлезть под передок. Так и сделал. Пока отвинчивал защиту, извазюкался сам, но котенка выковырял. Сердечко у несчастного путешественника билось с частотой отбойного молотка. К счастью, котенок не пострадал, только напугался. Я после гимнастических этюдов в снегу простыл.

Уже дома, когда котенка отмыли, накормили и отогрели, вспомнил: на АЗС под Питером мне тоже показалось, что где-то мяукает кошка. Выходит, этот лазутчик проехал под капотом как минимум 800 километров! В общем, теперь у меня четыре кота. Три осознанно заведенных и этот вот нежданный пассажир. Назвали Виталиком, в честь гонщика Петрова, который тоже родом из Выборга.

Борис Пелихов, Балашиха

Рис. Виталия Подвицкого

ГОДА ДВА НАЗАД КУПИЛ четвертый «Дискавери». Большой, просторный, а в багажнике можно иную малолитражку спрятать. И вот понадобилось как-то мне встретить коллегу в терминале «Фэ», что в Шереметьево имени Пушкина... Заехал на мойку, натер «Дискарь» воском... Чтобы точно впечатлить.

На парковке перед терминалом свободных мест – как обычно. Наматываю круги, жду, пока кто-нибудь уедет. Вижу – слева выезжает кроссовер. Пропускаю его, поворачиваю руль, одновременно включая поворотник. И тут краем глаза замечаю, что на меня задним ходом по левой полосе (!) летит видавшая и лучшие годы серая «Теана». Все произошло за доли секунды: «Теана» влетела в правый край бампера моего «Диско» как раз, когда передние колеса пересекли разделительную разметку парковочного проезда.

Тут необходимо пояснить: всю жизнь ездил на машинах, в которых кнопка клаксона нормальная, на ступице колеса. Рефлекс в случае опасности что есть силы дубасить по центру руля, увы, остался и его не перебьешь никакими тренировками.

А на «Дискавери» сигнал включается двумя тоненькими планками по краям ступицы руля! Когда я осознал, что тыльная часть «Теаны» надвигается на меня слишком настойчиво, я лупанул по центру колеса... Ну и не бибикнул. Пока мой «пентиум» в черепушке выстроил цепочку «нет-гудка-ой-надо-на-кнопочку-жать», вражеский борт успешно задом протаранил мою правую противотуманку. Первое, что промычал водитель «Теаны», было «пачиму сигналь нэ нажаль, эээ?». И вот не объяснить же...

У «Теаны» – бампер «в щепки», фонарь рассыпался, крыло и крышка багажника вмяты сантиметров на 25... У меня – пара-тройка мелких царапин и треснутая рамочка номера. Чтобы вы понимали весь трагизм: это была моя любимая рамочка. И страховка ее не покрыла!

Как итог – два часа ожидания ДПС. Коллегу, кстати, встретил: его самолет задержался как раз на 2 часа. Ну а по направлению на ремонт от страховой поставил новый бампер, да еще и парктроник передний починил – он уже давно глючил...

Глеб Шепелев, Москва

20 Лет
РАДИО ШАНСОН
УТРЕННЕЕ ШОУ
УТРО ДОБРОЕ
С АНЕЙ КАВЕРИНОЙ И МИРОСЛАВОМ ЮЖНЫМ
#
ПО БУДНЯМ
С 7 ДО 11
УТРА
РАДИО ШАНСОН
РЕКЛАМА. 12+

HARLEY — DAVIDSON®

ВОРВИСЬ В НОВЫЙ ГОД НА HARLEY-DAVIDSON®!

РЕКЛАМА

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ HARLEY-DAVIDSON®:

Алматы, Владивосток, Воронеж, Екатеринбург, Иркутск, Казань, Красноярск, Краснодар, Москва, Нижний Новгород, Новосибирск, Нур-Султан, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Самара, Тюмень, Уфа, Челябинск.

© H-D 2020. Harley, Harley-Davidson и логотип Bar & Shield являются зарегистрированными торговыми марками H-D U.S.A., LLC.

H—D.RU